

ANÁLISE URBANÍSTICA COMO SUPORTE PARA POLÍTICAS URBANAS

O PAPEL DA MORFOLOGIA URBANA E DA TIPOLOGIA EDIFICATÓRIA EM DECISÕES DE CONTENÇÃO DO ALOJAMENTO TURÍSTICO

O CASO DO ALOJAMENTO LOCAL EM LISBOA

SABRINA LEMOS BERTOL

(Licenciada)

Dissertação de Natureza Científica para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura,
especialização em Urbanismo

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA:

Doutor João Manuel Pereira de Carvalho

JÚRI:

Doutor João Carlos Vassalo Santos Cabral
Doutor Luís Manuel Gomes Boavida-Portugal

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa, Maio de 2020

À minha filha.

AGRADECIMENTOS

À Giovanna, por ser fonte inesgotável de amor, inspiração e motivação. Aos meus pais e à minha família, pelo apoio incondicional ao longo desta trajetória e por nunca desistirem de mim, mesmo nas horas mais difíceis. Aos meus amigos, daqui e de lá, pela ajuda e companheirismo durante todo o trabalho, em especial ao Gil, Rafa, Tomás, João, Thiago, Renan e Natalia. À Cuca, pela companhia e carinho. Ao professor João Manuel Carvalho, pela sabedoria partilhada e conselhos certos, e por sempre incentivar-me nos momentos necessários.

A todos aqueles que cruzaram o meu caminho e de alguma forma contribuíram para a realização deste trabalho.

NOTA PRÉVIA

A autora, brasileira, por questões de habitação e buscando minimizar possíveis diferenças linguísticas, adota a grafia do Novo Acordo Ortográfico no texto do presente trabalho.

As figuras, desenhos e fotografias estão sequencialmente numeradas e a referência à fonte das mesmas encontra-se no Índice de Figuras. A ausência de fontes corresponde à produção da própria autora.

A maior parte das informações georreferenciadas utilizadas neste trabalho foram obtidas por meios eletrônicos, como o *Openstreetmaps*, o portal Geodados - Plataforma de dados abertos georreferenciados da Câmara Municipal de Lisboa, o portal Dados Abertos - Turismo de Portugal IP e o INE - Instituto Nacional de Estatísticas. Algumas informações foram gentilmente fornecidas pela Câmara Municipal de Lisboa.

RESUMO

O tecido urbano das cidades históricas europeias é um grande fator de atração turística. Contudo, as formas urbanas carregam em si atributos intrínsecos ao seu próprio processo de formação, como tecidos medievais que convivem lado a lado com traçados ortogonais planeados. Essas especificidades espaciais podem trazer problemas de sustentabilidade, quando confrontadas com as mudanças provocadas por novas dinâmicas como a do turismo urbano e do Alojamento Local. Em Lisboa, já foram adotadas medidas municipais que limitam as atividades turísticas no centro histórico da cidade, com uma abordagem genérica no que tange à administração dos impactos do turismo a nível local. No entanto, essas medidas deveriam basear-se em um conhecimento aprofundado das características que o turismo pode prejudicar. A definição de uma metodologia para a delimitação de áreas urbanas que leve em consideração essas características espaciais, associada a uma lista de verificação de possíveis problemas quando a incidência do turismo é excessiva pode ser bem-vinda, e é a principal preocupação da presente dissertação.

Palavras-chave: Urbanismo, Morfologia Urbana, Turismo Urbano, Alojamento Local, Lisboa

ABSTRACT

The urban fabric of European historic cities is a major factor of tourist attraction. However, urban forms carry attributes intrinsic to their own process of formation, like medieval fabrics that coexist side by side with planned orthogonal layouts. These spatial specificities can pose sustainability problems when confronted with transformations brought by new dynamics such as urban tourism and touristic accommodation. In Lisbon, municipal measures have already been taken to limit tourism activities in the historic city center, with a generic approach on managing tourism impacts at the local level. However, these measures should be based on a thorough knowledge of the characteristics that tourism may threaten. A methodology for delimiting urban areas that considers these spatial characteristics, coupled with a checklist of possible problems when tourism incidence is excessive may be welcome, and is the main concern of this dissertation.

Keywords: Urbanism, Urban Morphology, Urban Tourism, Local Accommodation, Lisbon

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	V
NOTA PRÉVIA.....	VII
RESUMO.....	IX
ABSTRACT.....	XI
INTRODUÇÃO	25
JUSTIFICAÇÃO DO TEMA.....	26
OBJETIVOS E QUESTÕES DE INVESTIGAÇÃO	28
CAPÍTULO 1. METODOLOGIA.....	31
METODOLOGIA	32
ORGANIZAÇÃO DA DISSERTAÇÃO	34
CAPÍTULO 2. ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONCEPTUAL. 37	
A MORFOLOGIA URBANA E AS TIPOLOGIAS	
EDIFICATÓRIAS NA ANÁLISE URBANÍSTICA	38
DIFERENTES ABORDAGENS NO ESTUDO DA MORFOLOGIA	
URBANA	39
A LEITURA DO TECIDO URBANO E A IDENTIFICAÇÃO DE	
TECIDOS HOMOGÉNEOS.....	49
A DECOMPOSIÇÃO DO TECIDO URBANO	51
MORFOLOGIA URBANA E GESTÃO URBANÍSTICA	55
OS TRAÇADOS DO PDM DE LISBOA.....	57
O FENÓMENO DO TURISMO URBANO E SEU IMPACTO NOS	
DESTINOS TURÍSTICOS.....	60
A CIDADE COMO DESTINO TURÍSTICO	61
OS IMPACTOS DO TURISMO URBANO.....	63
A SUSTENTABILIDADE DOS DESTINOS TURÍSTICOS	67
O ALOJAMENTO LOCAL	70
O AIRBNB.....	70

O ALOJAMENTO LOCAL EM PORTUGAL	71
NOVO REGIME DE AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO LOCAL	73
MEDIDAS DE CONTENÇÃO DO ALOJAMENTO TURÍSTICO EM OUTRAS CIDADES EUROPEIAS	75
CAPÍTULO 3. O ALOJAMENTO LOCAL EM LISBOA.....	83
LISBOA COMO DESTINO TURÍSTICO.....	85
CLIMA.....	89
TOPOGRAFIA	91
LIMITES ADMINISTRATIVOS.....	93
FATORES QUE ESTIMULARAM O CRESCIMENTO DO AL EM LISBOA.....	95
DEGRADAÇÃO E Esvaziamento do Centro de Lisboa	95
INCENTIVOS À REABILITAÇÃO	98
PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO...101	
FATORES DE INFLUÊNCIA NA LOCALIZAÇÃO DO AL	105
PONTOS TURÍSTICOS.....	107
TRANSPORTES.....	107
ESTABELECIMENTOS DE HOTELARIA.....	109
A DISTRIBUIÇÃO DO AL EM LISBOA	111
HABITAÇÃO EM LISBOA	113
REGIME MUNICIPAL DO ALOJAMENTO LOCAL	117
CAPÍTULO 4. AS ÁREAS URBANAS HOMOGÉNEAS QUE CONSTITUEM O CASO DE ESTUDO	129
ALFAMA	139
O TRAÇADO URBANO E A MALHA URBANA	141
AS PRAÇAS	141
AS RUAS, OS QUARTEIRÕES, AS PARCELAS E OS EDIFÍCIOS	143
O EDIFÍCIO COMUM.....	145
BAIRRO ALTO.....	147
O TRAÇADO URBANO E A MALHA URBANA	149

AS PRAÇAS	149
AS RUAS, OS QUARTEIRÕES, AS PARCELAS E O EDIFICADO	149
O EDIFÍCIO COMUM.....	151
BAIXA	155
O TRAÇADO URBANO E A MALHA URBANA.....	157
AS PRAÇAS	157
A RUA, OS QUARTEIRÕES, OS LOTES E O EDIFICADO.....	157
O EDIFÍCIO COMUM.....	161
A INCIDÊNCIA DO ALOJAMENTO LOCAL NAS ÁREAS HOMOGÊNEAS QUE CONSTITUEM O CASO DE ESTUDO	163
ALFAMA.....	165
BAIRRO ALTO	167
BAIXA.....	169

CAPÍTULO 5. OS PROBLEMAS DECORRENTES DO TURISMO SOB A FORMA DE ALOJAMENTO LOCAL	171
CATEGORIAS DE PROBLEMAS E SUA RELAÇÃO COM A FORMA URBANA.....	174
APLICAÇÃO DA LISTA DE PROBLEMAS ÀS ÁREAS HOMOGÊNEAS.....	177
OS PROBLEMAS DETETADOS EM ALFAMA.....	179
OS PROBLEMAS DETETADOS NO BAIRRO ALTO.....	183
OS PROBLEMAS DETETADOS NA BAIXA.....	189
OS PROBLEMAS DETETADOS NA VISÃO DOS ATORES LOCAIS.....	192
PERFIL DOS ENTREVISTADOS.....	193
OS PROBLEMAS EM ALFAMA.....	197
OS PROBLEMAS NO BAIRRO ALTO	201
OS PROBLEMAS NA BAIXA.....	205
ANÁLISE QUANTITATIVA DOS PROBLEMAS POR ÁREA HOMOGÊNEA	209
POSSÍVEIS MEDIDAS PARA LIDAR COM OS PROBLEMAS RELACIONADOS COM AO TURISMO	214

UM PAPEL PARA A MORFOLOGIA URBANA NAS POLÍTICAS DE CONTENÇÃO DA INCIDÊNCIA DO ALOJAMENTO TURÍSTICO NO MEIO URBANO	219
BIBLIOGRAFIA.....	224
WEBGRAFIA.....	233
ANEXOS	236

ÍNDICE DE FIGURAS

CAPÍTULO 2

- Figura 1:** Tipos de unidades morfológicas de Alnwick, por Conzen
Fonte: Conzen, M. R. G. (1960) *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*. Londres: Wiley The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), p. 108
.....40
- Figura 2:** Modelo do ciclo de edificação/ inovação baseado nas cinturas periféricas, por Whitehand
Whitehand, J.; Oliveira, V. (2017) Morfologia urbana Britânica. *Revista de Morfologia Urbana*, v. 1, n. 1, p. 45-52, 31 dez. 2017, p. 47
.....40
- Figura 3:** Diagrama para sucessão tipológica de habitações urbanas na Itália, por Caniggia e Cataldi
Fonte: <https://archtheory.hcommons.org/content/procedural-typology/>
..... 42
- Figura 4:** Decomposição do tecido urbano, por Phippe Panerai: a Vias; b. Parcelário; c. Edificado
Fonte: Leite, J. S. (2016) *Ruas Emergentes. Interpretação morfológica no contexto urbano português*. Doutoramento em Urbanismo. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, p. 26
..... 44
- Figura 5:** Tecidos homogéneos, por Dias Coelho: a. Alfama; b. Bairro Alto; c. Baixa; d. Avenidas Novas; e. Olivais Norte
Fonte: Dias Coelho, C. (coord), AAVV. (2013) *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa - Os Elementos Urbanos. Vol I*. Lisboa: Argumentum, pp. 24-25
..... 48
- Figura 6:** Elementos de articulação entre diferentes tecidos homogéneos no centro histórico de Lisboa
Fonte: Dias Coelho, C. (2016) The City as the model of Itself. Em Walshe, J.; Komossa, S. (eds.) - *Protopypes and Paradigms: Architectural Research Vis-à-Vis Research by Design*. Delft: Delft University of Technology, 2016, p. 72
..... 50
- Figura 7:** Os elementos urbanos, por Dias Coelho
Fonte: Dias Coelho, C. (coord), AAVV. (2013) *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa - Os Elementos Urbanos. Vol I*. Lisboa: Argumentum, pp. 26-27

.....	52
Figura 8: Tipos de traçados do PDM de Lisboa.....	56
Figura 9: Qualificação do Espaço Urbano (Traçados do PDM de Lisboa - Classificação 2012)	58
Figura 10: As zonas de contenção em Barcelona (PEAUT) Fonte: https://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turisticos/en/	74
Figura 11: "Barcelona no està en venda": manifestações em Barcelona contra o turismo, os alojamentos turísticos e seus efeitos na habitação (2017) Fonte: https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/07/metropoles-turisticas-limitam-o-avanco-do-airbnb.shtml	81
 CAPÍTULO 3	
Figura 12: Turistas na Praça do Comércio, na Baixa.....	85
Figura 13: Curvas de Nível (5m) na cidade de Lisboa (esc. 1/100.000)	90
Figura 14: Freguesias da cidade de Lisboa - 2012 (esc. 1/100.000)	92
Figura 15: Áreas de Reabilitação Urbana de Lisboa (esc. 1/100.000)	100
Figura 16: Fatores de Influência na localização do AL: a. Pontos turísticos; b. Transportes; c. Estabelecimentos de hotelaria.....	104
Figura 17: Fatores de Influência na localização do AL (esc. 1/100.000)	108
Figura 18: Distribuição dos Estabelecimentos de Alojamento Local em Lisboa - Jan/2019 (esc. 1/100.000)	110
Figura 19: Preço do metro quadrado, por Freguesia (esc. 1/100.000) Fonte: Soares, P. (2019) <i>Gentrificação e Turismo na Cidade de Lisboa - O Caso da Mouraria</i> . Dissertação de mestrado em Urbanismo. Lisboa, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, p. 77 (adaptado)	114
Figura 20: Critérios de delimitação das ZTH: a. Setores censitários e limites de Freguesia; b. Traçados do PDM de Lisboa (2012) - A e B; c.. Bairros do programa Uma Praça em Cada Bairro.....	116
Figura 21: Zonas Turísticas Homogéneas (esc. 1/100.000).....	118

Figura 22: Áreas de Suspensão - Out./2018 (esc. 1/100.000).....	120
Figura 23: Evolução da contenção do AL em Lisboa, por Zonas Turísticas Homogéneas: Out. 2018; Maio 2019; Nov. 2019	122
Figura 24: Áreas de Contenção Relativa e Absoluta - Nov./2019	124

CAPÍTULO 4

Figura 25: O tecido urbano do centro histórico de Lisboa e as áreas selecionadas: Alfama, Bairro Alto e Baixa.....	133
Figura 26: Topografia do centro histórico - curvas de nível 5-5m (esc. 1/20.000)	133
Figura 27: Traçado urbano do centro histórico (esc. 1/20.000)..	133
Figura 28: O traçado urbano do centro histórico e as três áreas delimitadas (esc. 1/20.000).....	137
Figura 29: Rua típica de Alfama.....	138
Figura 30: Alfama: Malha urbana (esc. 1/20.000).....	140
Figura 31: Alfama: a. O traçado urbano; b. As praças (esc. 1/10.000)	140
Figura 32: Alfama: perfil de rua tipo.....	142
Figura 33: Alfama: a. As ruas; b. Os quarteirões; c. As Parcelas; d. Os edifícios (esc. 1/2.000)	142
Figura 34: Tipologias edificadas em Alfama: 1. Planta regular; 2. Planta irregular; 3. Palacete (esc. 1/300).....	144
Figura 35: Rua típica do Bairro Alto	
Fonte: Proença, S. (2014) <i>A diversidade da rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese</i> . Doutoramento em Urbanismo. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, p. 72 (adaptado)	
.....	146
Figura 36: Bairro Alto: Malha urbana (esc. 1/20.000).....	148
Figura 37: Bairro Alto: O traçado urbano e as praças (esc. 1/10.000)	148
Figura 38: Bairro Alto: perfil de rua tipo	
Fonte: Proença, S. (2014) <i>A diversidade da rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese</i> . Doutoramento em Urbanismo. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, p. 96 (adaptado)	
.....	150
Figura 39: Bairro Alto: As ruas, os Quarteirões, as Parcelas e os Edifícios (esc. 1/2.000).....	150

Figura 40: Tipologias edificadas: Bairro Alto: a. Um chão - baixo índice de ocupação; b. Um chão - alto índice de ocupação; c. Meio chão (esc. 1/300).....	152
Figura 41: Rua típica da Baixa.....	154
Figura 42: Baixa: Malha urbana (esc. 1/20.000).....	156
Figura 43: Baixa: O traçado urbano e as praças (esc. 1/15.000)..	156
Figura 44: Baixa: perfil de rua tipo (Rua Augusta)	
Fonte: Proença, S. (2014) <i>A diversidade da rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese</i> . Doutoramento em Urbanismo. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, p. 126 (adaptado)	
.....	158
Figura 45: Baixa: As ruas, os Quarteirões, as Parcelas e os Edifícios (esc. 1/2.000)	158
Figura 46: Tipologias edificadas na Baixa: 1. Edifício singular; 2. Esquerdo-direito assimétrico; 3. Esquerdo-direito simétrico (esc. 1/300).....	160
Figura 47: Concentração do AL no centro histórico (Mapa de Calor)	163
Figura 48: Alfama: a. Edificado; b. Edifícios afetos ao Alojamento Local (esc. 1/10.000).....	164
Figura 49: Bairro Alto: a. Edificado; b. Edifícios afetos ao Alojamento Local (esc. 1/10.000).....	166
Figura 50: Baixa: a. Edificado; b. Edifícios afetos ao Alojamento Local (esc. 1/15.000).....	168

CAPÍTULO 5

Figura 51: Rua típica com estendais em Alfama.....	179
Figura 52: Largo de São Miguel	179
Figura 53: Estendais em Alfama	179
Figura 54: Problemas de pavimentação no Beco das Cruzes.....	179
Figura 55: Fila de espera pelo Elétrico 28 no seu ponto inicial (Martim Moniz).....	179
Figura 56: Tuk-Tuks estacionados em frente ao Largo do Chafariz de Dentro	179
Figura 57: Concentração de pessoas em Alfama	181
Figura 58: Concentração de pessoas no Largo de São Miguel.....	181
Figura 59: Concentração de pessoas na Rua de São Miguel	181

Figura 60: Sinais de resistência da população de Alfama, na Rua dos Remédios (conflitos com o uso residencial).....	181
Figura 61: Problemas de pavimentação em escadaria de Alfama	181
Figura 62: Imagem urbana alterada no Largo do Chafariz de Dentro	181
Figura 63: Tráfego pedonal na Rua do Loreto	185
Figura 64: Possíveis danos patrimoniais na Praça Luís de Camões	185
Figura 65: Tráfego pedonal na rua da Misericórdia.....	185
Figura 66: Tráfego pedonal no entorno do Largo Luís de Camões	185
Figura 67: Concentração de pessoas/tráfego pedonal na Rua Garret	185
Figura 68: Danos patrimoniais no Bairro Alto.....	185
Figura 69: Estendais na Rua da Atalaia	187
Figura 70: Estendais no Bairro Alto	187
Figura 71: Concentração de pessoas na Rua da Atalaia	187
Figura 72: Walking tour na Rua do Loreto (tráfego pedonal).....	187
Figura 73: Danos patrimoniais na Rua da Atalaia.....	187
Figura 74: Concentração de pessoas na Rua da Atalaia	187
Figura 75: Tuk-tuks estacionados em frente à Praça da Figueira	189
Figura 76: Trotinetas e bicicletas estacionados nos passeios, na Baixa.....	189
Figura 77: Concentração de pessoas na Praça do Comércio.....	189
Figura 78: Tráfego pedonal na Rua Augusta.....	189
Figura 79: Questões relacionadas à pavimentação, na Rua Augusta	189
Figura 80: Possíveis danos patrimoniais, na Praça do Rossio.....	189
Figura 81: Comércio tradicional a fechar portas, na Rua da Prata	191
Figura 82: Comércio tradicional a fechar portas, na Rua da Prata	191
Figura 83: Tuk-tuks estacionados no entorno da Praça da Figueira	191
Figura 84: Possíveis danos patrimoniais na Praça do Rossio.....	191
Figura 85: Bicicleta mal-estacionada no passeio, na Baixa	191
Figura 86: Comércio tradicional a fechar portas, na Rua dos Fanqueiros.....	191

Figura 87: Turistas na Rua de São Miguel, em Alfama.....	197
Figura 88: Turistas na Rua Garrett (eixo de articulação entre a Baixa e o Bairro Alto).....	201
Figura 89: Turistas na Rua Augusta, na Baixa.....	207

ÍNDICE DE QUADROS, TABELAS E GRÁFICOS

Gráfico 1: Passageiros desembarcados (nº) no aeroporto de Lisboa, Tráfego Internacional, por mês.....	86
Gráfico 2: Evolução da atividade de Cruzeiros no Porto de Lisboa - número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito	86
Tabela 3: Identificação dos principais fatores de atratividade turística em Lisboa, por origem europeia, 2013.....	88
Gráfico 4: Evolução do número de estabelecimentos de AL em Lisboa, por data de registo.....	94
Tabela 5: Evolução da população residente.....	96
Quadro 6: Evolução da população residente por freguesia (centro histórico).....	96
Quadro 7: Pontos Tripadvisor (por ordem de preferência dos usuários).....	106
Gráfico 8: Valor mediano das rendas por m ² de novos contratos de arrendamento de alojamentos familiares (€)	112
Gráfico 9: Valor mediano das vendas por m ² de alojamentos familiares (€)	112
Tabela 10: Aplicação da lista de problemas às áreas homogéneas na visão do investigador.....	176
Tabela 11: Aplicação da lista de problemas às áreas homogéneas na visão dos atores locais*.....	194
Tabela 12: Análise quantitativa dos problemas, por área homogénea	210
Tabela 13: Média da pontuação dos problemas, nas 3 áreas analisadas.....	211
Tabela 14: Média da pontuação dos problemas, por área homogénea	212

LISTA DE ACRÓNIMOS

AL - Alojamento Local
AMBA - Associação de Moradores do Bairro Alto
AML - Área Metropolitana de Lisboa
APPA - Associação do Património e População de Alfama
ATL - Associação do Turismo de Lisboa
CML - Câmara Municipal de Lisboa
DMU - Direção Municipal de Urbanismo da Câmara Municipal de Lisboa
HUT - Habitação de Uso Turístico
IFRRU - Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas
INE - Instituto Nacional de Estatística
JF - Junta de Freguesia
NRAU - Novo Regime do Arrendamento Urbano
OMT - Organização Mundial do Turismo
PDM - Plano Diretor Municipal
PEAUT - Plano Especial de Urbanismo de Alojamento Turístico
PNUA - Programa das Nações Unidas para o Ambiente
RNAL - Registo Nacional do Alojamento Local
TP - Turismo de Portugal
ZTH - Zonas Turísticas Homogéneas

INTRODUÇÃO

JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

Esta dissertação tem origem no fenómeno do Alojamento Local em Lisboa e na contribuição que o estudo da forma urbana pode trazer para as discussões acerca da contenção da modalidade.

O alojamento turístico tornou-se uma questão polémica nas cidades históricas da Europa, pois traz novas dinâmicas económicas e tem sido responsável pela revitalização dos antigos centros históricos, mas tem também impactos negativos no bem-estar dos residentes. Esse impacto está associado com a sustentabilidade dos destinos turísticos, que tende a ser estudado sob perspetivas sociais e ambientais, mas possui também uma componente espacial que não é comumente reconhecida.

Desde o início do século XXI, as companhias de aviação *low-cost* reduziram o custo do transporte aéreo, tornando-o mais acessível a novos segmentos de mercado. Lisboa tornou-se um importante destino turístico, beneficiando-se do momento e criando uma oportunidade para impulsionar a regeneração de áreas então degradadas da cidade. Este processo de transformação levou à diversificação da oferta turística, no segmento não-hoteleiro. O Alojamento Local, que contempla o arrendamento temporário em diferentes modalidades e regulamenta o uso de plataformas como o *AirBnb*, tem um papel preponderante neste processo, estimulando a reabilitação urbana e possibilitando a proprietários individuais uma nova fonte de rendimento.

Fatores como a degradação, o esvaziamento do centro de Lisboa nos anos anteriores e o envelhecimento da população local formaram a conjuntura ideal para a proliferação da modalidade, levando à revisão do Regime de Autorização de Exploração dos Estabelecimentos de Alojamento Local (Lei n.º 62/2018), que define áreas de contenção para novos estabelecimentos de AL.

A necessidade de regulamentar o número de estabelecimentos de AL surge com o intuito de fixar a população nos bairros, promover uma cidade diversa e multifuncional e garantir o direito à habitação e à cidade àqueles que competem desigualmente no mercado imobiliário.

Nos bairros centrais de Lisboa já se observam restrições ao estabelecimento de novas unidades de Alojamento Local. Tais restrições, por outro lado, são criticadas por segmentos da sociedade que ressaltam a importância dessa modalidade de arrendamento para a economia.

A discussão do tema tem estado alheada das características físicas do espaço urbano, sendo de admitir que os impactos negativos da incidência do AL se possam relacionar com as características físicas das áreas urbanas. A regulação dessa incidência poderia assim tornar-se mais eficiente se reportada a zonas urbanas delimitadas de acordo com tais características, tendo em conta os impactos do turismo nos diferentes tecidos urbanos.

Este trabalho visa, portanto, a definição de uma metodologia para a delimitação de áreas urbanas em que a regulação da incidência do AL possa assumir especificidade, contribuindo assim para que as vantagens económicas da atividade se mantenham, mas se reduzam as suas externalidades negativas.

OBJETIVOS E QUESTÕES DE INVESTIGAÇÃO

A partir da problemática apresentada e tendo em consideração a pertinência do tema, que surge das recentes transformações impostas pelo turismo e sua sustentabilidade em meio urbano e da possível aplicabilidade da morfologia urbana em decisões de contenção da atividade turística, o presente trabalho propõe-se a investigar e apontar possíveis soluções para as seguintes questões:

1. Porque se deve ter em consideração a forma urbana quando a sustentabilidade do turismo é uma preocupação?
2. Como delimitar, para o efeito, áreas homogéneas tendo a forma urbana como critério?
3. Quais são os problemas específicos que o turismo pode causar em determinadas formas urbanas comuns em cidades históricas quando sua incidência é excessiva?
4. Será possível tornar mais eficientes as medidas de contenção da atividade turística recorrendo a forma como critério de delimitação de áreas urbanas?

Foram então definidos três objetivos estratégicos, de forma a dar resposta às questões apresentadas:

- Analisar o fenómeno do Alojamento Local em Lisboa e as atuais políticas de contenção adotadas pela CML;
- Criar uma metodologia para a delimitação de áreas urbanas homogéneas tendo em consideração as características físicas do espaço;

- Avaliar os impactos negativos do turismo em diferentes áreas urbanas homogéneas.

CAPÍTULO 1

METODOLOGIA

METODOLOGIA

A principal preocupação desta pesquisa é desenvolver uma metodologia que poderia integrar explicitamente características espaciais, nomeadamente a morfologia urbana e as tipologias edificatórias, em decisões políticas urbanas.

Os passos metodológicos para o efeito são:

1º construção de uma abordagem operacional a partir da morfologia urbana (através de análises em planta da geometria e do traçado urbano) e tipologias de construção (através de informações sobre o tamanho do lote e principais características dos edifícios) que permitem a delimitação de áreas homogéneas e a sua caracterização. Para tanto, recorre-se à definição do conceito de forma urbana apoiada na leitura e análise crítica da bibliografia específica, que possibilitem a delimitação de áreas homogéneas a partir da cartografia atual e histórica, com base na escolha de elementos urbanos específicos;

2º identificação de problemas derivados de uma alta incidência de turismo que interferem no bem-estar dos residentes, na conservação do património, na segurança e na manutenção do espaço público em cada zona urbana previamente delimitada a partir de abordagem teórica que permita a identificação de problemas relacionados à incidência excessiva do turismo em diferentes áreas homogéneas, complementada por abordagem empírica para afinação através de análises em campo e levantamentos fotográficos;

3º validação dos referidos problemas com atores locais não-comprometidos com a atividade turística, afim de se obter uma análise quantitativa dos problemas por zona, apoiadas em entrevistas em profundidade com atores locais, com base na lista de problemas elaborada na etapa anterior;

4º associação de medidas específicas aos problemas assim identificados, a fim de mitigar os efeitos negativos encontrados associados à incidência excessiva do turismo no espaço urbano, através da elaboração de listas comentadas de possíveis medidas para lidar com os problemas encontrados.

A metodologia referida tem como objetivo levantar preocupações relacionadas com a sustentabilidade do turismo que devem ser tratadas em políticas urbanas através de medidas que tenham em conta o espaço construído

ORGANIZAÇÃO DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação está organizada em seis capítulos, Introdução, Metodologia, Enquadramento Teórico e Conceptual, O Alojamento Local em Lisboa, Áreas Urbanas Homogéneas e os Problemas decorrentes do Turismo sob a forma de Alojamento Local e Conclusões - Um papel para a morfologia urbana nas políticas de contenção da incidência do alojamento turístico no meio urbano.

Na *Introdução* são apresentadas as justificações para a escolha do tema, bem como as questões e objetivos que motivaram a pesquisa. No capítulo 1, *Metodologia*, é apresentada a metodologia para a delimitação de áreas homogéneas e avaliação dos impactos do turismo, objetivo principal deste trabalho, e também metodologias específicas adotadas para o desenvolvimento de cada passo definido.

No *Enquadramento Teórico e Conceptual* é feita a revisão de conceitos importantes para o entendimento da questão. Em primeiro lugar, aborda-se o tema da morfologia urbana e das tipologias edificatórias. A seguir, aborda-se o tema do turismo urbano, da sustentabilidade dos destinos turísticos e dos problemas relacionados ao turismo. Por fim, faz-se a revisão da literatura acerca do tema do alojamento turístico e da figura jurídica do Alojamento Local.

No capítulo 3, *O Alojamento Local em Lisboa*, analisou-se o município de Lisboa, buscando investigar as relações históricas e espaciais da localização do Alojamento Local, o crescimento recente da modalidade, seus efeitos e os esforços municipais para conter o fenómeno.

No capítulo 4, *As áreas urbanas homogéneas que constituem o caso de estudo*, aplicou-se a metodologia proposta a 3 áreas distintas no centro histórico de Lisboa, que foram escolhidas por possuírem alta incidência de Alojamento Local e representarem três

tecidos urbanos diversos, simbolizando momentos históricos distintos. A partir da decomposição do tecido urbano em elementos morfológicos comparáveis, como o traçado urbano, as praças e o edifício comum, delimitaram-se áreas homogêneas.

No capítulo 5, *Problemas decorrentes do turismo sob a forma de Alojamento Local*, foram avaliados os impactos do turismo quando sua incidência é excessiva nas áreas previamente delimitadas, tendo como indicador a incidência do Alojamento Local. Estes impactos foram então validados com atores locais, a fim de obter-se uma análise ponderada dos problemas por área. Além disso, fazem-se algumas recomendações no sentido de mitigar alguns dos problemas encontrados.

Nas *Conclusões - Um papel para a morfologia urbana nas políticas de contenção da incidência do alojamento turístico no meio urbano* tenta-se responder às questões de partida, tendo em conta os objetivos previamente definidos. Também se colocam possibilidades de aprofundamento da pesquisa.

CAPÍTULO 2.

**ENQUADRAMENTO TEÓRICO E
CONCEPTUAL**

A MORFOLOGIA URBANA E AS TIPOLOGIAS EDIFICATÓRIAS NA ANÁLISE URBANÍSTICA

O termo “morfologia” tem origem no grego (*morphé + logos*), e significa “a ciência que estuda a forma” ou “a ciência que trata da forma”. No urbanismo, a morfologia preocupa-se em estudar a forma do ambiente urbano, dada pela relação entre suas partes externas, chamadas elementos morfológicos.

“A Morfologia Urbana estudará essencialmente os aspetos exteriores do meio urbano e suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura”
(Lamas, 1992, p. 37).

Muitos autores se dedicaram a estudar a forma do ambiente construído, como M. G. R. Conzen, Saverio Muratori, Phellipe Panerai e Aldo Rossi. Segundo Anne Moudon (1997), apesar de haver diferenças na abordagem sobre o tema entre os diversos investigadores, existem pontos de aproximação e consensualidade. Primeiramente, é consensual que a cidade pode ser lida e analisada a partir de sua forma física. Também é reconhecido que a análise morfológica é baseada, sobretudo, em três princípios:

1. A forma urbana é definida por três elementos físicos fundamentais: os edifícios e os espaços abertos relacionados com estes, as parcelas ou lotes, e as ruas;
2. Pode-se compreender a forma urbana a partir de diferentes níveis ou escalas de resolução. Normalmente, reconhecem-se quatro níveis, que correspondem ao edifício/parcela, à rua/quarteirão, à cidade e à região;
3. A forma urbana só pode ser compreendida na sua dimensão histórica, uma vez que os elementos que ela compreende sofrem uma contínua transformação e substituição.

Portanto, a **forma**, a **escala** e o **tempo** são as três componentes fundamentais na investigação em morfologia urbana, estando presentes nos diversos estudos desenvolvidos acerca do tema.

Diferentes abordagens no estudo da morfologia urbana

O estudo da forma urbana, comumente designado como 'Morfologia Urbana', foi reconhecido como uma área de conhecimento científico aquando da realização da primeira conferência e fundação do ISUF - *International Seminar on Urban Form*, em 1994. Nesta conferência são referidas três escolas de Morfologia Urbana, a Escola Inglesa de Conzen, a Escola Francesa desenvolvida por J. Castex e P. Peneai e J. C. Depaule e a Escola de Muratori, na Itália (Moudon, 1997).

Para além das três escolas, existem ainda outras abordagens recentes no campo da morfologia urbana, como a Teoria da Sintaxe Espacial, desenvolvida por Hillier e Hanson na década de 1980, e as teorias baseadas na análise espacial, como os autómatos celulares, os modelos baseados em agentes e os modelos fractais. (Oliveira, 2016)

A Escola Inglesa

Fundamentada nas contribuições do geógrafo alemão radicado na Inglaterra, M. R. G. Conzen, a Escola Inglesa, com propósitos descritivos e explicativos, tem como objetivo o desenvolvimento de uma 'teoria da construção das cidades', preocupando-se com o modo com que as cidades foram construídas e porquê. (Moudon, 1997, p. 46)

Sua teoria está baseada na definição dos conceitos de *plan unit*, *fringe belt* e *burgage cycle*, influenciando uma nova linha de investigação que tem na leitura da cartografia urbana a chave para analisar a cidade e a sua evolução. Conzen reconheceu a divisão

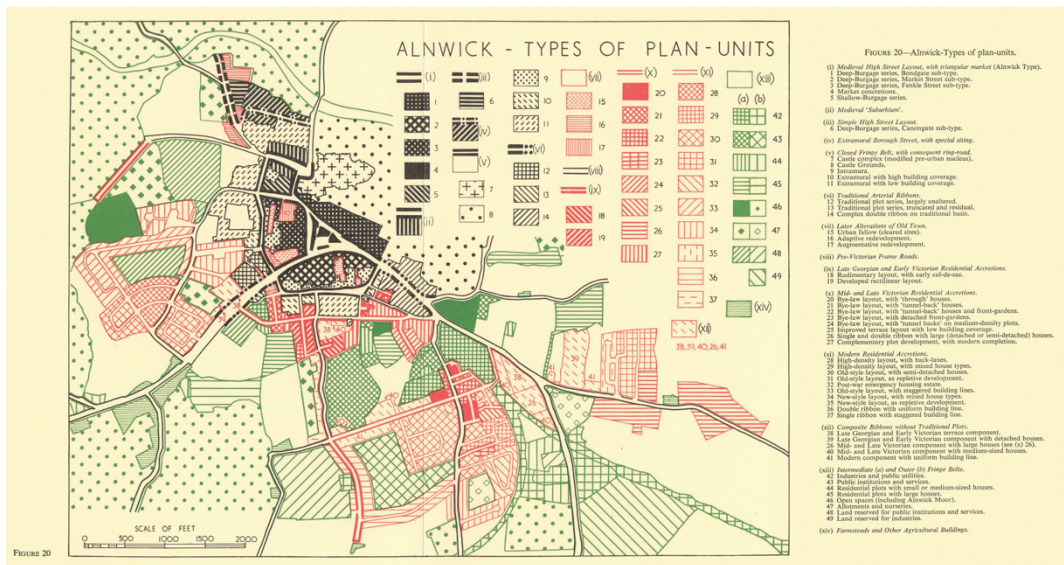


Figura 2: Tipos de unidades morfológicas de Alnwick, por Conzen

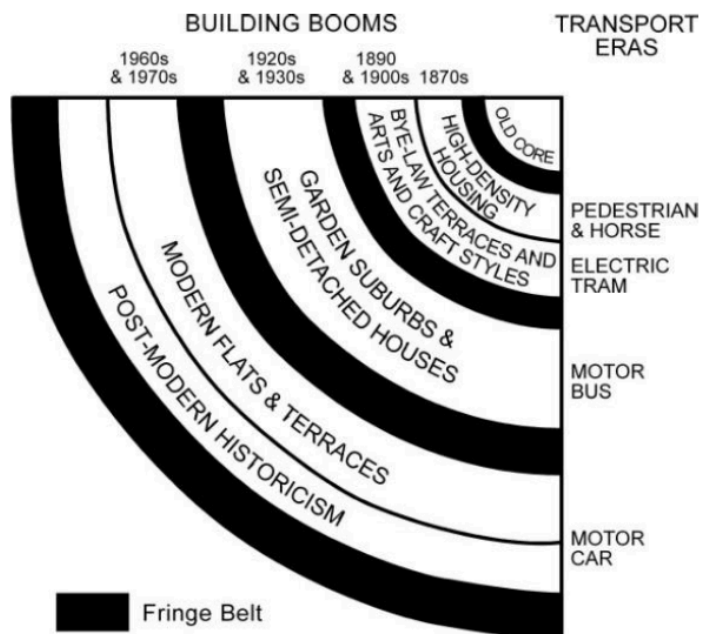


Figura 1: Modelo do ciclo de edificação/ inovação baseado nas cinturas periféricas, por Whitehand

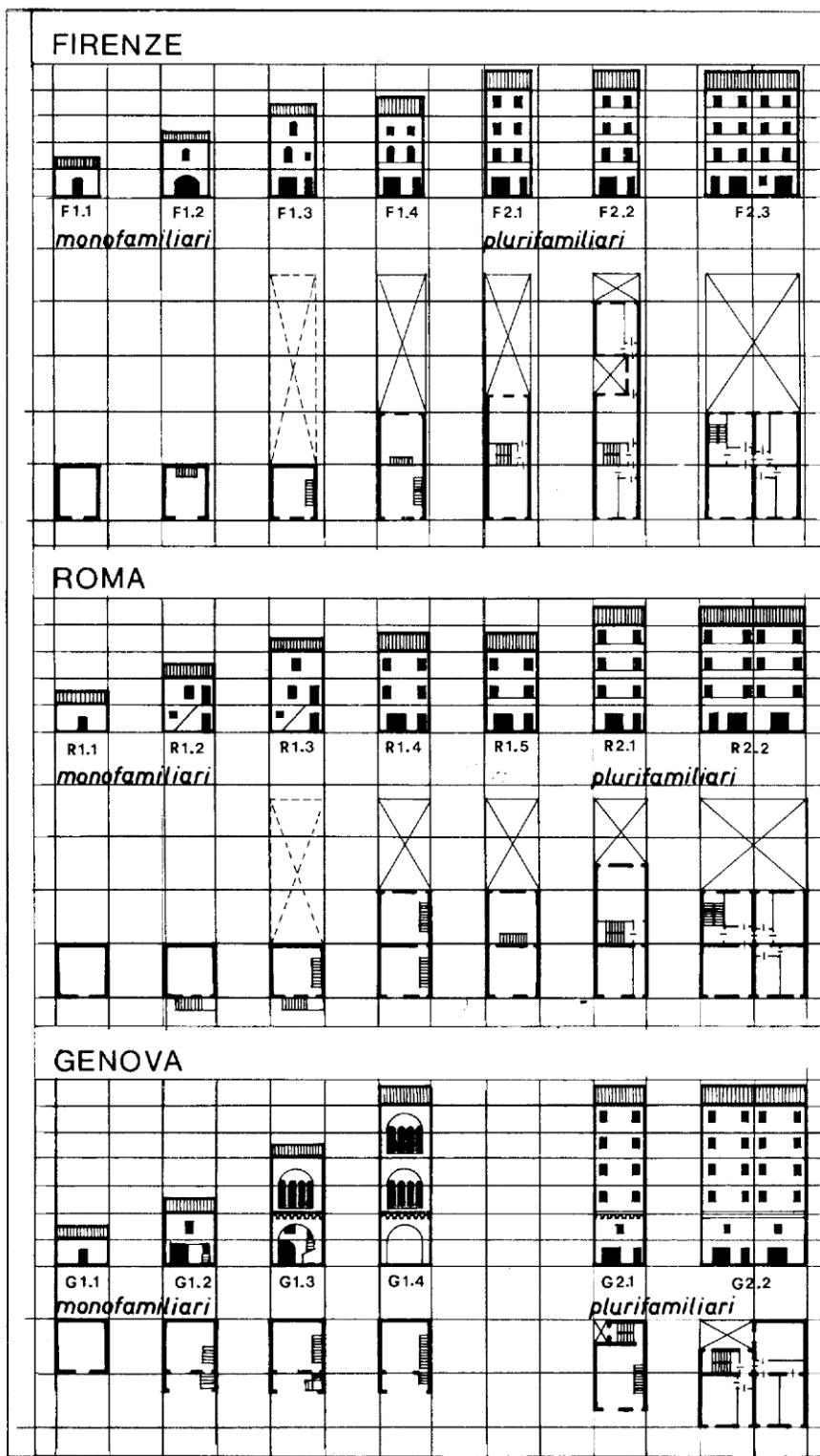
tripartida da paisagem urbana em: i) ruas, ii) parcelas privadas e iii) o edifício como elemento fundamental (Fernandes, 2013, p. 35).

As *plan units*, ou unidades morfológicas (Fig. 1), constituem áreas morfológicamente homogêneas (em termos de tipos de plano, tipos de tecido edificado e tipos de usos do solo), e, portanto, distintas das áreas que a envolvem. Para identificar as unidades morfológicas, parte-se da estrutura histórico-geográfica da paisagem urbana. Ou seja, não se trata apenas de uma leitura das formas e elementos presentes no território, mas também da história urbana, buscando revelar o desenvolvimento histórico de uma área.

O conceito de cintura periférica (*fringe belt*) parte do reconhecimento de que o crescimento de uma área urbana é descontínuo e está associado a hiatos na construção de habitação em momentos em que o solo assume valores muito elevados e a cidade passa a ser ocupada muito lentamente. Estas dinâmicas, associadas a obstáculos geográficos, dão origem a áreas urbanas em que zonas residenciais alternam-se com cinturas periféricas (Fig. 2), que formam zonas de fronteira entre unidades morfológicas distintas (Whitehand, 2013; Oliveira, 2016).

O *burgage cycle* diz respeito ao processo de urbanização e na progressiva divisão e ocupação das parcelas privadas como um processo cíclico na transformação da propriedade privada ao longo do tempo e na conseqüente redução do espaço livre das parcelas, mas em que o padrão dos lotes e suas características matriciais tendem a manter-se inalteradas e caracterizam a homogeneidade das áreas urbanas (Fernandes, 2013, p. 35).

A abordagem morfológica de Conzen tem sido desenvolvida pelo *Urban Morphology Research Group* (UMRG) na Universidade de Birmingham. O UMRG foi fundado em 1974 por Jeremy Whitehand, figura central no desenvolvimento e consolidação do grupo e na promoção da tradição Conzeniana, aplicando a metodologia a diversos casos de estudo (Oliveira, 2016).



*Figura 3:
Diagrama para
sucessão
tipológica de
habitações
urbanas na Itália,
por Caniggia e
Cataldi*

A Escola Italiana

Paralelamente aos estudos de Conzen, desenvolvia-se na década de 50 na Itália uma teoria tipo-morfológica de análise da forma urbana, a partir dos estudos desenvolvidos por Saverio Muratori para as cidades de Veneza e de Roma. Muratori considera o tipo como a chave para compreender a conexão entre os elementos individuais e as formas urbanas, que se tornam reflexos do processo de evolução das tipologias arquitetônicas, introduzindo os conceitos fundamentais de tipo, tecido, organismo e história operativa. (Pereira, 2012; Fernandes, 2013, p. 37).

Os estudos com propósitos prescritivos tinham como objetivo desenvolver uma `teoria de desenho da cidade` assente nas tradições históricas, buscando superar a divisão disciplinar entre arquitetura e urbanismo e questionar os resultados do Movimento Moderno, tais como o empobrecimento do ambiente urbano e a perda da identidade cultural. (Moudon, 1997; Pereira, 2012; Cataldi, Maffei e Vaccaro, 2002)

Por meio de uma análise tipológica buscava evitar cair em uma classificação puramente abstrata ou em uma contemplação puramente estética, e o tecido urbano passava a ser entendido como um todo, do qual faziam parte os edifícios (Aragão, 2006). Ao destacar a relação dos elementos entre si e com o todo, propõe um método de análise morfológico que serviu de base para o desenvolvimento de muitos estudos tipológicos.

Os estudos de morfologia urbana desenvolvidos por Muratori, e, posteriormente, por Gianfranco Caniggia, opõem-se às análises quantitativas, propondo o uso de dados qualitativos com o parcelamento do solo e as constantes tipológicas como principal ferramenta para o reconhecimento de períodos históricos e para a caracterização dos tecidos urbanos. Há também uma mudança na escala de análise, na qual o fragmento volta a ter importância.



*Figura 4:
Decomposição do
tecido urbano, por
Phippe Panerai: a
Vias; b. Parcelário;
c. Edificado*

Os arquitetos Aldo Rossi e Carlo Aymonino, através de seus textos “A Arquitetura da Cidade” (1966) e “O Significado das Cidades” (1975), respectivamente, também se encaixam nesta abordagem tipo-morfológica. A pesquisa de Aymonino centra-se nas modificações da cidade no tempo e no espaço e nas rupturas que estão na origem da formação da cidade contemporânea, que rejeita os vestígios e preexistências e adota uma nova forma de construir, abandonando a que a precedeu (Fernandes, 2013, p.39). A obra de Rossi, que constitui uma crítica ao funcionalismo da arquitetura moderna, levanta questões como a individualidade, o locus, a memória e o desenho. Para Rossi, a cidade é formada por um conjunto de partes articuladas entre si, funcionando como um “objeto construído”, resultado da permanência da ação dos homens que contribuíram para a sua fabricação ao longo de gerações.

A Escola Francesa

Influenciados pelos estudos da Escola Italiana, e também como resposta aos princípios modernistas e à sua rejeição a história, os arquitetos Philippe Panerai e Jean Castex, juntamente com o sociólogo Jean-Charles Depaule, iniciam no final dos anos 60 um meticuloso processo de investigação sobre a forma urbana, muito articulado com a prática do ensino. A cidade é entendida como um objeto vivo que evolui, sendo necessário conhecer e respeitar o passado para construir o futuro (Leite, 2016, p. 27).

O processo de leitura da forma baseia-se na decomposição sistematizada da cidade em fragmentos – amostras e estratos – que isoladamente explicam a forma urbana. Assim, identificam-se os elementos que a constituem e as relações que articulam as partes num conjunto coeso.

Panerai desenvolveu estudos para o centro antigo da cidade do Cairo, onde fez a distinção dos três estratos (Fig. 4) que constituem morfologicamente os tecidos urbanos: 1. Vias ou espaços de utilização pública; 2. Parcelas ou conjuntos de lotes individuais, que

constituem a componente privada e suas unidades de agregação;
3. Os edifícios ou formas construídas dentro do espaço privado.

Os estudos da Escola Francesa avaliam as diferenças ou semelhanças entre diretivas sobre o que deve ser construído (teorias normativas) e aquilo que é realmente construído. A Escola Francesa tem defendido essa utilização da análise morfológica identificando, com sucesso, as raízes do modernismo no desenho urbano no século XVIII. Esse continua a ser um exercício mental difícil para muitos planeadores, que tendem a não perder tempo a avaliar o impacto das suas ações sobre a vida (em termos de longo prazo) das cidades (Moudon, 1997).

A Escola Portuguesa

Apesar de inúmeros contributos de diversos autores para o estudo da forma urbana de Portugal, como Jorge Gaspar, Nuno Portas, Teresa Barata Salgueiro e Teresa Marat-Mendes, pode-se dizer que os estudos de morfologia urbana em Portugal têm uma história recente, com início na década de 1990, sendo marcada simbolicamente pela publicação do livro “Morfologia urbana e desenho da cidade”, de José Lamas, que constitui um incontornável marco para os trabalhos que o sucederam (Fernandes, 2013, p. 61).

Para Lamas (1993), o desenho urbano exige o domínio de duas áreas do conhecimento: 1. o processo de formação da cidade, que é histórico e cultural e que está relacionado às formas utilizadas no passado; e 2. a reflexão sobre a forma urbana enquanto objeto do urbanismo, ou seja, enquanto materialização da cidade capaz de determinar a vida humana em comunidade. Sem o conhecimento da morfologia urbana e da história das cidades, há o risco de desenhar uma cidade segundo práticas superficiais. Sendo assim, o primeiro grau de leitura da cidade deve ser físico-espacial e morfológico, pois esse é o único que permite evidenciar a diferenças entre as formas urbanas e explicar as características específicas de cada cidade. A morfologia urbana é, portanto, *“a disciplina que*

estuda o objeto - a forma urbana - nas suas características exteriores, físicas, e na sua evolução no tempo” (p. 38).

Segundo Lamas (1993) a análise da forma urbana pode ser feita em diferentes escalas, seja à escala de uma cidade, de um bairro ou de uma rua, recortando-se o espaço em partes identificáveis. Pode-se então estabelecer uma classificação das escalas ou dimensões da forma urbana.

São identificadas três dimensões espaciais na morfologia urbana, sendo elas: a dimensão sectorial, ou escala da rua, que corresponde à menor escala de análise, podendo ser bem representada por uma rua ou uma praça; a dimensão urbana, ou escala do bairro, que na cidade corresponde aos bairros ou às partes homogêneas identificáveis; e a dimensão territorial, ou escala da cidade, em que a forma é estruturada pela articulação de diferentes formas à escala urbana, ligadas entre si e definida pela distribuição de seus elementos primários. Pode-se dizer que cada escala maior se constitui pelo somatório das escalas menores que a compõe.

Lamas (Ibid., p.79) propõe que a análise da morfologia urbana se faça a partir dos elementos morfológicos, ou *“unidades ou partes físicas que, associadas e estruturadas, constituem a forma”* (p. 79). A própria existência (ou ausência) de alguns desses elementos pode determinar a característica específica de uma determinada forma urbana. Ele baseia sua análise em 11 elementos, que são o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, as fachadas, os logradouros, o traçado, as ruas, as praças, os monumentos, a vegetação e o mobiliário.

Estes elementos estão associados às escalas de análise da forma urbana, sendo na dimensão territorial identificadas as grandes infraestruturas viárias e as grandes zonas verdes relacionadas com o suporte geográfico e estruturas físicas da paisagem. Na dimensão urbana, já são possíveis de identificar o traçado, as praças, os

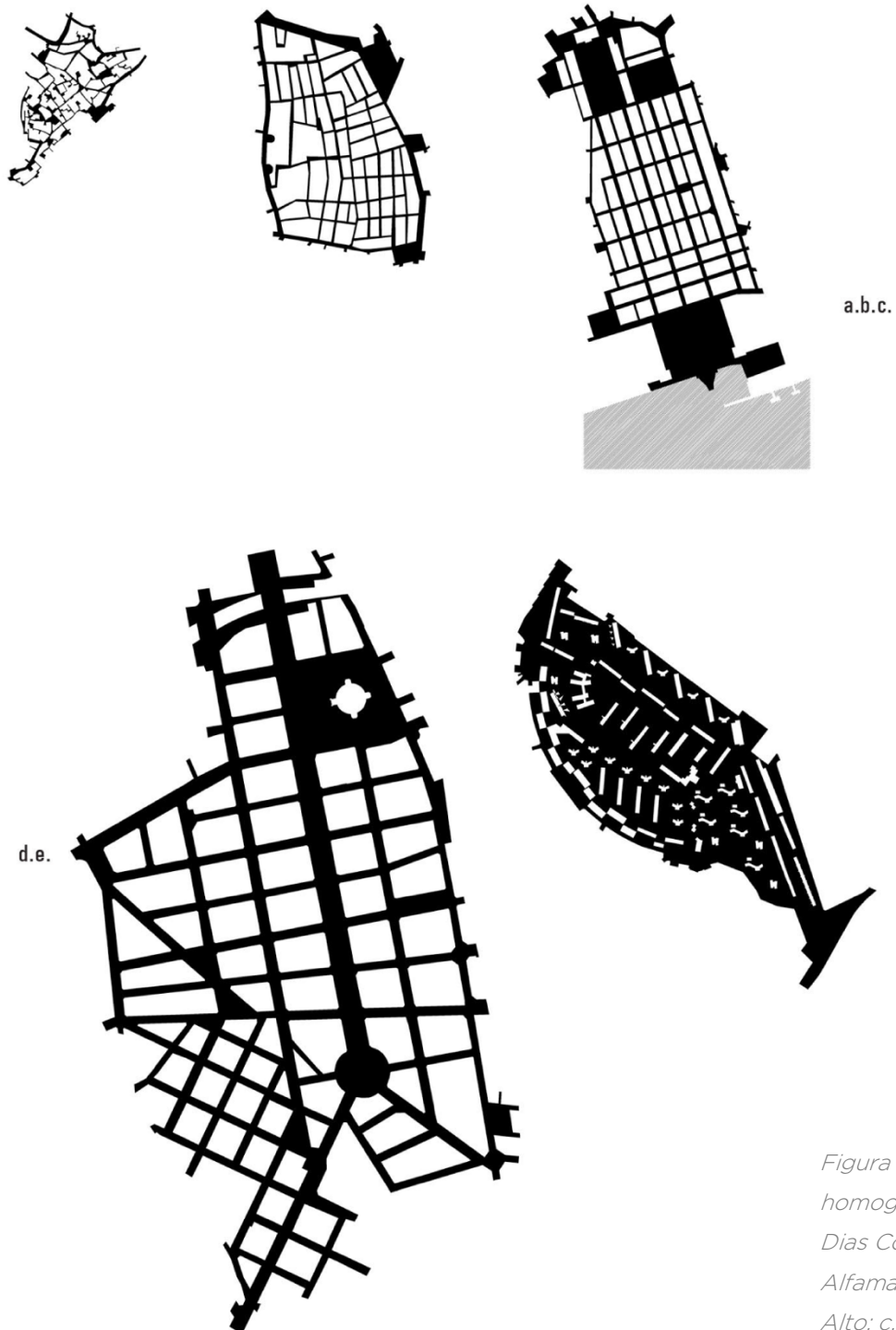


Figura 5: Tecidos homogéneos, por Dias Coelho: a. Alfama; b. Bairro Alto; c. Baixa; d. Avenidas Novas; e. Olivais Norte

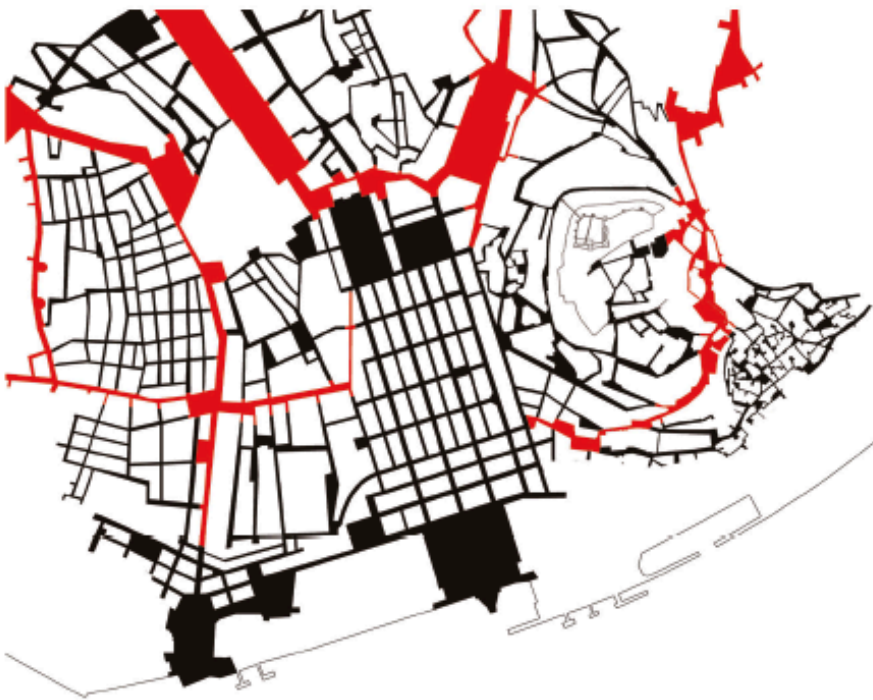
quarteirões e monumentos, jardins e áreas verdes. Na escala setorial, os elementos identificáveis são essencialmente os edifícios (com as suas fachadas e planos marginais), o traçado, a vegetação, desenho do solo e o mobiliário urbano.

Em 2013, Carlos Dias Coelho organiza e publica o livro “Os Elementos Urbanos”, o primeiro de um conjunto de quatro volumes que abordam os grandes temas do estudo da cidade do ponto de vista da sua forma. O livro tem um importante papel pedagógico ao esclarecer conceitos e terminologias do campo da morfologia urbana, além de criar bases metodológicas essenciais para a leitura da forma urbana, sendo voltado especificamente à produção científica (Fernandes, 2013, p. 62).

A leitura do tecido urbano e a identificação de tecidos homogêneos

Para Coelho (2013), a análise da forma urbana se faz a partir da leitura tecido urbano, decomposto em elementos morfológicos. O tecido é entendido como toda a cidade física, ao qual podem ser atribuídas qualidades como a complexidade, a diversidade e identidade.

A questão da complexidade está diretamente relacionada ao tempo e ao modo de produção do espaço em diferentes fases de ocupação. A complexidade, portanto, é uma característica presente nas cidades históricas, como é o caso de Lisboa, onde se observam permanências de estruturas que resistiram ao longo dos séculos e também a transformação, adaptação e crescimento da cidade até os tempos presentes. A diversidade diz respeito à existência das mais distintas formas presentes no tecido urbano de uma cidade. Pode-se verificar a diversidade dos tecidos ao compararmos os elementos urbanos que constituem o espaço em diferentes áreas da cidade. Já a identidade do tecido urbano é a articulação dos diferentes elementos que o compõem, de tal modo que contribuam



*Figura 6:
Elementos de
articulação entre
diferentes tecidos
homogéneos no
centro histórico de
Lisboa*

para a composição de um tecido com características distintas de outros. Lisboa destaca-se pela riqueza identitária e pela grande variedade de tecidos.

Em 2013, Carlos Dias Coelho organiza e publica o livro “Os Elementos Urbanos”, o primeiro de um conjunto de quatro volumes que abordam os grandes temas do estudo da cidade do ponto de elementos comuns, formando assim *“tecidos homogêneos”* (Dias Coelho, 2013, p. 25).

Os tecidos homogêneos (Fig. 5) também podem ser identificados a partir de um processo de amostragem, utilizado no presente estudo, abordando as características fundamentais de um determinado tecido e os diferentes elementos que os compõem.

Na definição dos tecidos homogêneos, verifica-se a existência de elementos excepcionais que não pertencem a nenhum dos tecidos construídos. Esses elementos (Fig. 6) configuram-se como articuladores entre os diferentes tecidos, muitas vezes adquirindo importância hierárquica superior aos tecidos que articulam.

A decomposição do tecido urbano

Coelho (2013) propõe diferentes elementos morfológicos para analisar a forma urbana, sendo eles o **tecido** - como todo construído, o **traçado** - como abstração da forma urbana, a **malha** - como modelo conceptual de organização do espaço, **a praça** - como elemento de exceção, **a rua** - como elemento comum, **o quarteirão** - como unidade de agregação, **a parcela** - como unidade elementar, além de uma aproximação tipológica ao analisar o **edifício singular** e o **edifício comum**.

Esses elementos buscam uma padronização no estudo da forma tendo em vista o objetivo do trabalho para o qual foram realizados, a fim de facilitar a visualização das características específicas dos

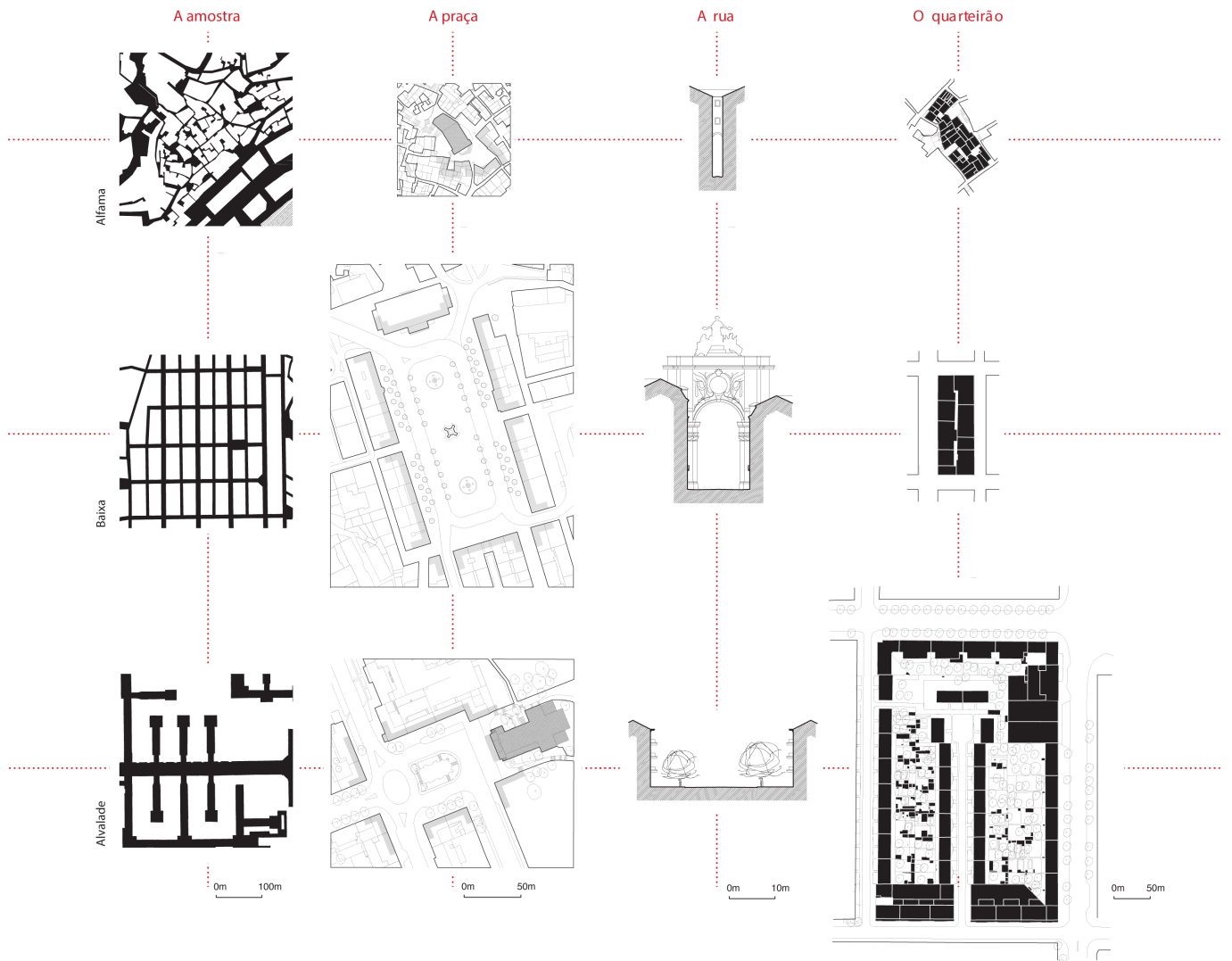


Figura 7: Os elementos urbanos, por Dias Coelho

diferentes tecidos, criando uma linguagem visual clara e de fácil comparação.

Certas características formais dos tecidos urbanos são mais facilmente compreendidas quando decompostas em seus principais elementos compositivos: o parcelário (que corresponde, de forma geral, ao espaço privado) e o espaço público. (Coelho, 2013) Assim, surge o conceito de traçado urbano, que se obtém através da transformação do tecido em plano bidimensional, obtida se ao tecido retirarmos uma das suas três dimensões e considerarmos todo o espaço que é por natureza público. Formam-se então as duas componentes do traçado, o espaço público, estruturador das parcelas individuais e que dá origem ao traçado urbano, e o parcelário, formado pelas parcelas (ou lotes), que correspondem ao espaço privado.

O traçado das cidades origina-se sobretudo da existência de partes com características distintas, que se diferem tanto pela sua posição geográfica, em especial no que diz respeito à topografia, quanto pelo desenho do tecido. A sobreposição das partes ao longo do tempo dá origem a tecidos complexos, como ocorre em Lisboa. (Fernandes, 2014, p. 113)

O relevo é um dos principais fatores para explicar a diversidade dos traçados. As colinas, os planaltos, as encostas e o vales criam situações geográficas distintas, configurando o suporte que dá origem a diferentes tecidos urbanos. Lisboa é um bom caso para entender como o relevo pode influenciar a forma urbana, possuindo diferentes exemplos de adaptação à topografia. Alguns traçados, como o da Baixa Pombalina, são de fácil distinção no tecido da cidade e possuem limites claros, sendo possível identificá-los com bastante facilidade. Em outros, como Alfama, essa distinção torna-se mais subtil.

A malha é entendida como um esquema conceptual ou sistema de organização que permite explorar algumas relações e regras de composição do traçado urbano. O termo malha, que pode ser

interpretado como uma trama ou conjunto de linhas ordenadas, deve ser entendido como *"um sistema prévio, desenhado, escrito, ou consuetudinário que organiza de base a ordenação formal do traçado (...). A malha como modelo de especulação intelectual cujo esquematismo o torna universal, infinito e não necessariamente dimensionável"* (Coelho, 2013, p. 31).

A praça, para Lamas (1993), é entendida como um recinto ou lugar especial, e não apenas como um vazio na estrutura urbana. Lugar público por excelência, é onde se concentram os principais edifícios e monumentos, possuindo valor funcional e político-social (p. 176). Assim, mais do que espaços vazios no traçado urbano das cidades, a praça adquire um valor simbólico e é um dos principais elementos na constituição dos tecidos.

Segundo Proença (2014, p. 26), na cultura portuguesa a rua é o elemento predominante no espaço público, o mais recorrente na composição do traçado urbano da cidade e que acaba por configurar os elementos estruturantes do reconhecimento da imagem urbana. A rua é entendida como um elemento morfológico do espaço público da cidade que seja *"linear e contínuo, ao mesmo tempo percurso e morada, itinerário e lugar"* - excluindo-se assim os espaços de natureza excecional do tecido urbano que se afastam destas características, como as praças e largos.

Os quarteirões possuem um papel singular entre os elementos da morfologia urbana, tendo um lugar na conceção da cidade e funcionando ao mesmo tempo como escala de intermediação. O quarteirão, como unidade de agregação das parcelas individuais, delimita o espaço privado no traçado urbano e dá sentido à cidade na relação entre as escalas do urbano e do arquitetónico, definindo logradouros, estabilizando tipologias edificadas e momentos singulares e vinculando a organização funcional de proximidade.

A parcela, componente morfológica elementar do espaço urbano privado da cidade, materializa fisicamente a divisão de propriedade, rural ou urbana. A parcela é uma unidade delimitada, regular ou

irregular, que permite o suporte do edificado. Os seus diferentes modos de agregação constituem as unidades privadas – quarteirões – que colaboram na definição de limites entre o espaço público e privado da cidade. Assim, o tecido urbano é influenciado pelas diferentes formas de agrupamento da parcela, mas também pelas diversas configurações e densidades que resultam das combinações internas entre o edificado e parcela (Leite, 2016, p.146).

O edifício comum representa, na cidade consolidada, a grande maioria do tecido edificado e define o elemento morfológico mínimo identificável (Coelho, 2014, p. 141), que condiciona a forma urbana e é, ao mesmo tempo, condicionado por ela. Os edifícios constituem o espaço urbano e organizam os diferentes espaços identificáveis, afetando diretamente a forma da cidade.

Morfologia urbana e gestão urbanística

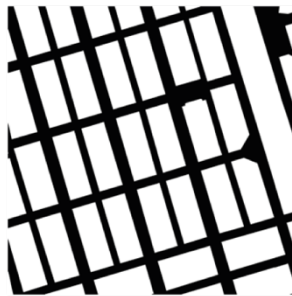
Pouco se evoluiu, contudo, na discussão da relação entre morfologia urbana e legislação urbanística (Antonucci, 2016, p. 107), mas o estudo da forma urbana pode fornecer novas perspetivas para a compreensão da paisagem urbana, apontando caminhos tanto para a elaboração de projetos quanto para a preservação e qualificação do tecido urbano.

Para Moudon (1997), um dos desafios do campo de estudos da morfologia urbana será o de compartilhar uma base de conhecimento com planeadores, relacionando estudo e ação e demonstrando a validade e eficácia da abordagem morfológica na identificação de relações de causa-efeito.

Em Portugal, a tradição de planeamento baseada no zoneamento meramente funcional tem apresentado desvantagens. Entretanto algumas experiências como os Planos Diretores Municipais de Lisboa e do Porto já se utilizam de distinções morfológicas a nível regulamentar e como parte de estratégias de conservação e



A. TRAÇADOS ORGÂNICOS
OU REGULARES



B. TRAÇADOS PLANEADOS



C. TRAÇADOS DE
IMPLANTAÇÃO LIVRE



D. TRAÇADOS DE MORADIAS

Figura 8: Tipos de traçados do PDM de Lisboa

reabilitação do tecido urbano. Essas experiências têm demonstrado bons resultados e uma mudança de paradigma de um zoneamento funcional para um zoneamento tipo-morfológico para a elaboração de planos e instrumentos de gestão efetivamente baseados na forma urbana pode ser o próximo passo para uma gestão mais efetiva das cidades (Oliveira, 2014).

Os traçados do PDM de Lisboa

Desde o PDM de 1994, Lisboa já se utiliza da morfologia urbana para diferenciar os espaços consolidados centrais e residenciais, definindo, a partir de características morfológicas, os traçados tipo A, B, C e D (Fig. 8). O PDM de 2012 aproveitou-se das mesmas definições, com algumas alterações no que diz respeito aos logradouros e às regras aplicáveis a loteamentos.

Esta distinção tipo-morfológica das malhas urbanas (Fig. 9) tem consequências ao nível regulamentar no que se refere à definição de regras relativas à altura e cércea das edificações. A partir da definição dos traçados surgem também diferentes estratégias de conservação e reabilitação do edificado existente, estabilização e colmatação da malha urbana, compatibilização dos usos, criação de equipamentos e qualificação do espaço público de forma a promover a sua revitalização funcional e social.

Tipos de traçados do PDM de Lisboa

“A. Traçados orgânicos ou regulares que abrangem essencialmente o centro da formação da cidade, as frentes ribeirinhas e os antigos núcleos rurais. Caracterizam-se por um traçado de carácter espontâneo adequado às condições e topografia do terreno com ruas estreitas e sinuosas - Castelo, Alfama, Mouraria - e traçados regulares que se caracterizam pela implementação de quarteirões retangulares que sofrem torções pela adaptação da sua implantação à topografia e preexistências-Bairro Alto, Madragoa e Lapa.

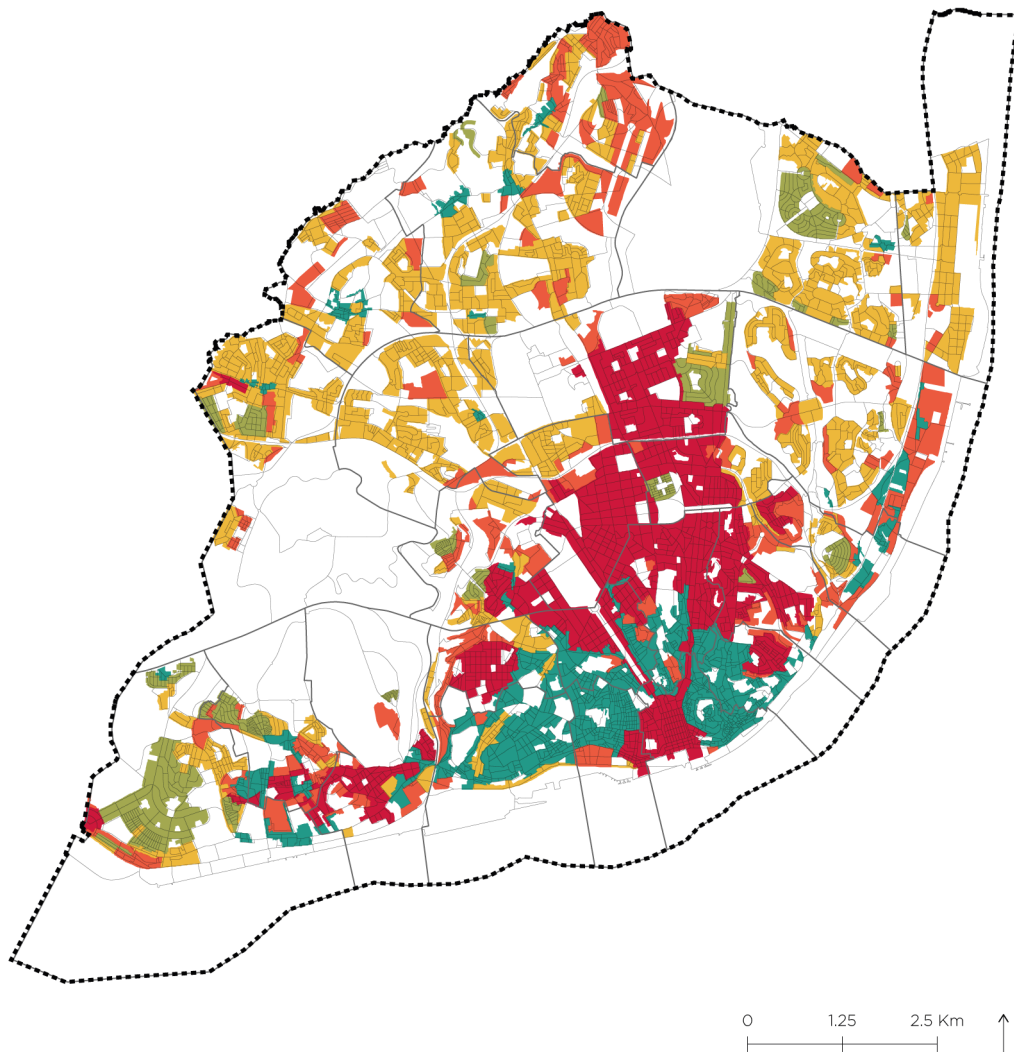










Figura 9:
 Qualificação do
 Espaço Urbano -
 Traçados do PDM
 de Lisboa -
 Classificação 2012



-  Limite Concelho Lisboa
 -  Freguesias
 -  Subsecção Estatística
- Traçados PDM de Lisboa 2012**
-  Espaço Central e Residencial Traçado Urbano B Consolidado
 -  Espaço Central e Residencial Traçado Urbano C Consolidado
 -  Espaço Central e Residencial Traçado Urbano A Consolidado
 -  Espaço Central e Residencial Traçado Urbano D Consolidado
 -  Espaço Central e Residencial a Consolidar

B. *Traçados planeados, organizados em quarteirão que abrangem partes da cidade edificada em várias épocas, desde o século XVIII até hoje. Caracterizam-se maioritariamente pela aplicação de planos ortogonais perfeitos, sobre os quais resultam ruas direitas e perpendiculares entre si, sofrendo alterações ao nível da implantação pela adaptação ao terreno ou a preexistências.*

Constituem exemplos mais marcantes: Baixa Pombalina, Avenidas Novas e Campo de Ourique e Alvalade.

C. *Traçados de implantação livre que abrangem tecidos urbanos edificados desde a segunda metade do século XX. Caracterizam-se essencialmente pela implantação de edifícios isolados, em forma de banda ou torre, e de grandes áreas livres que circundam as edificações. Constituem exemplos mais marcantes: Olivais, Telheiras e Chelas.*

D. *Traçados de moradias que abrangem tecidos urbanos essencialmente construídos na primeira metade do século XX. Caracterizam-se pela implantação de edifícios destinados maioritariamente a habitação unifamiliar. Estes traçados diferem, ao nível da implantação das edificações, por serem de moradias isoladas, agrupadas em banda ou geminadas. Constituem exemplos mais marcantes: Encarnação, Madre de Deus, Santa Cruz de Benfica, Serafina, Alvito, Caselas e Restelo” (Câmara Municipal de Lisboa, 2012a, pp. 105-107).*

Os traçados do PDM, apesar de terem sido inovadores ao incorporarem características morfológicas no planeamento urbano, têm um caráter regulamentar e são, sobretudo, uma generalização das complexas e diferentes formas urbanas que compõem o tecido da cidade de Lisboa, podendo levar a algumas simplificações ao colocar numa mesma categoria áreas com características muito diversas, como por exemplo, o Bairro Alto e Alfama. Ainda assim, são um importante ponto de partida ao analisar a aplicabilidade das características formais em instrumentos de planeamento e gestão urbanística.

O FENÓMENO DO TURISMO URBANO E SEU IMPACTO NOS DESTINOS TURÍSTICOS

O turismo urbano engloba as atividades de visitantes nacionais e internacionais, bem como de residentes locais em áreas urbanas, contextualizados por paisagens naturais e construídas, comodidades e infraestruturas. Áreas urbanas, como vilas e cidades atuam como fontes recetoras e emissoras de turistas e como destinos turísticos e são portas de entrada para outros destinos. Não é possível, portanto, separar o turismo urbano das questões sociais, espaciais, econômicas e de governança dos locais onde se insere (Cave e Jolliffe, 2012, p. 268).

Desde o início do século XXI, o turismo urbano tem crescido de maneira significativa, tendo vindo a modificar a realidade das cidades-alvo desse fenómeno. Muitos fatores influenciaram o crescimento do turismo, como as companhias de aviação *low-cost*, que reduziram o custo do transporte aéreo, tornando-o mais acessível a novos segmentos de mercado. Também as novas modalidades de arrendamento temporário para turistas, catapultados por plataformas como o *AirBnb*, que diminuem os custos de estadia e possibilitam uma nova forma de vivenciar as cidades.

Em Portugal, o turismo também cresceu expressivamente na última década, aumentando, em média, 8% ao ano. Em 2018, o turismo bateu recordes, tendo alojado 22,8 milhões de turistas, entre residentes e estrangeiros¹. Este crescimento é resultado de um grande investimento por parte do governo central, que tem agido de maneira ativa para divulgar Portugal como um destino turístico de excelência no exterior.

A aplicação de limites ao turismo ou a atividades relacionadas torna-se uma tarefa difícil, uma vez que a atividade turística

¹ Fonte: INE

movimenta os mais diversos setores dentro de uma cidade. Alguns são mais facilmente identificáveis como hotéis ou guias e agências de turismo, mas outros como o transporte público, a restauração ou os eventos culturais também se beneficiam da atividade, que tem um forte efeito multiplicador.

Os seus efeitos, entretanto, não são apenas positivos, podendo ter impactos negativos no dia-a-dia dos residentes e usuários nas áreas que sofrem maior pressão turística. Outras consequências com impacto em todo o território, como a subida generalizada dos preços de venda e arrendamento de imóveis, também podem ser sentidas nas cidades mais pressionadas pela atividade do turismo.

Apesar da importância do turismo urbano no cenário atual e da vasta literatura acerca do tema, poucos trabalhos vêm sendo desenvolvidos no sentido de articular os estudos urbanos e os estudos do turismo. Ashworth (2011) afirma que *“Aqueles que estudam o turismo negligenciaram as cidades enquanto aqueles que estudam as cidades negligenciaram o turismo”* (Ashworth, 2003, p. 143, citado em Ashworth, 2011, p. 2). Entretanto, a percepção deste fenómeno depende de uma compreensão prévia do ambiente urbano em que está incorporado (Ashworth, 2011).

A cidade como destino turístico

As cidades sempre foram, desde suas origens de formação, espaços de troca e produção. A ideia de cidade sempre esteve associada à ideia de trabalho, em especial após a revolução industrial. O turismo era visto como uma fuga da cidade, o regresso ao campo, à serra ou ao mar e o espaço urbano era tido como adverso às atividades de lazer. Desde o início dos anos 80, um novo interesse no turismo urbano trouxe uma forte recuperação a esse tipo de turismo e a cidade passou a ser vista também como destino turístico. (Rita Cruz & Pinto, 2008).

Esta transformação das cidades em destinos turísticos está associada a uma nova dinâmica, onde o turismo é visto como atividade capaz de transformar e requalificar áreas que sofriam com a desindustrialização e recessão económica (Law, 1992). Desde então, o turismo urbano consolidou-se como atividade de importante impacto na dinâmica económica, capaz de gerar emprego e riqueza, revitalizadora da imagem e valorização funcional dos centros urbanos. Vários fatores contribuíram para que as cidades se assumissem como destinos turísticos, como a revitalização dos centros históricos, a diversificação das práticas culturais, o interesse pelo urbanismo e pelo património histórico.

A revolução industrial alterou drasticamente os padrões de consumo, a nível mundial. De forma gradual, instalou-se a “sociedade de consumo”. No caso do desenvolvimento turístico, isso significou um crescimento para a generalidade da população devido ao aumento nos rendimentos, dos tempos livres e do desenvolvimento dos meios de transporte.

A sociedade de consumo também teve outras implicações para o turismo: significou que as cidades passaram a competir entre si a nível mundial para atrair turistas e provocou a necessidade de vender uma imagem construída para os mercados turísticos (Rita Cruz e Pinto, 2008), muitas vezes distorcida e parcial.

É difícil, entretanto, falar de uma “cidade turística”, uma vez que essa é apenas uma das várias facetas de uma cidade. Todas as cidades são e devem ser multifuncionais. A atividade turística é muito variada e, com poucas exceções, é apenas um acréscimo muito pequeno à cena urbana. Segundo Ashworth (2011), as cidades mais bem-sucedidas são aquelas que não dependem unicamente do turismo.

Além disso, nos últimos anos tem-se visto crescer cada vez mais um turismo urbano integrado, em oposição ao “turismo de massa”, praticado em excursões e por grandes grupos. Neste novo modelo, praticam-se viagens mais curtas, mais individualizadas e em maior

contato com a comunidade local. Esses turistas tornam-se também cada vez mais conscientes, mais exigentes, menos passivos e mais preocupados com a qualidade das suas viagens, em busca de experiências autênticas. Assim, cada vez mais os turistas compartilham das mesmas infraestruturas e espaços públicos que os residentes locais, sendo suas motivações e necessidades muitas vezes as mesmas (Ashworth, 2011).

Os impactos do turismo urbano

Os impactos positivos do turismo urbano são muitos e amplamente conhecidos, estando associado aos investimentos no espaço público e nas infraestruturas urbanas (Santos, 2019), à atração de investimentos e novos negócios (Law, 1992), à reabilitação e regeneração urbana (Rossana, 2016; Owen, 1990) e ao bem-estar dos residentes (Tokarchuk, Gabriele e Maurer, 2016).

Segundo Law (1992), o investimento no turismo envolve o desenvolvimento de instalações, ambientes físicos e infraestruturas que trazem benefícios para toda a comunidade local. Além disso, envolve a venda de uma imagem que ajuda a trazer investimentos e a atrair novos negócios para as cidades. Assim, o turismo é uma importante força na dinamização dos distritos e cidades-alvo, atraindo novos residentes e aumentando o orgulho cívico e incentivando o cuidado do ambiente e do património.

O turismo é visto como uma atividade dinamizadora da economia local e com efeitos positivos no bem-estar dos residentes. Num estudo desenvolvido nas principais cidades turísticas alemãs, conhecidas como as “cidades mágicas” (Berlim, Hamburgo, Düsseldorf, Dresden, Nuremberg, Leipzig, Munique, Frankfurt, Stuttgart e Colônia), estudou-se a influência do turismo no bem-estar dos moradores, encontrando uma forte relação positiva entre intensidade do turismo e satisfação de vida. Os resultados sugerem que, em média, o turismo melhora o bem-estar, não apenas dos indivíduos que interagem diretamente com turistas, mas agrega

valor a todas as pessoas vivendo em áreas turísticas (Tokarchuk, Gabriele e Maurer, 2016).

A atividade turística também é considerada um elemento chave na regeneração urbana e na valorização do património construído (Rossana, 2016), sendo uma importante força para a reabilitação urbana e para a conservação do património histórico nas cidades.

Embora o turismo seja uma força importante para o desenvolvimento das cidades, existem também vários aspetos negativos associados à atividade turística. Ao trazer mais visitantes para cidades, existem as consequências da superutilização das infraestruturas e espaços urbanos, que são compartilhadas com a comunidade local (Law, 1992). Isto acontece porque os turistas fazem uso intensivo de muitas instalações urbanas e serviços, mas pouco da cidade foi criada especificamente para uso turístico (Ashworth, 2011).

Para além destas, outro perigo importante é o da estandardização das cidades, que, ao competirem num cenário internacional e num mercado cada vez mais padronizado pela indústria, acabam por recorrer a recursos de homogeneização.

Para Russo (2002), pode ser difícil para um destino turístico manter sua atratividade ao longo do tempo. Isso diz respeito a dois fatores, que são contraditórios entre si: o primeiro é a necessidade de criar uma infraestrutura turística que atenda aos padrões internacionais, levando à estandardização do destino e tornando-o similar a outros, com um alto índice de previsibilidade por parte dos visitantes. O segundo é a supersegmentação do mercado turístico, onde se identificam nichos de mercado e os destinos assumem posições diferenciadoras que podem determinar qual destino tem sucesso. Nisso estão incluídas características como a acessibilidade de um destino na rede global de transportes, a qualidade dos principais recursos (como o património cultural e outras atrações turísticas), a hospitalidade nos serviços e o exotismo (verdadeiro ou percebido como tal) das experiências.

Esta questão relaciona-se com o comportamento dos turistas urbanos, que, segundo Ashworth (2011), apresenta quatro características que influenciam a maneira de planejar e pensar o turismo nas cidades: a seletividade, a rapidez, a não-repetição e a instabilidade.

Os turistas têm um conhecimento incompleto e parcial dos locais que frequentam, fazendo uso apenas de uma pequena parte de tudo que a cidade tem a oferecer e levando à consequente regionalização da atividade.

Além disso, a experiência turística nas cidades pode ser medida em dias, horas e até em minutos, no caso de atrações culturais ou locais particulares. A estadia nas cidades turísticas, mesmo nas mais famosas e com mais atrativos, dificilmente ultrapassa os dois dias e essa característica é bastante difícil de contornar, pois está relacionada com os atuais hábitos de consumo e porque as viagens muitas vezes não estão associadas às férias de longa duração e sim às viagens de *'short-breaks'*, e, portanto, de menor duração.

O turista urbano também é uma espécie de colecionador, sempre a procura de novos destinos e experiências autênticas. Uma vez cumpridas as expectativas acerca de determinado local, é provável que não retornem às mesmas cidades. O paradoxo reside no fato de que, quanto mais singular a atração urbana, menos provavelmente a visita será repetida. Também costumam seguir tendências e visitar cidades que estão "na moda", estando o turismo especialmente vulnerável a mudanças no estilo e gostos dos consumidores.

Por estes motivos, o turismo urbano se torna bastante vulnerável a mudanças de mercado, os destinos tendem à homogeneização e a atividade torna-se muito territorializada. Isso gera um grande desequilíbrio no espaço urbano, concentrando-se sobretudo nos centros históricos das cidades, especialmente no contexto europeu.

Assim, a atividade turística e, mais recentemente, o alojamento turístico vem sendo associados a processos de gentrificação, turistificação e perda da identidade cultural dos bairros e cidades.

A gentrificação, termo que desde sua origem passou por diversas readaptações, muitas vezes é associada à realização de operações de regeneração urbana que, ao valorizarem o espaço urbano e o padrão da habitação, são responsáveis pelo afastamento dos moradores e pela sua substituição por um novo grupo, economicamente mais favorecido, empurrando os “nativos locais” para outras zonas menos favorecidas (Mendes, 2017).

No caso do turismo, essa substituição muitas vezes acontece pela mudança do uso habitacional pelo uso turístico, associado ao alojamento de curta duração nos moldes do *Airbnb*, levando a uma gentrificação que não resulta em novos moradores para as áreas afetadas pelo fenómeno (Khramer, 2018).

Já a turistificação é um termo que, apesar de ser usado muitas vezes para designar os impactos do turismo do espaço urbano, ainda não possui uma definição clara ou estabelecida no meio académico. Para Mendes (2017), a turistificação pode ser entendida como uma hiperespecialização da economia de um território no setor do turismo, estando diretamente relacionada à homogeneização dos destinos turísticos.

Estas transformações, que tem acontecido em ritmo bastante acelerado nos últimos anos em diversos destinos turísticos urbanos, geram também impactos na imagem urbana das cidades e no dia-a-dia dos residentes, que, ao contrário dos impactos sociais e económicos, tem recebido pouca atenção tanto por parte daqueles que estudam o turismo, quanto por parte daqueles que estudam o meio urbano.

A sustentabilidade dos destinos turísticos

Coloca-se a questão da sustentabilidade dos destinos turísticos, que, para a OMT, possui a seguinte definição conceitual:

"Turismo que leva plenamente em conta seus impactos econômicos, sociais e ambientais atuais e futuros, atendendo às necessidades dos visitantes, da indústria, do meio ambiente e das comunidades anfitriãs" (OMT, 2005, p.1)

As diretrizes e práticas de gestão do desenvolvimento sustentável do turismo se aplicam a todas as formas de turismo em todos os tipos de destinos, inclusive os destinos urbanos. Os princípios de sustentabilidade referem-se aos aspetos ambientais, econômicos e socioculturais do desenvolvimento turístico, e um equilíbrio adequado deve ser estabelecido entre essas três dimensões para garantir sua sustentabilidade a longo prazo.

Assim, o turismo sustentável deve aproveitar ao máximo os recursos ambientais, mantendo os processos ecológicos essenciais e ajudando a conservar o patrimônio natural e a biodiversidade. Também deve respeitar a autenticidade sociocultural das comunidades, conservar o patrimônio cultural construído e os valores tradicionais, bem como garantir operações econômicas viáveis e de longo prazo, proporcionando benefícios socioeconômicos a todas as partes interessadas que sejam distribuídos de maneira justa, gerando renda e contribuindo para a diminuição da pobreza.

Portanto, a atividade turística deve contribuir para o equilíbrio dos destinos turísticos, o que nas cidades corresponde à conservação da diversidade e autenticidade sociocultural e à preservação do patrimônio cultural, em especial nas áreas que sofrem maiores impactos com o turismo, que em geral nas cidades históricas correspondem aos centros históricos.

A OMT, no relatório *'Overtourism'? - Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions* reconhece alguns dos impactos do turismo no espaço urbano quando sua incidência é excessiva, sugerindo diretrizes de ação e medidas específicas a serem adotadas por planejadores públicos e gestores de turismo em destinos turísticos urbanos.

Neste relatório é apontado o conceito de *"overtourism"*, ou turismo excessivo, definido como *"o impacto do turismo em um destino, ou em partes dele, que influencia excessivamente a qualidade de vida percebida dos cidadãos e/ou a qualidade das experiências dos visitantes de maneira negativa"* (OMT, 2018, p. 4).

Este impacto não se refere apenas ao número de visitantes, mas a capacidade de gerenciá-los. Existem cidades que conseguem lidar com um grande número de visitantes, enquanto outras passam por dificuldades com muito menos visitantes, sendo útil delinear claramente os três principais fatores que contribuem para o "turismo excessivo":

1. Muitos visitantes, possivelmente agravados pela sazonalidade: nesse caso, são os números absolutos de visitantes que são vistos como perturbadores. Isso pode ser uma percepção de superlotação em partes da cidade ou a sensação de que não há mais espaços agradáveis na cidade onde os moradores possam evitar os visitantes.
2. Muito impacto adverso: aqui o impacto dos visitantes é percebido negativamente. Isso pode ser pelo congestionamento nas estradas devido aos transportes públicos que param perto das atrações turísticas ou nas ruas quando grandes multidões de turistas bloqueiam inadvertidamente as ruas principais. Também envolve questões como distúrbios de ruído, desordem e outras perturbações causadas pelos visitantes (mesmo quando são pessoas locais que estão a causar o distúrbio).

3. Muito impacto físico na economia: o impacto físico dos serviços direcionados aos visitantes também pode causar agitação. Isso inclui, por exemplo, a proliferação excessiva de hotéis, instalações ou comércio destinados aos turistas.

Portanto, conhecer a capacidade de carga turística de um destino, definida pela OMT como *“o número máximo de pessoas que podem visitar um destino turístico ao mesmo tempo, sem causar destruição do ambiente físico, econômico e sociocultural e uma diminuição inaceitável da qualidade satisfação dos visitantes”* é um desafio fundamental para desenvolvedores e gerentes de turismo.

O turismo só será sustentável se desenvolvido e gerenciado considerando os visitantes e as comunidades locais. Isso pode ser alcançado através do envolvimento da comunidade, gerenciamento de congestionamentos, do planejamento cuidadoso que respeite os limites de capacidade e as especificidades de cada destino, buscando a redução da sazonalidade e a diversificação dos produtos oferecidos aos visitantes (OMT, 2018, p. 3).

O ALOJAMENTO LOCAL

O conceito de Alojamento Local varia conforme o país, de acordo com as características permitidas a esse tipo de serviço. No entanto, entende-se que a definição padrão se refere a disponibilização de um quarto ou unidade habitacional para arrendamento de curto prazo, nomeadamente a turistas, geralmente por um período inferior a um mês.

Esta tipologia de alojamento tem ganhado notoriedade, a partir do crescimento da economia da partilha e plataformas de intermediação (como o *Airbnb* e *Booking*), que facilitam o processo. Muitos turistas ou viajantes que procuram um tipo diferente de experiência e optam por alugar quartos a moradores locais como forma de vivenciar a cultura, gastronomia e modo de vida do local (Fuller & Michel, 2014).

Em Portugal, o AL veio enquadrar a atividade de motores de busca de hospedagem, já que os estabelecimentos divulgados nestas plataformas devem estar devidamente registados junto às Câmaras Municipais.

O AIRBNB

Airbnb é uma plataforma online que permite que pessoas do mundo inteiro ofereçam suas casas para usuários que buscam acomodações em qualquer lugar do mundo. No *Airbnb* pode-se oferecer apenas um quarto ou a casa completa a outros usuários ou ainda outros tipos de espaço por um período de curta duração. Atualmente é usado por turistas, viajantes e profissionais em trânsito, sendo seu principal apelo os custos mais baixos e a facilidade para arrendar um imóvel sem maiores burocracias.

O *Airbnb* começou em 2008 quando os dois designers e fundadores da empresa dispunham de um espaço em sua casa para partilhar e hospedaram três viajantes que estavam à procura de

uma acomodação. Desde então, as plataformas de partilha de hospedagem ajudaram a diminuir os custos de acomodação para turistas em todo o mundo, incentivando uma nova forma de explorar a cidade, a partir da ótica de um residente, que se traduz no slogan “*live like a local*”.

Esse apelo à autenticidade das acomodações e às conveniências económicas criou uma forte concorrência ao alojamento turístico tradicional, por vezes considerado desleal, face aos menores custos comparados aos hotéis e aos requisitos de saúde e segurança que são mais exigentes no alojamento considerado tradicional.

Ainda assim, considerando o início casual, o *AirBnb* teve um crescimento explosivo, atingindo em 2019 a marca de 6 milhões de locais disponíveis e 150 milhões de usuários, em 191 países e 100 mil cidade.

Após o sucesso do *AirBnb*, surgiram outras empresas que oferecem serviços semelhantes, como o *Booking* e o *Homestay*, onde proprietários podem disponibilizar seus imóveis para arrendamento de curta duração, em especial a turistas.

O Alojamento Local em Portugal

Em Portugal, a figura jurídica do Alojamento Local foi criada pelo Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de março, para enquadrar a prestação de serviços de alojamento temporário em estabelecimentos que não reunissem os requisitos exigidos legalmente para se qualificarem como estabelecimentos turísticos. A Portaria n.º 517/2008, de 25 de junho, alterada pela Portaria n.º 138/2012, de 14 de maio, definiu os requisitos mínimos para estabelecimentos de alojamento local, bem como o procedimento para registo destes estabelecimentos junto das câmaras municipais (TP, 2018).

Os estabelecimentos de Alojamento Local estão divididos em quatro categorias:

- a) Moradias, “cuja unidade de alojamento é constituída por um edifício autónomo, de carácter unifamiliar.”
- b) Apartamentos, definidos como uma “fração autónoma de um edifício ou parte de prédio urbano suscetível de utilização independente.”
- c) Estabelecimento de Hospedagem, que se refere às unidades de Alojamento Local em que a base é constituída por quartos e que podem ou não oferecer serviços como refeições.
- d) Quartos, quando a exploração de alojamento local é feita na residência do titular – correspondente ao seu domicílio fiscal.

Os Estabelecimentos de Hospedagem podem utilizar a denominação de *hostel* quando a unidade de alojamento predominante for um dormitório (ou seja, quando o número de utentes em dormitório seja superior ao número de utentes em quarto) e se obedecerem aos restantes requisitos previstos para o efeito.

Apesar do *hostel* ser definido como Estabelecimento de Hospedagem, não existe um limite máximo de camas e quartos, ao contrário do que acontece nas restantes modalidades, que têm limite de nove quartos e trinta hóspedes (a categoria Quartos está limitada a três por estabelecimento). A capacidade dos alojamentos locais, em termos de utentes, encontra-se ainda limitada em função das características/dimensão dos fogos.

Quanto ao limite de exploração de alojamentos no mesmo edifício, cada proprietário só pode explorar, por edifício, mais de nove estabelecimentos de alojamento local na modalidade de apartamento se aquele número não exceder 75% do número de frações existentes no total.

Novo Regime de Autorização de Exploração dos Estabelecimentos de Alojamento Local

A implementação da Portaria 138/2012 facilitou o cadastro de novos estabelecimentos de AL por mera comunicação prévia ao Presidente da Câmara Municipal territorialmente competente e via inscrição online numa plataforma informática, o Balcão Único Eletrónico. Desde então, o número de estabelecimentos de AL cresceu de maneira significativa, passando a aproximadamente 77.800 estabelecimentos em 2018 em Portugal.

Para tentar conter este fenómeno, entrou em vigor em 22 de Outubro de 2018 o novo Regime de Autorização de Exploração dos Estabelecimentos de Alojamento Local (Lei n.º 62/2018 de 22 de agosto), que estabelece **áreas de contenção**, podendo *“impor limites ao número de estabelecimentos de AL tendo em conta limites percentuais em proporção dos imóveis disponíveis para habitação”* e reconhece o alojamento local como uma ameaça à *“preservação da realidade social dos bairros e lugares”*. Entretanto, a definição do limite percentual de estabelecimentos é de responsabilidade de cada município, não existindo um critério claro para a delimitação de áreas de contenção.

Nestas áreas o mesmo proprietário pode explorar apenas um máximo de sete estabelecimentos de alojamento local, sendo que proprietários que ultrapassavam este limite antes da entrada em vigor da lei não poderão mais registar novos estabelecimentos. As áreas de contenção definidas devem ser reavaliadas, no mínimo, de dois em dois anos. Os números de registo do estabelecimento de AL tornam-se pessoais e intransmissíveis.

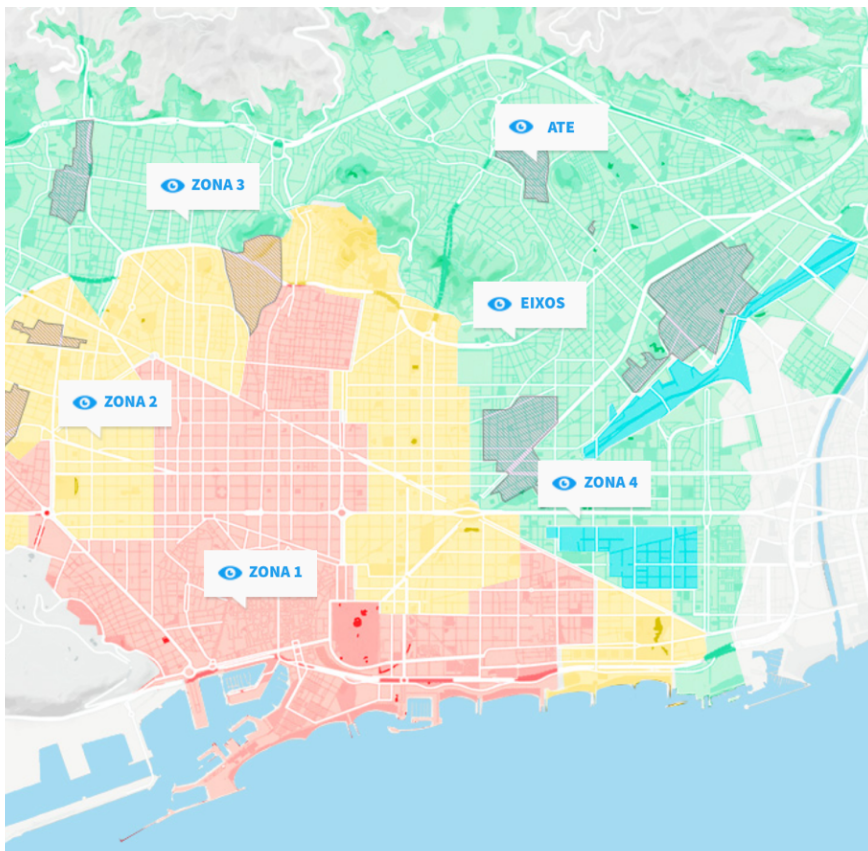


Figura 10: As zonas de contenção em Barcelona (PEAUT)

Medidas de contenção do alojamento turístico em outras cidades europeias

As restrições ao alojamento turístico, entretanto, acontecem em muitas cidades que sofrem com o turismo excessivo, como Paris, Berlim, Amsterdão e Barcelona. Estas cidades já possuem legislações que limitam o número de estabelecimentos ou a sua forma de exploração, de maneira a dissuadir a especulação imobiliária e melhorar o bem-estar de seus cidadãos.

Em Barcelona, o alojamento turístico cresceu de forma semelhante à Lisboa, sofrendo forte expansão após 2011. Em 2016, a cidade recebeu 32 milhões de turistas, valor muito acima dos 1,6 milhão de habitantes. Destes, apenas 8 milhões ficaram em hotéis, o que significa 75% das dormidas em outros tipos de estabelecimentos turísticos.²

Em março de 2017 entrou em vigor o Plano Especial de Alojamento Turístico (PEUAT), que controla o número de estabelecimentos de alojamento turístico na cidade. O PEAUT estabeleceu condições comuns para todo o município e definiu quatro áreas específicas com seus próprios regulamentos, adotando uma política de crescimento zero para as HUT (Habitação de Uso Turístico) em toda a cidade. Essa política tem por objetivo tornar o alojamento turístico compatível com um modelo urbano sustentável baseado na garantia dos direitos fundamentais e a melhoria da qualidade de vida dos residentes da cidade. O regulamento surge como resposta às reivindicações da população, dado que, em algumas áreas da cidade como o Bairro Gòtic, o alojamento turístico já correspondia a 67% das habitações permanentes.³

² <https://www.dn.pt/dinheiro/interior/barcelona-altera-lei-do-alojamento-para-travar-turismo-5632074.html>

³ <http://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turistics/en/>

As quatro áreas distinguem-se pela incidência atual dos HUT em relação à habitação. Na zona 1, onde se encontram em torno de 60% dos HUT, prevê-se um crescimento negativo, impedindo por completo novos estabelecimentos, mesmo quando algum destes cessa sua atividade. Na zona 2, o número atual poderá ser mantido, não sendo permitida a expansão dos estabelecimentos atuais. Se algum estabelecimento cessar sua atividade na área 1, um novo HUT pode ser registado na zona 3, entretanto sua localização dependerá de percentuais definidos entre alojamento turístico e habitação para todos os bairros da cidade, que não pode ser superior a 1,48%. A zona 4 corresponde às grandes áreas de redensificação recente em Barcelona, não sendo permitidas HUT.

Cada uma destas zonas é caracterizada pela distribuição dos alojamentos no seu território, pela proporção entre o número de quartos que oferecem e a população residente atual, e pela relação e condições em que determinados usos se dão, bem como a presença de pontos de interesse turístico e a incidência de atividades no espaço público.

Já em Paris, onde se verifica o maior número de estabelecimentos listados no *AirBnb*, com cerca de 65 mil camas, adotou-se uma medida qualitativa, limitando o número de dias de exploração dos estabelecimentos a 120 dias por ano e exigindo também que os estabelecimentos estejam devidamente registados junto a Câmara de Paris, em acordo com a nova lei da habitação aprovada em dezembro de 2018, conhecida como lei *Elan*.

Em 2015 Berlim possuía aproximadamente 11.700 estabelecimentos listados no *AirBnb*, sendo mais apartamentos e quartos oferecidos que em Hamburgo, Munique, Colonia e Frankfurt juntos⁴. Em 2016 entrou em vigor a lei *Zweckentfremdungsverbot*, banindo completamente o arrendamento de casas ou apartamentos inteiros através de plataformas de compartilhamento de hospedagens. O arrendamento de quartos, contudo, continuava permitido. A

⁴ <http://airbnbvsberlin.com/>

medida tinha como objetivo evitar que os proprietários tirassem seus apartamentos do mercado de arrendamento tradicional, tendo em vista o alto crescimento dos preços de venda e arrendamento de imóveis na cidade.

Berlim ficou conhecida por possuir leis extremamente rígidas para a regulação dos arrendamentos temporários. Em maio de 2018, entretanto, a cidade voltou atrás na proibição completa, passando a permitir o arrendamento da própria habitação e de casas secundárias por até 90 dias por ano. Entretanto, as condições e penalidades para a exploração são bastante rigorosas, visando combater o aumento acentuado das rendas, de 56% entre 2009 e 2014, e a escassez de imóveis para arrendar.

As medidas de contenção adotadas por Barcelona, Berlim e Paris dividem-se em duas categorias principais: quantitativas e qualitativas. As medidas quantitativas são aquelas que identificam áreas de contenção, crescimento ou manutenção do número de estabelecimentos em proporção à habitação disponível, buscando um equilíbrio na distribuição dos estabelecimentos, e as qualitativas são as que limitam a forma de exploração, restringindo o número de dias que um estabelecimento pode ser arrendado ou proibindo a exploração de determinadas modalidades. Estas medidas surgem com o objetivo de garantir o direito à habitação, estabilizar o aumento generalizado do preço de venda e arrendamento de imóveis e a aumentar a disponibilidade de imóveis no mercado de arrendamento tradicional. Barcelona é considerada a mais restritiva de todas as cidades ao optar por uma política de crescimento zero para as habitações com uso turístico associada a áreas de contenção com regulamentos próprios.

De facto, a maior parte das cidades europeias que adotam medidas de contenção ao alojamento turístico optam por medidas qualitativas. Amsterdão e Londres também adotaram esse tipo de

contenção, limitando o arrendamento de casas inteiras por determinados períodos ao longo do ano⁵.

Contudo, nenhuma das cidades europeias proíbe completamente o arrendamento de curto prazo. A explicação pode se dar pelos benefícios económicos do turismo e do *Airbnb* (e outras plataformas que oferecem serviços semelhantes) para as cidades, não só em forma de receitas tributárias, mas também pelas despesas geradas por turistas que de outra forma talvez não visitariam a cidade ou permaneceriam por períodos mais curtos. O interesse de diversos setores que lucram com o negócio turístico está em jogo, tornando a questão da contenção do alojamento turístico bastante complexa (Nieuwland, 2017).

A revisão da bibliografia permite-nos concluir que o turismo urbano e, mais recentemente, o alojamento turístico, tem crescido significativamente nos últimos anos e se tornado uma questão dupla nas cidades alvo deste fenómeno, trazendo consigo benefícios como a atração de investimentos e novos negócios e a renovação dos centros históricos. Entretanto, os problemas associados ao turismo excessivo também fazem-se sentir nos destinos mais pressionados pela atividade, tendo impactos diretos na qualidade de vida dos residentes.

A sustentabilidade dos destinos turísticos passa por conhecer as características dos locais onde o fenómeno se insere, tornando possível a tomada de decisões direcionadas que permitam o engajamento da população local, combatam a sazonalidade e promovam a diversificação do produto turístico. Contudo, poucos esforços têm sido feitos no sentido de articular os estudos urbanos e os estudos do turismo urbano (talvez porque este último seja um fenómeno recente na maioria das cidades).

⁵ <https://ipropertymanagement.com/research/airbnb-statistics>

Algumas abordagens no sentido de condicionar a incidência de acomodações turísticas começam a ter em conta os efeitos negativos do turismo no bem-estar dos residentes (Nieuwland 2017, p. 15). No entanto, a arquitetura e o urbanismo não parecem ter tido um papel relevante na análise dos efeitos negativos de uma alta incidência do turismo em destinos turísticos urbanos.

A morfologia urbana, que engloba os estudos da forma urbana nos seus aspetos exteriores, mostra-se como uma importante ferramenta de análise urbanística, capaz de guiar gestores públicos em decisões que necessitem ter em conta as características espaciais das áreas urbanas.





*Figura 11: "Barcelona no està en venda":
manifestações em Barcelona contra o turismo, os
alojamentos turísticos e seus efeitos na habitação
(2017)*

CAPÍTULO 3.

O ALOJAMENTO LOCAL EM LISBOA



VIRTUTIBVS
MAIORVM

VT SIT. OMNIBVS. DOCUMENTO. P P D.

LISBOA COMO DESTINO TURÍSTICO

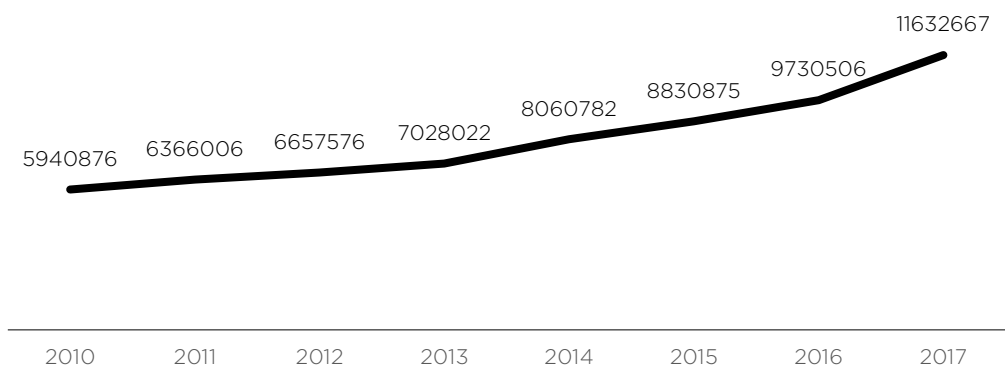
Localizada no sul da Europa, Lisboa é a capital de Portugal, com 10,3 milhões de habitantes, e da região Metropolitana, com 2,8 milhões de habitantes (cerca de 28% da população de Portugal). É na Área Metropolitana de Lisboa que se localiza a maior parte dos centros de decisão económica do país, representando 36% do PIB nacional e empregando cerca de 1.336 mil pessoas (29% do emprego do país) (Câmara Municipal de Lisboa, 2018a, p.7).

Lisboa tornou-se um importante destino turístico, tendo sido premiada em 2017 e 2018 como melhor cidade para férias de curta duração do mundo, com o prêmio Melhor Destino para “*City Break*”, da *World Travel Awards*. Em 2018 a capital portuguesa também foi eleita Melhor Cidade Destino na Europa.

Este fenómeno é decorrência de um longo trabalho e de iniciativas por parte da Câmara Municipal de Lisboa e do governo central, como o Plano Diretor Municipal de Lisboa (2012), o Plano Estratégico de Turismo para a Região de Lisboa 2015-2019 e o Turismo 2020 - Plano de Ação para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal 2014-2020, que reconheceram a importância do turismo para o desenvolvimento económico, social e cultural da cidade e promoveram a criação de estruturas de coordenação e gestão promocional do turismo.

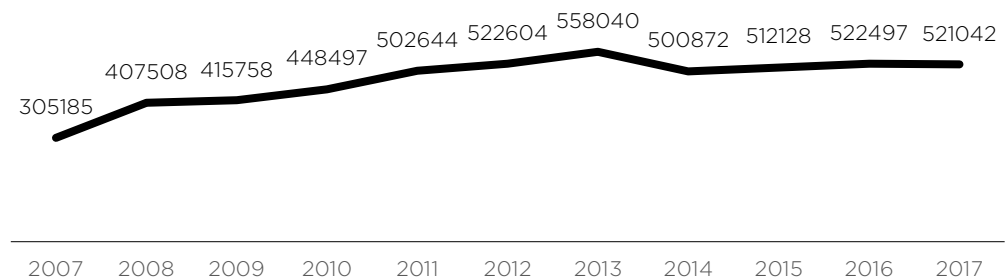
*Figura 12: Turistas
na Praça do
Comércio, na
Baixa*

Gráfico 1: Passageiros desembarcados (nº) no aeroporto de Lisboa, Tráfego Internacional, por mês



Fonte: INE

Gráfico 2: Evolução da atividade de Cruzeiros no Porto de Lisboa - número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito



Fonte: Estatísticas da APL, Relatório de Atividades 2016 e ano 2017

O Plano Estratégico de Turismo para a Região de Lisboa 2015-2019 coloca como principal objetivo *“posicionar a Região de Lisboa num novo patamar de excelência turística”* (p.6). Essa estratégia de internacionalização significa incrementar a projeção da cidade no exterior, ao mesmo tempo em que se promove a sua atratividade (Moita, 2017, p.153).

A valorização da cidade como destino turístico tem sido um esforço progressivo e contínuo, registando taxas de crescimento nas dormidas na ordem dos 6% ao ano desde 2009 e 8,8% em 2017. Esse crescimento também se reflete no número de passageiros desembarcados no aeroporto de Lisboa (Gráfico 1), que em 2017 recebeu 13 milhões de passageiros (18,9% de crescimento com relação ao ano anterior), sendo 86,9% estrangeiros. Também o setor de cruzeiros tem evoluído de maneira favorável (Gráfico 2), tendo recebido 521.042 passageiros em 2017 (Turismo de Portugal, 2018), sendo expectável o aumento do número de passageiros com o novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, reconhecido atualmente como um dos melhores da Europa.

Essa visibilidade internacional combinada com condições locais atraentes (preços relativamente acessíveis, clima ameno, identidade forte, património histórico e paisagismo, simpatia e segurança, diversidade cosmopolita de lazer e vida noturna), bem como a proximidade a balneares e a existência de relevante património natural que permite o desenvolvimento de atividades ao ar livre são importantes fatores de atração turística em Lisboa. (Moita, 2017, p. 158; Santos, 2019)

Tabela 3: Identificação dos principais fatores de atratividade turística em Lisboa, por origem europeia, 2013

	Espanha	França	Alemanha	R. Unido	Itália	Holanda	Média
Sol e Mar	43%	41%	35%	43%	46%	40%	41,3%
Citybreaks	20%	19%	21%	15%	27%	21%	20,5%
Cultura	27%	19%	27%	18%	23%	33%	24,5%
Natureza	19%	24%	33%	17%	21%	42%	26,0%
Eventos	6%	5%	5%	11%	6%	6%	6,5%
Aventura	5%	8%	17%	9%	4%	18%	10,2%
Wellness	7%	17%	16%	4%	13%	4%	10,2%

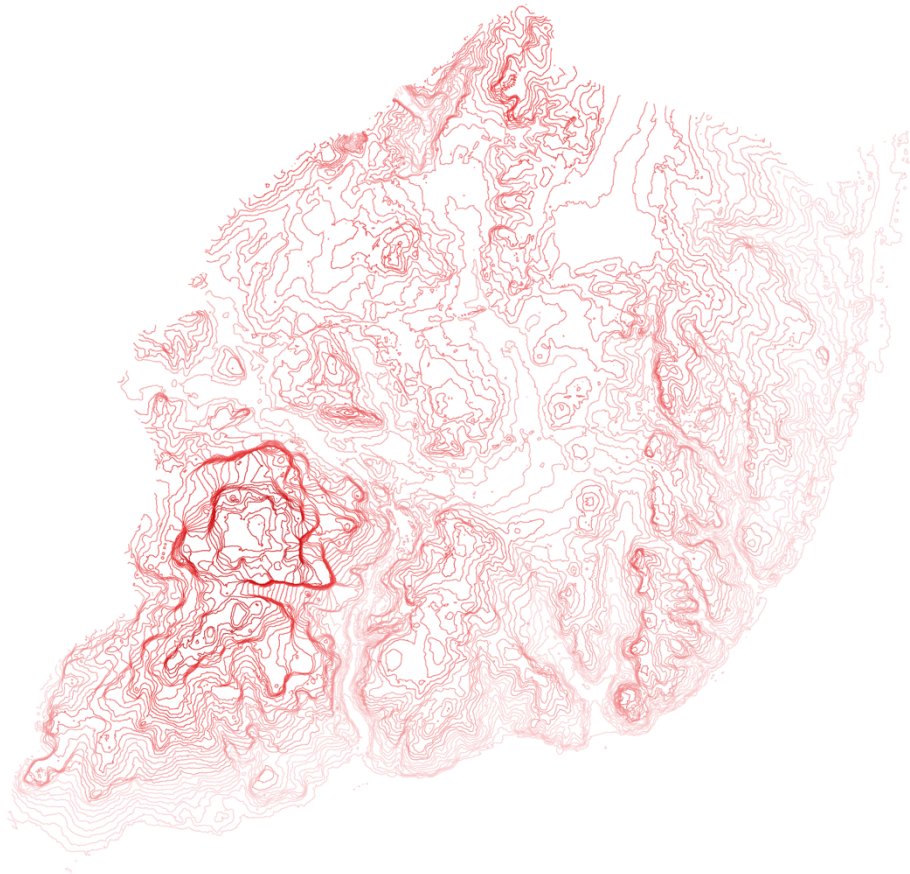
Adaptado de Turismo de Portugal, 2014

Clima

Lisboa possui um clima de tipo mediterrâneo, caracterizado por um verão quente e seco e pela concentração das chuvas no período entre Outubro e Abril. O clima na região de Lisboa depende de fatores geográficos regionais, como a proximidade ao Oceano Atlântico, que lhe conferem certa amenidade térmica e um regime de ventos marcado por uma elevada frequência de ventos de Norte e Nordeste. Outros fatores que condicionam o clima de Lisboa são a topografia acidentada e sua posição à beira do Tejo.

Lisboa possui temperatura média anual da ordem dos 16°C, com mínimas a decorrer entre os meses de Dezembro e Fevereiro (em média 10°C) e máximas entre os meses de Julho e Setembro, com valores médios de 20 a 25°C. Os níveis anuais de precipitação são da ordem dos 650mm aos 760mm, com máximos mensais durante os meses de Novembro (com 160mm) a Fevereiro e mínimos nos meses de Julho e Agosto (valores de 3 a 7mm). Podem-se individualizar dois períodos climáticos distintos, o primeiro período temporal que se inicia em Novembro e termina em Março, caracterizado pelo alto índice pluviométrico e ventos extremos e o segundo período, que compreende os meses de Abril a Outubro e se caracteriza pelo grande número de dias de céu limpo e temperatura na ordem dos 19-23°C (Câmara Municipal de Lisboa, 2012b, p. 34).

Essas características climáticas são um importante atrativo para a atividade turística, que aposta no clima ameno da cidade como diferencial entre outras capitais europeias. Segundo o Turismo de Portugal (2014), os turistas que visitam Lisboa apresentam uma elevada diversidade de motivações para viajar (Tabela 3), sendo o clima (sol e mar) a principal motivação (eram permitidas 3 respostas aos entrevistados). O clima agradável com muitos meses de sol e calor em comparação com outros destinos turísticos europeus favorece a exploração da atividade durante praticamente todo o ano.



Curvas de Nível (m)

- 5 - 45
- 45 - 80
- 80 - 110
- 110 - 155
- 155 - 215

Figura 13: Curvas de Nível (5m) na cidade de Lisboa (esc. 1/100.000)

Topografia

Lisboa é conhecida como a cidade das sete colinas, apresentando uma topografia variável de *“zonas planálticas no centro do concelho e suaves na Serra de Monsanto”* As áreas mais declivosas correspondem às encostas junto às principais linhas de água, como no vale de Alcântara. A variação altimétrica em Lisboa ocorre entre o nível do mar e a cota dos 230m, na serra de Monsanto. A maior parte do território é dominada por áreas com altitude inferior a 100m (Câmara Municipal de Lisboa, 2012b, p. 24).

O relevo é um dos principais condicionantes na ocupação da cidade, tendo influenciado diretamente a sua forma e imagem urbanas. No caso de Lisboa, a própria topografia é reconhecida como elemento urbano formador da paisagem e do caráter do local, sendo conhecida por suas ruas inclinadas, pelos elevadores públicos e pelos miradouros espalhados em diferentes pontos da cidade.

Assim, Lisboa reúne condições ideais para oferecer um produto turístico variado durante todo o ano, com um tecido urbano complexo e diversificado, influenciado pelas condicionantes naturais e pela história, que lhe conferem uma forte identidade cultural e um grande património arquitetónico e urbanístico.

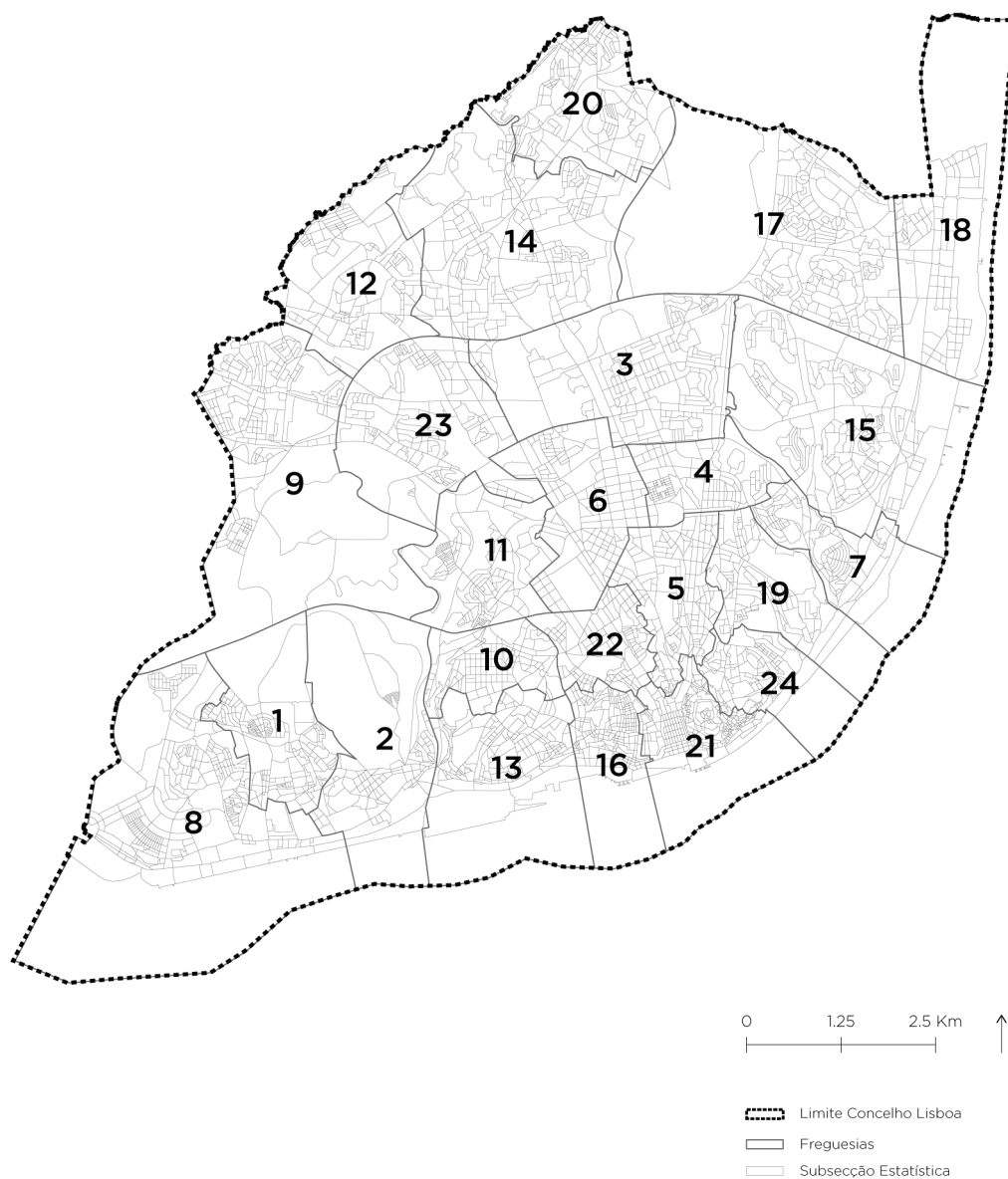


Figura 14:
 Freguesias da
 cidade de Lisboa -
 2012 (esc.
 1/100.000)

Limites Administrativos

As freguesias constituem o menor limite administrativo em Portugal, desde a época do Império. Cada freguesia é administrada por uma Junta de Freguesia, com atribuições específicas. Em Lisboa, até 2012, existiam 53 freguesias.

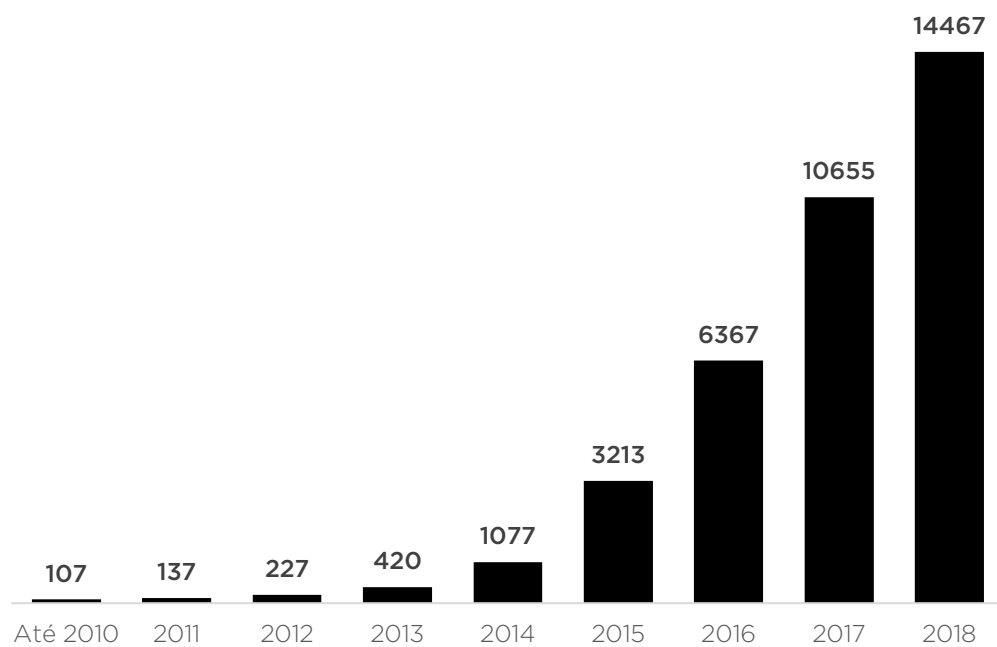
1. Ajuda
2. Alcântara
3. Alvalade
4. Areeiro
5. Arroios
6. Av. Novas
7. Beato
8. Belém
9. Benfica
10. Campo de Ourique
11. Campolide
12. Carnide
13. Estrela
14. Lumiar
15. Marvila
16. Misericórdia
17. Olivais
18. Parque das Nações
19. Penha de França
20. Santa Clara
21. Santa Maria Maior
22. Santo António
23. São Domingos de Benfica
24. São Vicente

A reorganização administrativa de Lisboa de 2012 alterou o limite das freguesias, que passaram de 53 a 24, agregando algumas, redefinindo outras e criando uma nova área administrativa do Parque das Nações, baseando-se numa estratégia de descentralização das competências administrativas para as Juntas de Freguesia.

Os novos limites de freguesia, entretanto, acabam por agregar bairros e formas urbanas bastante diversas. A maioria das freguesias dissolvidas na reorganização de 2012 estavam no centro histórico, o que implicou num processo de centralização.

Os novos limites de freguesia acabam, contudo, por reduzir o seu interesse como unidade estatística para o presente estudo, pois tornaram-se demasiado abrangentes e pouco específicas no que tange às características espaciais. Ainda assim, os limites de freguesia continuam sendo importantes para avaliar dados quantitativos e estatísticos a respeito de Lisboa.

Gráfico 4: Evolução do número de estabelecimentos de AL em Lisboa, por data de registo



Fonte: ATL/RNAL, Agosto de 2018, retirado de CML, 2018b, p. 30 (adaptado)

FATORES QUE ESTIMULARAM O CRESCIMENTO DO AL EM LISBOA

Muitos fatores estimularam o crescimento do AL em Lisboa, que se intensificou a partir de 2015, passando de 137 estabelecimentos em 2011 a 14.467 em 2018.

Este crescimento tem relação com o cenário de severa austeridade que Lisboa sofreu nos anos anteriores e com as mudanças políticas e institucionais que surgiram como resultado. Durante este período, o turismo foi o principal motor da economia em Lisboa, observando altas taxas de crescimento e, portanto, impulsionando a recuperação económica da cidade (Santos, 2019).

Dentre os principais fatores encontra-se o estado do centro histórico nos anos anteriores, que se encontrava muito degradado e perdendo população a um ritmo bastante acelerado. Também os incentivos à reabilitação urbana, que vieram tentar reverter este quadro de abandono e precariedade, foram essenciais para o crescimento da modalidade, associados a grandes investimentos por parte do poder público, de forma a transformar o centro histórico da cidade, buscando tornar Lisboa um destino turístico de excelência no exterior.

Degradação e esvaziamento do centro de Lisboa

Nas últimas décadas Lisboa vem perdendo população, num movimento progressivo e contínuo, que parece ter se estabilizado nos anos 2000. Entre 1981 e 2017 a população diminuiu 37,5%, passando de 808.786 habitantes para 505.526, enquanto a população da Área Metropolitana viu um crescimento de 13,4%, indo de 2.494.179 habitantes para 2.827.514 no mesmo período (Tabela 5).

Tabela 5: Evolução da população residente

	1981	1991	2001	2011	2017
Portugal	9833014	9867147	10 362 722	10 557 560	10 300 300
AML	2069467	2520708	2 665 212	2 824 906	2 827 514
Lisboa	807167	663394	563 312	542 917	505 526

Fonte: PORDATA

Quadro 6: Evolução da população residente por freguesia (centro histórico)

Santa Maria Maior	1991	2001	2011
Antigas Freguesias: Castelo, Madalena, Mártires, Sacramento, Santa Justa, Santiago, Santo Estêvão, São Cristóvão e São Lourenço, São Miguel, São Nicolau, Sé e Socorro	21175	14191	12822
Misericórdia	1991	2001	2011
Antigas Freguesias: Encarnação, Mercês, Santa Catarina e São Paulo	18940	15877	13041
São Vicente	1991	2001	2011
Antigas Freguesias: Graça, Santa Engrácia e São Vicente de Fora	21683	17087	15339

Fonte: INE - Censos 2011

O processo de esvaziamento do centro histórico, entretanto, não é um fenómeno recente. Em 1940 chegaram a residir no centro de Lisboa por volta de 160 mil habitantes. Desde então, o centro vem perdendo população, chegando em torno dos 41.200 em 2011. As três freguesias do centro histórico, Santa Maria Maior, Misericórdia e São Vicente apresentaram uma queda da população residente na ordem dos -33% entre 1991 e 2011 (Quadro 6).

Ainda que tenha perdido habitantes, o centro histórico parece ter recuperado na última década alguma capacidade de fixação da população, apresentando uma desaceleração no processo de perda demográfica, sendo a redução do número de residentes entre 2001 e 2011 em torno dos -11,5%. Como consequência desta perda progressiva de população, de um total de cerca de 325.000 alojamentos familiares clássicos existentes em Lisboa em 2011, cerca de 50.000 estavam vagos, sendo que muitos destes não estavam disponíveis no mercado nem à espera para serem demolidos, estando simplesmente desocupados e parados.

A política de congelamento das rendas que se prolongou por décadas reduziu drasticamente o mercado de arrendamento. Este facto tornou insustentável a execução de obras de manutenção pelos proprietários e resultou no mau estado generalizado do edificado na cidade, sobretudo no centro histórico (CML, 2018b, p.4).

Em 2011, cerca de 2.500 edifícios nas freguesias do centro histórico estavam em ruína ou em muito mau estado de conservação, muitos destes constituídos por fogos de reduzidas dimensões, com deficientes condições de habitabilidade e pouco adaptáveis à instalação de novas famílias com filhos. Na freguesia de Santa Maria Maior cerca de 32,4% dos imóveis estavam vazios e 23,5% dos apartamentos foram arrendados com uma renda mensal inferior a €50 (Fonte: PORDATA).

Paralelamente assistiu-se a um gradual envelhecimento da população de Lisboa. Cerca de 25% da população residente permanente tem atualmente mais de 65 anos, sendo este percentual ainda superior nas freguesias do centro histórico. O facto de a cidade ter se tornado pouco atraente para jovens famílias também faz com que o município apresente a menor proporção de população jovem nos concelhos da área metropolitana, traduzindo numa taxa de crescimento natural negativa (CML, 2018b, p. 4).

O centro histórico de Lisboa apresentava nas últimas décadas, portanto, alto grau de abandono, degradação e esvaziamento. Esse cenário, associado a fenómenos como a valorização do centro como espaço turístico e a alteração na legislação do arrendamento urbano, a partir do Novo Regime do Arrendamento Urbano (NRAU), e aos incentivos ao investimento estrangeiro, como os vistos Gold, foram essenciais para que o Alojamento Local pudesse proliferar.

Segundo Moreira (2019, p. 28), de facto atualmente existem comprovações que atestam tanto o nível de degradação do edificado como a sua relação com a modalidade de AL. O centro histórico apresentava cerca de 20% dos edifícios em estado muito degradado, configurando-se assim “apetecíveis” do ponto de vista do investidor para aquisição, reabilitação e posterior exploração turística. Alguns estudos ainda apontam que 59% dos estabelecimentos de AL na AML estavam vagos, o que permite dizer que o AL contribui em larga medida para a reabilitação do tecido edificado, mas altera a função anterior do tecido habitacional vago e devoluto.

Incentivos à reabilitação

A reabilitação urbana teve grande influência no crescimento e proliferação do AL em Lisboa, tendo sido incentivada tanto pelo governo central quanto pela CML, a partir de uma série de iniciativas que facilitaram a reabilitação do edificado até então muito degradado, em especial nos centros históricos. Os incentivos fiscais

associados à nova possibilidade de uso como alojamento turístico serviram de incentivo a proprietários e investidores, que se aproveitaram do momento favorável.

Da parte do governo central, uma das iniciativas principais foi o RERU (Regime Excepcional e Temporário para a Reabilitação Urbana), regulado pelo Decreto-lei nº 53/2014, que dispensa as obras de reabilitação de cumprirem os requisitos de eficiência térmica e energética e de acessibilidade em áreas de reabilitação urbana ou em edifícios com mais de 30 anos.

Esta flexibilização das normas do RGEU (Regulamento Geral das Edificações Urbanas) para obras de reabilitação tem suscitado muitos debates técnicos no que concerne à segurança sísmica dos edifícios, em especial nos edifícios pombalinos, em que, de acordo com especialistas, tem predominado a demolição integral dos edifícios mantendo unicamente suas paredes exteriores e, por consequência, aumentando gravemente o risco sísmico (Quatenaire Portugal, 2017, p.54).

Em 5 de Julho de 2019, contudo, foi aprovada a Nova Lei de Bases da Habitação, com entrada em vigor a 1 de Outubro de 2019, prevendo regras mais rígidas para a reabilitação urbana, que “deve observar condições de eficiência energética, vulnerabilidade sísmica e acessibilidade”. Assim, prevê-se uma maior observância a normas de segurança em obras de reabilitação praticadas daqui para a frente, em conformidade com a nova lei.

Também os mecanismos financeiros direcionados à reabilitação urbana têm sido decisivos para a concretização de investimentos, tanto de natureza pública quanto privada. O Estado pode fornecer apoios financeiros aos proprietários ou terceiros que promovam ações de reabilitação de edifícios no âmbito de diversos programas como o IFRRU e o Reabilitar para Arrendar, atraindo investidores e promovendo a reabilitação do edificado.

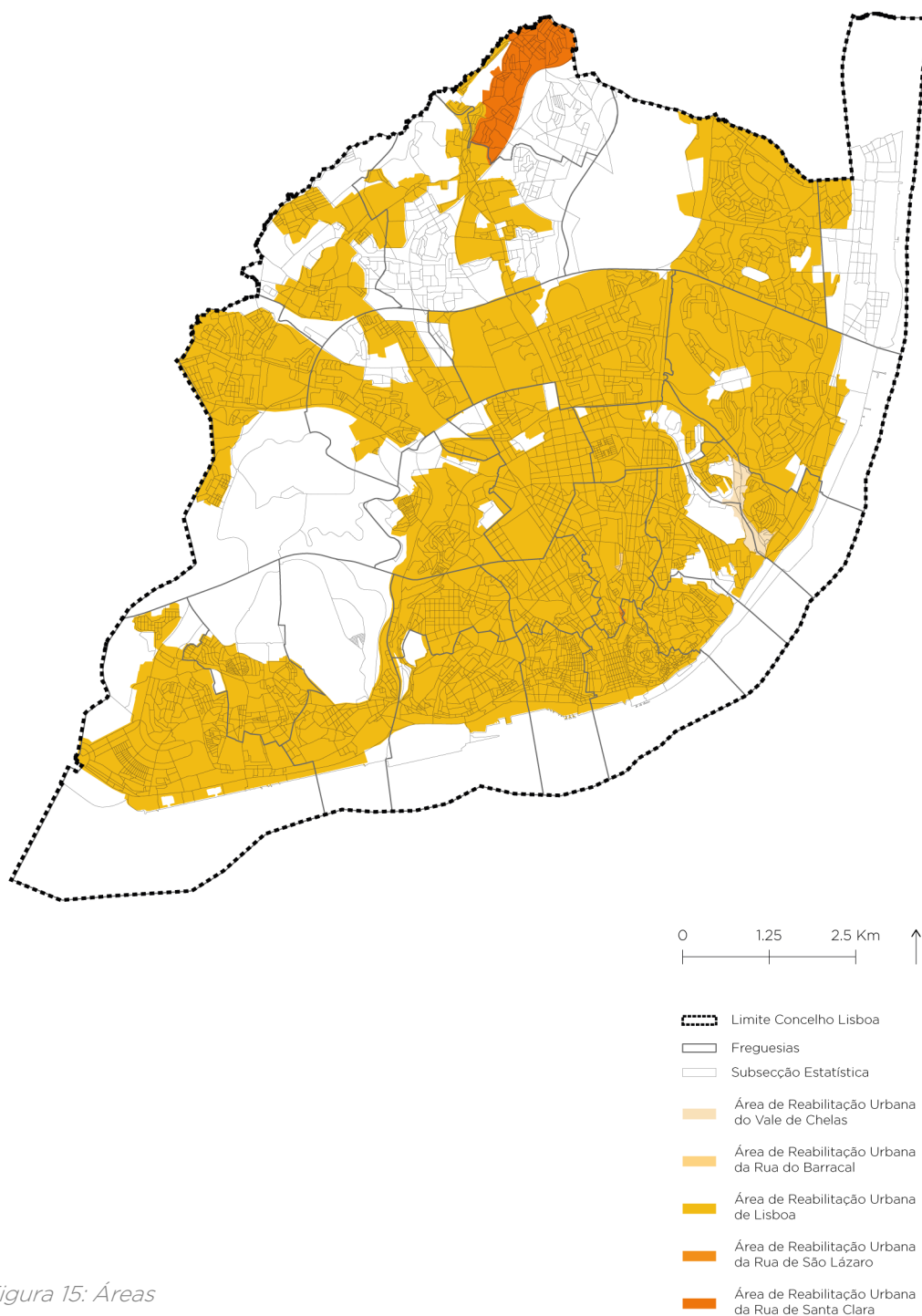


Figura 15: Áreas de Reabilitação Urbana de Lisboa (esc. 1/100.000)

Para a Câmara Municipal de Lisboa, a reabilitação urbana é uma das prioridades, sendo mencionada no Plano Diretor Municipal, no Plano Pluri-Anual de Investimento e no Programa Local de Habitação (PLH) e na Estratégia de Reabilitação Urbana para Lisboa 2011-2024.

O PDM de 2012 de Lisboa tem como um dos principais objetivos “*impulsionar a reabilitação urbana*” (Câmara Municipal de Lisboa, 2012a, p. 26), tendo convertido quase a totalidade da área urbana (Fig. 12) em Área de Reabilitação Urbana (ARU), buscando facilitar incentivos fiscais e créditos de edificabilidade como forma de incentivo à reabilitação.

- “*Classificação de toda a área urbana construída como zona histórica, permitindo que a reabilitação do edificado disponha de incentivos fiscais previstos na legislação e beneficie de créditos de edificabilidade transacionáveis como incentivo adicional à reabilitação urbana;*” (Câmara Municipal de Lisboa, 2012a, Pp. 26-27)

As ações empreendidas pela CML associadas às medidas adotadas pelo governo central têm sido essenciais para alavancar a reabilitação urbana na cidade, sendo o alojamento turístico uma das principais finalidades a que se destinam os edifícios reabilitados. Segundo Cruz (2016), o Alojamento Local contribui positivamente para o número de obras de reabilitação do edificado em Lisboa, em especial no centro histórico, sendo a grande maioria dos alojamentos intervencionados. O AL também contribui para relançar um novo olhar para o centro da cidade e aumentar investimentos na reabilitação do edificado não só para fins de alojamento turístico.

Projetos de requalificação de espaço público

De maneira a reverter o cenário de abandono e degradação no centro histórico de Lisboa nas últimas décadas, a Câmara de Lisboa

tem investido de maneira sistemática na requalificação do espaço público, vindo a alterar a imagem da cidade a partir de uma série de projetos de revitalização e reabilitação do espaço público e do desenvolvimento de grandes infraestruturas de mobilidade, reforçando a posição de Lisboa como polo centralizador dos meios de transporte na região metropolitana e como destino turístico de qualidade.

De forma a complementar a oferta do transporte público e assegurar as ligações internas e externas com o centro de Lisboa, foi surgindo um conjunto de alterações e prolongamentos das linhas nos transportes metropolitanos a partir dos anos 90, com novas estações (Restauradores, Baixa-Chiado e Martim Moniz), nos transportes elétricos, com novas carreiras como o E28, e rodoviário, com paragens de acesso aos antigos elevadores (Glória, Bica e Santa Justa) e mais recentemente aos elevadores de acesso ao Castelo, entre a Rua dos Fanqueiros e Rua da Madalena e no Mercado do Chão do Loureiro (Santos, 2016).

Segundo Santos (2019), as estações de transporte do centro e da orla do Terreiro do Paço, Rossio, Cais do Sodré e Santa Apolónia tiveram um papel fundamental na redefinição dos fluxos urbanos da cidade. Originalmente, esses centros de transporte eram simples terminais de tráfego fluvial e ferroviário, sem conexão adequada com outras redes urbanas. No final dos anos 90, os terminais foram conectados à rede subterrânea, definindo o primeiro passo para estabelecimento de uma rede de mobilidade eficiente nos bairros centrais da cidade. Mais importante, eles forneceram um aparato espacial qualificado para passageiros, usuários da cidade e turistas em algumas das áreas mais nobres da cidade, como a beira do rio e as principais praças.

Por outro lado, o espaço público e outras comodidades urbanas também foram sistematicamente atualizadas e reformadas, oferecendo a infraestrutura necessária para apoiar os usuários residenciais, trabalhadores e visitantes. Os grandes sistemas da frente ribeirinha, praças e espaços verdes, como miradouros e

jardins, receberam grandes investimentos, criando uma rede coerente de espaços públicos qualificados. O espaço público, juntamente com uma infraestrutura de mobilidade pesada, pode ser considerado um fator-chave regeneração urbana no centro de Lisboa (Santos, 2019).

Grandes obras como o Terminal de Cruzeiros de Lisboa em Santa Apolónia e empreendimentos como o MAAT (Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia) em Belém reforçam a imagem da cidade como destino turístico.

As melhorias na oferta turística de Lisboa residem no caráter diversificado do tecido da cidade. Além disso, a atualização geral desses sistemas de espaço público teve um claro impacto na vida quotidiana no centro de Lisboa e provocou um forte aumento no comércio e oferta de lazer.

De fato, a maioria dessas melhorias no espaço público foi acompanhada pelo desenvolvimento de estabelecimentos de restauração e algumas lojas da moda. Contudo, este perfil comercial revela uma clara prevalência do comércio orientado ao visitante.

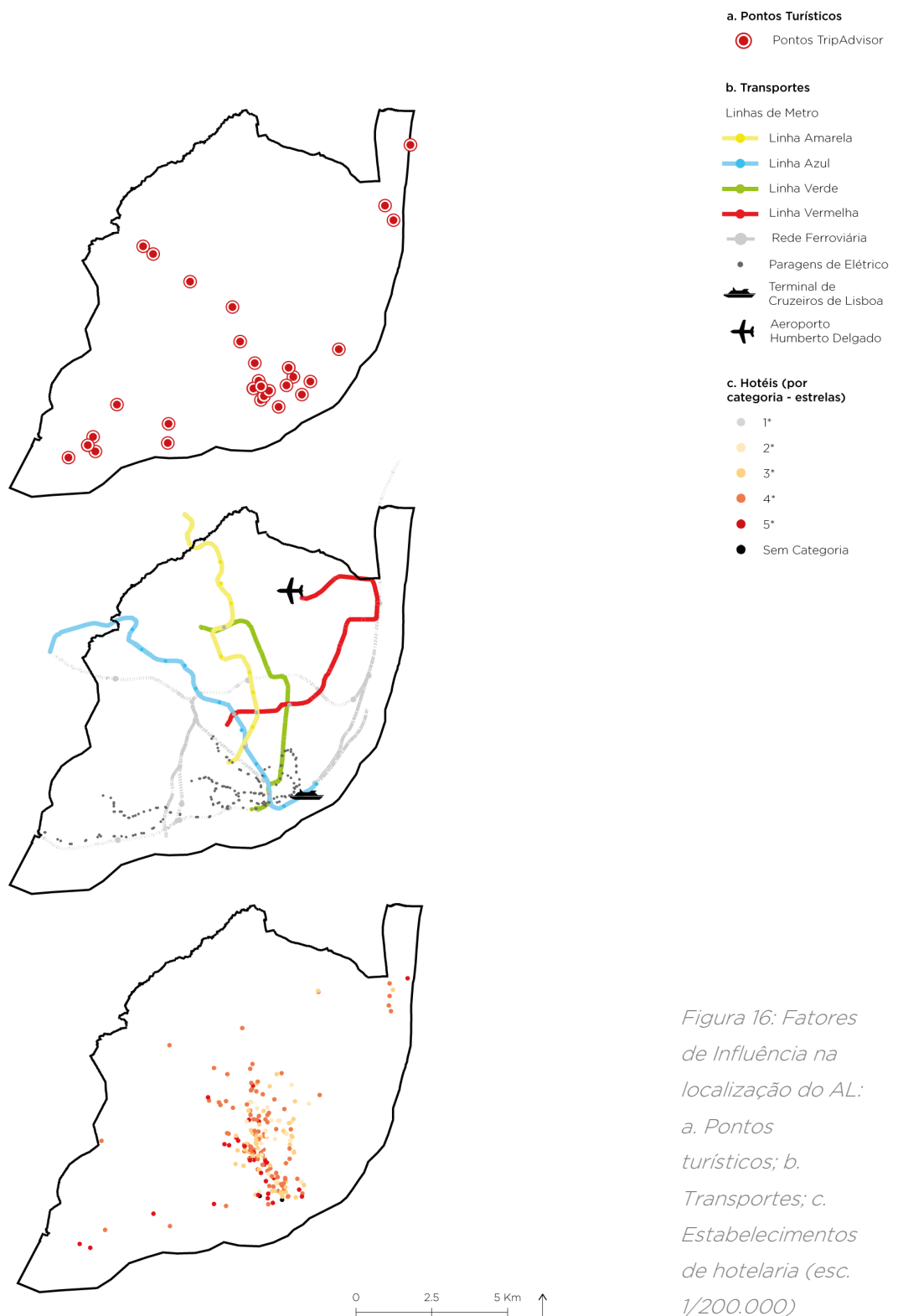


Figura 16: Fatores de Influência na localização do AL: a. Pontos turísticos; b. Transportes; c. Estabelecimentos de hotelaria (esc. 1/200.000)

FATORES DE INFLUÊNCIA NA LOCALIZAÇÃO DO AL

Vários fatores contribuem para a localização dos alojamentos de arrendamento de curta duração, desde a facilidade de locomoção a diferentes pontos da cidade, ao caráter bucólico de determinadas áreas. Por causa disso, a localização do AL tende a se concentrar em determinados pontos da cidade. Nas cidades históricas, e no caso de Lisboa, o alojamento turístico costuma concentrar-se no centro histórico, tanto pela facilidade de acesso aos principais pontos de interesse turísticos quanto pelas características dos próprios imóveis, que traduzem em si um caráter histórico interessante para os turistas urbanos.

Um dos principais fatores que influenciam a localização do Alojamento Local é a facilidade de acesso aos transportes públicos. É normal que turistas urbanos façam seus trajetos a pé, usando os transportes públicos para deslocar-se apenas para os pontos de interesse mais distantes. Lisboa possui um fator diferenciador: a rede de elétricos, que por seu caráter bucólico, atrai turistas que superlotam determinadas linhas e acabam por causar conflitos com residentes e usuários habituais, pois possuem uma função na rede geral de transportes públicos que se encontra, atualmente, prejudicada pela atividade turística

Outro fator de influência é a localização dos estabelecimentos de hotelaria. O Alojamento Local surge como opção aos estabelecimentos de hotelaria tradicionais, tanto pelo preço quanto pela vivência diferenciada da cidade. Além disso, turistas urbanos procuram hospedar-se próximos aos principais pontos turísticos e em locais com fácil acesso aos transportes públicos, buscando encurtar trajetos diários. Por isso, a AL mostra-se muitas vezes como uma alternativa mais interessante do que os hotéis convencionais.

Quadro 7: Pontos Tripadvisor (por ordem de preferência dos usuários)

1. Alfama	11. Castelo de São Jorge	21. Panteão Nacional
2. Mosteiro dos Jerónimos	12. Estádio da Luz	22. Palácio Chiado
3. Oceanário de Lisboa	13. Torre de Belém	23. Padrão dos Descobrimentos
4. Museu Calouste Gulbenkian	14. Parque das Nações	24. Miradouro de São Pedro de Alcântara
5. Bairro Alto	15. Centro Cultural Belém	25. Ponte Vasco da Gama
6. Praça do Comércio	16. Palácio Nacional da Ajuda	26. Museu Arqueológico do Carmo
7. Miradouro da Senhora do Monte	17. Jardim Zoológico	27. Parque Eduardo VII
8. Museu Nacional do azulejo	18. Ponte 25 de Abril	28. Avenida da Liberdade
9. Museu de São Roque	19. Miradouro da Graça	29. Centro Comercial Colombo
10. Chiado	20. Lx Factory	30. Igreja de São Roque

Fonte: https://www.tripadvisor.pt/Attractions-g189158-Activities-Lisbon_Lisbon_District_Central_Portugal.html - acessado em 26-03-2019

Também deve-se considerar a localização dos principais pontos turísticos, que de forma geral em cidades antigas, coincidem, em sua maioria, com o centro histórico. Em Lisboa, essa concentração também acontece no centro histórico, espalhando-se pelo eixo da Linha Azul do Metropolitano de Lisboa e pelas áreas de Belém e Parque das Nações.

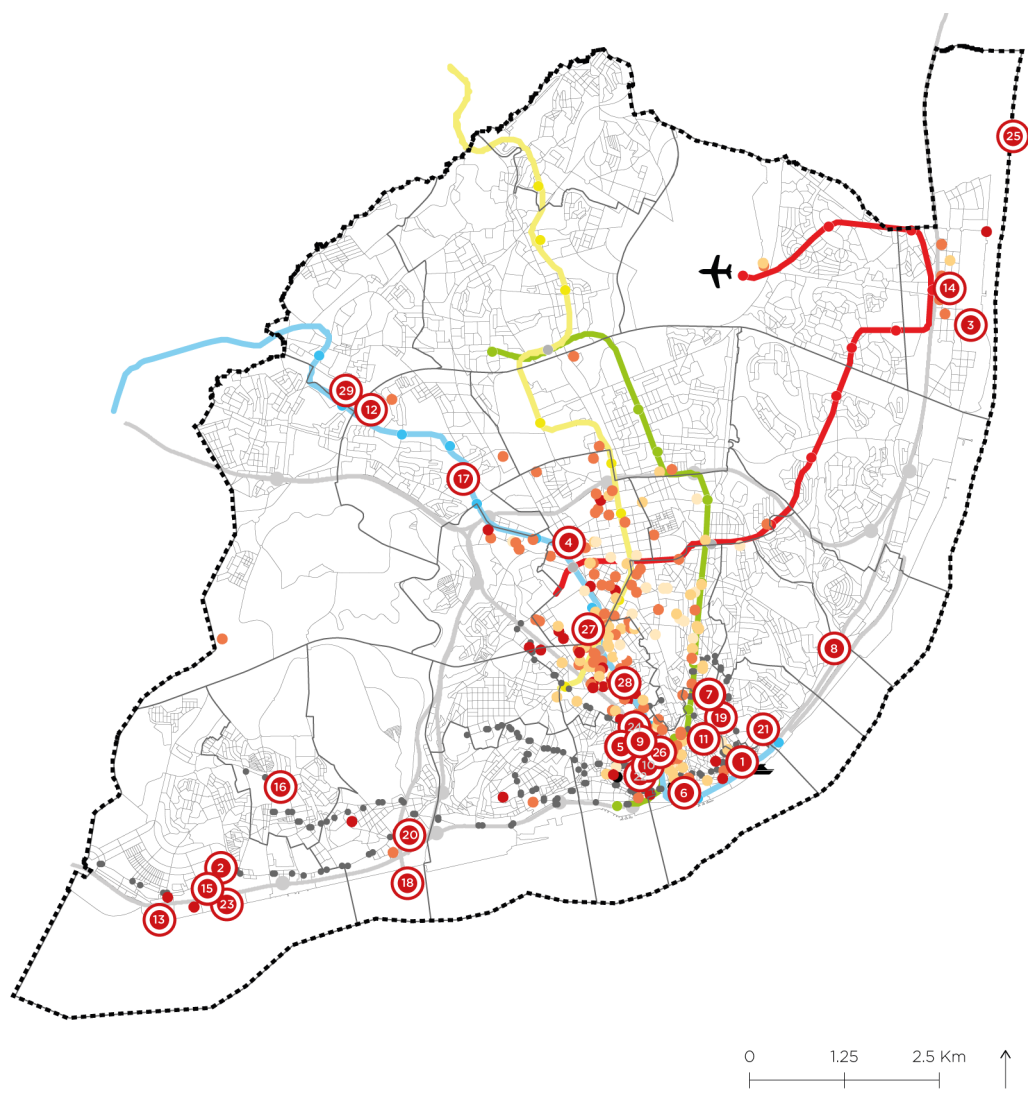
Pontos turísticos

A proximidade aos pontos turísticos é um dos mais importantes fatores de influência na localização do AL. Em Lisboa, como em outras cidades históricas, os principais pontos turísticos se concentram no centro da cidade, por fatores históricos e culturais que marcaram essa área como o coração da vida urbana.

Para analisar a distribuição dos principais pontos turísticos, tomou-se como referência os 30 primeiros locais apontados no site TripAdvisor como *“Principais atrações em Lisboa”* e tidos como referência para as preferências dos turistas. Esta análise mostra a concentração dos pontos no centro histórico, onde se localizam 13 dos 30 pontos de referência (43,3%), espalhando-se em especial ao longo da Linha Azul do Metropolitano de Lisboa e pelas áreas de Belém e Parque das Nações. Essa distribuição causa pressão sobre as áreas do centro da cidade, que sofrem com os efeitos do turismo excessivo.

Transportes

O centro histórico de Lisboa dispõe de uma situação privilegiada do ponto de vista da mobilidade e do acesso aos transportes, onde se localizam vários terminais e interfaces de articulação entre diferentes modais de transporte. Este sistema de transportes influencia na localização do Alojamento Local, pois os turistas tendem a utilizar os transportes públicos para locomover-se pela cidade, buscando alugar-se próximos às estações e principais interfaces. Os turistas individuais da cidade geralmente exploram



- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ----- Limite Concelho Lisboa □ Freguesias □ Subsecção Estatística | <ul style="list-style-type: none"> ● Pontos Turísticos ● Pontos TripAdvisor |
| <p>Transportes</p> <ul style="list-style-type: none"> Linhas de Metro — Linha Amarela — Linha Azul — Linha Verde — Linha Vermelha — Rede Ferroviária ● Paragens de Elétrico ✈ Terminal de Cruzeiros de Lisboa ✈ Aeroporto Humberto Delgado | <p>Hotéis (por categoria - estrelas)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1* ● 2* ● 3* ● 4* ● 5* ● Sem Categoria |

Figura 17: Fatores de Influência na localização do AL (esc. 1/100.000)

seu destino através de uma combinação de transporte e longas distâncias a pé. Assim o turista pode escolher uma rota individual que passe pelos locais de seu interesse e tem tempo suficiente para observar todos os detalhes na paisagem urbana (Kantarek, 2012).

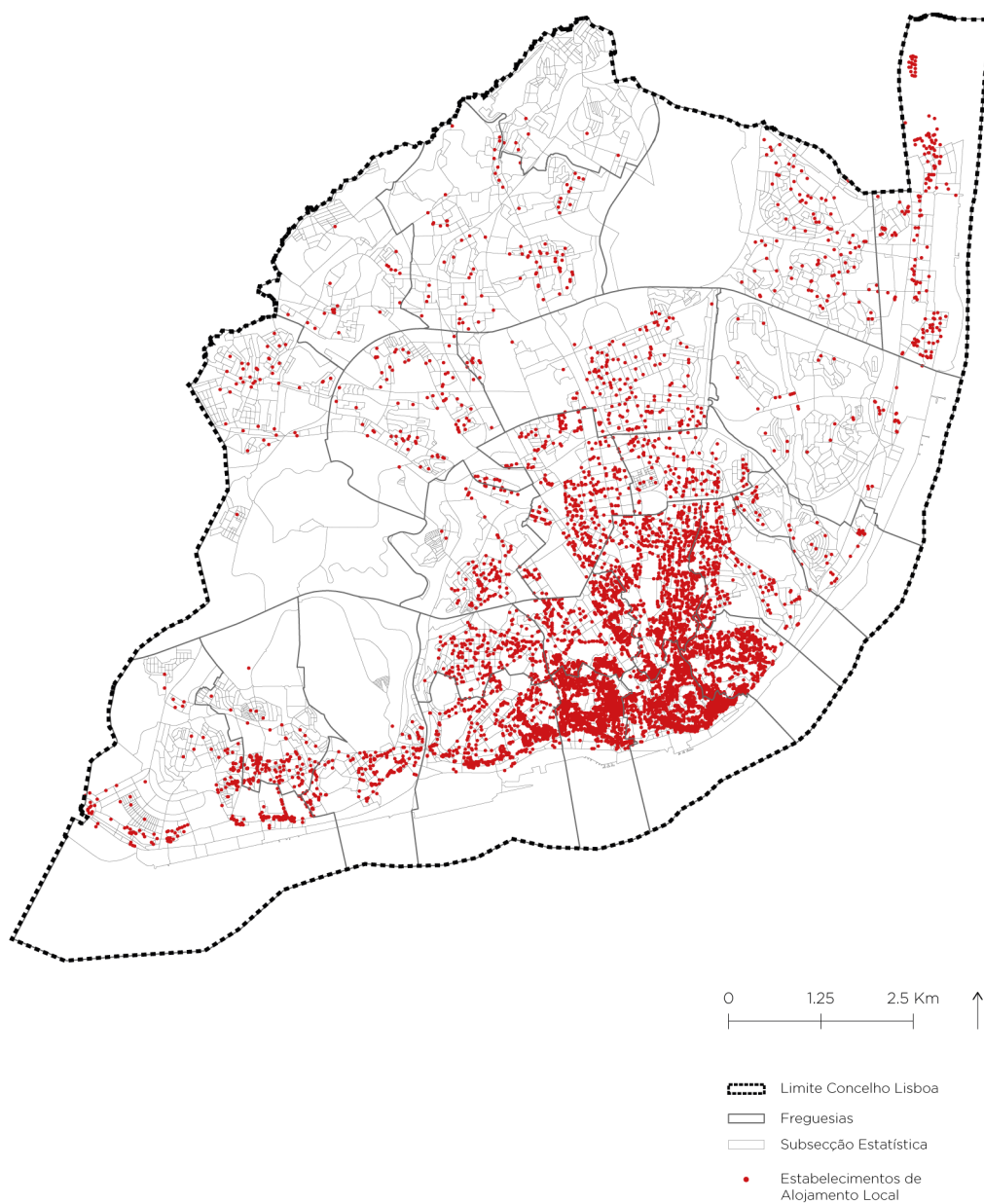
Os principais meios de transporte utilizados pelos turistas urbanos são o Metropolitano de Lisboa, que faz a ligação direta entre o Aeroporto e o centro da cidade, a rede ferroviária e o sistema de elétricos, tanto por seu caráter funcional quanto por seu caráter bucólico.

Estabelecimentos de hotelaria

Em Lisboa, os estabelecimentos de hotelaria concentram-se no centro histórico, em especial na Baixa Pombalina, espalhando-se pelo eixo da Avenida da Liberdade e da Avenida Almirante Reis e surgindo recentemente também na zona do Parque das Nações. É importante salientar que dos 193 hotéis listados em Lisboa, 91 estão categorizados como 4 estrelas e 32 como 5 estrelas (63,73%), fazendo com que o Alojamento Local se torne uma alternativa financeiramente viável para determinados segmentos do mercado.

O AL surge então como uma opção ao alojamento turístico tradicional. Em Lisboa já existia um deficit na oferta de hotelaria no centro da cidade, no que o AL veio cobrir uma demanda reprimida no mercado.

Ainda assim, o número de estabelecimentos de hotelaria em Lisboa tem vindo a crescer nos últimos anos, em especial no segmento de luxo (4/5 estrelas). Uma das críticas que os defensores do Alojamento Local fazem, no entanto, é que os estabelecimentos de hotelaria não estão sujeitos à contenção, mas também são responsáveis por questões habitacionais e de pressão turística nas áreas onde se estabelecem.



*Figura 18:
Distribuição dos
Estabelecimentos
de Alojamento
Local em Lisboa -
Jan/2019 (esc.
1/100.000)*

A DISTRIBUIÇÃO DO AL EM LISBOA

Pelos motivos anteriormente citados, a distribuição do Alojamento Local não acontece de maneira uniforme pelo município^{*}: ela se concentra no centro histórico da cidade em bairros de alta densidade ocupacional, como Alfama e Bairro Alto.

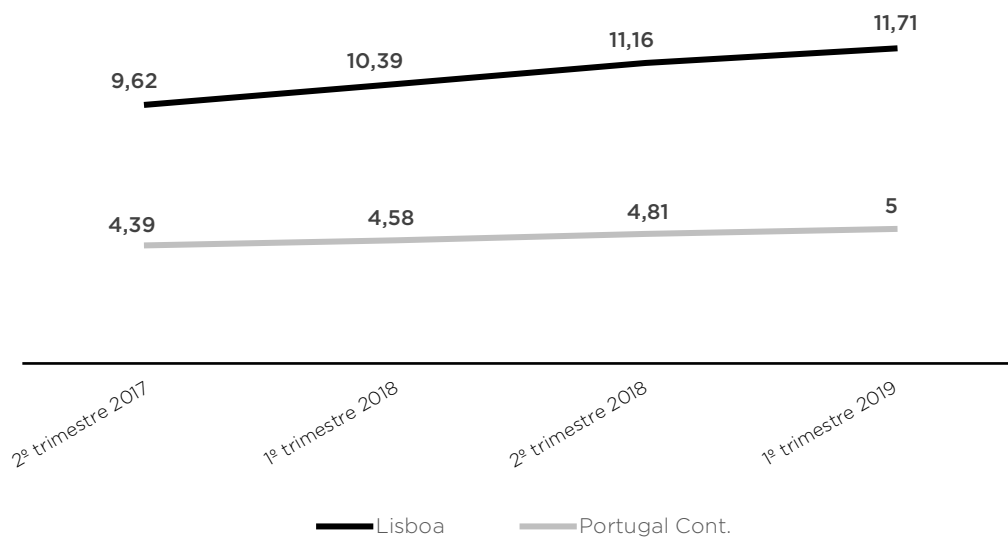
Segundo o site *Airdna*⁶, os bairros que apresentam um maior número de estabelecimentos em Lisboa são Alfama, Baixa, Bairro Alto e Encarnação, localizados na zona das atuais freguesias de Santa Maria Maior e Misericórdia.

Assim, pode-se verificar a grande concentração do Alojamento Local no centro histórico. Somente a freguesia de Santa Maria Maior possuía, em 2018, 3.674 estabelecimentos de AL, seguida da freguesia da Misericórdia, com 2.941 estabelecimentos (Câmara Municipal de Lisboa, 2018b, p. 30). Estas freguesias correspondem justamente àquelas com menos população residente, com pessoas mais idosas, com edifícios mais degradados e com um edificado constituído, em geral, por frações com áreas muito diminutas.

** É necessário ter em consideração que nem todos os pontos de localização do alojamento local fornecidos pelo Turismo de Portugal possuem georrefe-renciação fiável, sendo aproximadamente 8% dos dados considerados não-fiáveis.*

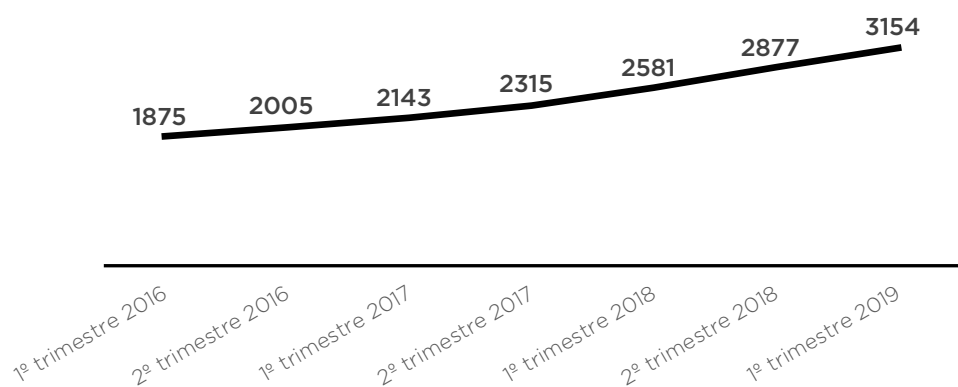
⁶ <https://www.airdna.co/vacation-rental-data/app/pt/lisboa/lisbon/overview>

Gráfico 8: Valor mediano das rendas por m² de novos contratos de arrendamento de alojamentos familiares (€)



Fonte: PORDATA

Gráfico 9: Valor mediano das vendas por m² de alojamentos familiares (€)



Fonte: PORDATA

HABITAÇÃO EM LISBOA

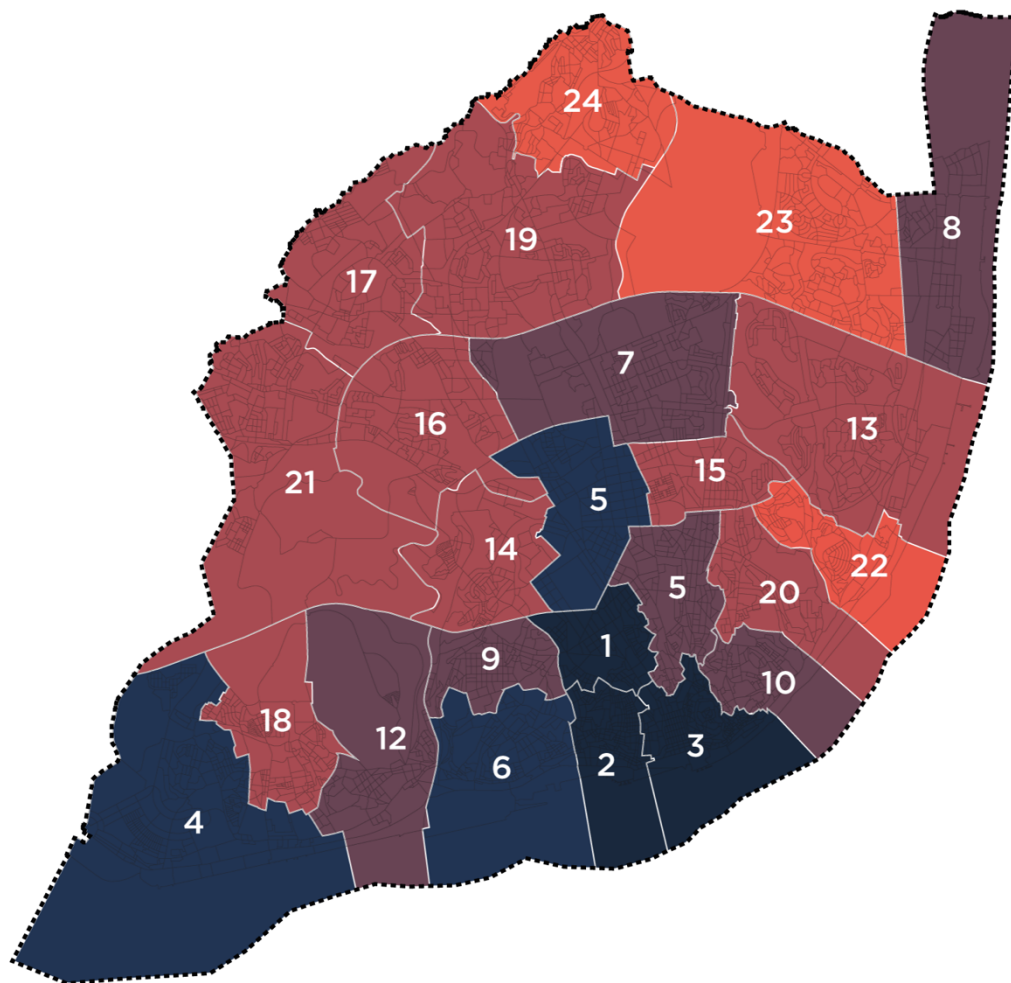
O crescimento do turismo, a valorização de Lisboa como destino turístico e o forte investimento no centro histórico da cidade levaram a consequências bastante drásticas no mercado imobiliário, gerando um aumento muito acelerado nos valores dos novos contratos de arrendamento e no preço do metro quadrado.

Em um recente estudo do *Deutsche Bank* (2019), Lisboa aparece como a capital europeia com a maior taxa de esforço⁷, superando 50% do salário combinado de 2 pessoas. Essa elevada taxa coloca a cidade como a sexta pior cidade no mundo para pagar o arrendamento, sendo o valor mediano de novos contratos de arrendamento mais do que o dobro do valor praticado no resto do país (Gráfico 9). O valor de compra e venda do imobiliário também disparou, tendo subido de €1875 por m² para €3154 em apenas três anos (Gráfico 10).

Este aumento acelerado com múltiplas causas é resultado de uma combinação de vários fatores jurídicos e de mercado e é reforçado pela forte pressão do setor turístico. Entre as principais causas (Santos, 2019, p. 35) podem-se mencionar:

- 1) a liberalização do mercado da habitação e de arrendamento comercial, a partir do Decreto-Lei nº 6/2006, de 27 de fevereiro, seguido do Decreto-Lei n. 31/2012 de 31 de agosto, conhecido comumente como Novo Regime do Arrendamento Urbano (NRAU), que pôs fim ao arrendamento vitalício, à possibilidade de transição de

⁷ A taxa de esforço representa o peso de uma prestação no rendimento médio mensal do Agregado Familiar, neste caso, a prestação do arrendamento. A taxa de esforço foi calculada com base em um salário mensal combinado (2 pessoas) de €1833,0 e uma renda mensal de €923,7 para um apartamento médio de 2 quartos.



- Limite Concelho Lisboa
- Freguesias
- Subsecção Estatística

Preço médio do m², por freguesia

1. €6267	13. €3865
2. €6267	14. €3850
3. €6267	15. €3824
4. €6267	16. €3805
5. €6267	17. €3753
6. €6267	18. €3623
7. €6267	19. €3569
8. €6267	20. €3443
9. €6267	21. €3183
10. €6267	22. €2995
11. €6267	23. €2985
12. €6267	24. €2229

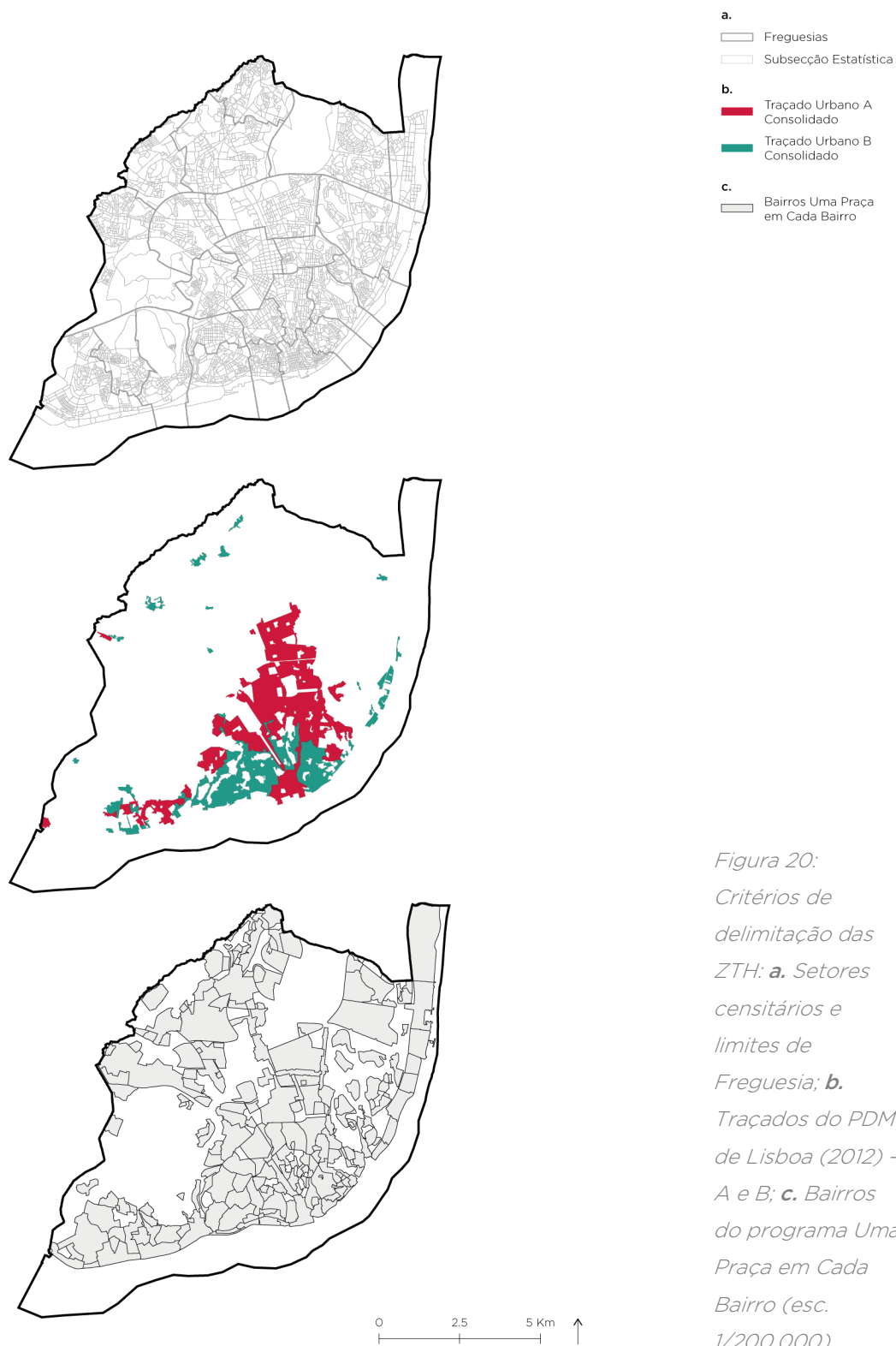
Figura 19: Preço do metro quadrado, por Freguesia (esc. 1/100.000)

contratos para os descendentes e ao congelamento do valor das rendas, criando também a possibilidade de celebrar contratos de arrendamento por um período inferior a cinco anos e facilitando processos de despejo, com a criação do Balcão Nacional de Arrendamento (BNA);

- 2) A introdução de um quadro jurídico para o arrendamento de curto prazo, com o Decreto-Lei nº 39/2008, de 7 de março, e o Decreto-Lei nº 128/2014, de 28 de agosto, que facilitou o cadastro de novos estabelecimentos de Alojamento Local;
- 3) a facilitação da isenção de vistos para investidores estrangeiros dispostos a investir valores superiores a €500.000 (Decreto Regulamentar n.º 15-A / 2015), conhecida como Vistos Gold, atraindo investimentos estrangeiros e incentivando a reabilitação urbana.

A distribuição dos valores por metro quadrado não acontece de maneira uniforme pela cidade. As zonas nas quais o preço do metro quadrado é mais caro correspondem às zonas onde há maior pressão turística e com um maior número de estabelecimentos de Alojamento Local. Em 2018 (Fig. 17), nas freguesias de Santo António, Santa Maria Maior e Misericórdia, o preço por m² já ultrapassa os €6000 (Fonte: Confidencial Imobiliário).

Esta forte valorização do centro histórico levou a importantes transformações económicas e sociais, estando associada a processos de gentrificação e turistificação (Mendes, 2017; 2016; Kraemer, 2018; Santos, 2019). Além disso, o aumento acelerado nas rendas tem suscitado questões de direito à habitação e à cidade, levando a diversas manifestações contrárias à presença do Alojamento Local e em favor do direito à habitação, em especial nos bairros do centro histórico, onde essa valorização é mais evidente.



*Figura 20:
Critérios de delimitação das ZTH: **a.** Setores censitários e limites de Freguesia; **b.** Traçados do PDM de Lisboa (2012) - A e B; **c.** Bairros do programa Uma Praça em Cada Bairro (esc. 1/200.000)*

REGIME MUNICIPAL DO ALOJAMENTO LOCAL

Em 11/10/2018 foi publicado o *Estudo Urbanístico do Turismo em Lisboa* (CML, 2018b), que definiu a suspensão da autorização de novos registos de estabelecimentos de Alojamento Local nas áreas delimitadas e promoção do acompanhamento e monitorização das demais Zonas Turísticas Homogéneas.

A Câmara de Lisboa decidiu então pelo limite de 25% do número de estabelecimentos de AL em proporção aos imóveis disponíveis para habitação, sendo que em alguns bairros da cidade esse percentual já havia sido ultrapassado, como no Castelo, Mouraria e Alfama.

Foram identificadas 14 Zonas Turísticas Homogéneas, baseadas na localização do alojamento local, dos estabelecimentos hoteleiros e de 3 critérios:

- 1. Os limites administrativos das freguesias e a subsecção estatística do INE;*
- 2. PDM de Lisboa - Traçados urbanos e Classes de Espaços - Eixos e áreas comerciais;*
- 3. A delimitação de Bairros resultante da metodologia desenvolvida para o programa "Uma Praça em Cada Bairro"; (DMU, 2018, p. 46)*

Foi escolhida a subsecção estatística como um dos critérios pois a nova divisão das freguesias de 2012 não reflete a realidade dos censos de 2011, constituindo a subsecção a unidade mínima de análise, e que corresponde, de forma geral, em áreas consolidadas, ao quarteirão. Também foi utilizada como critério a distinção das malhas urbanas descrita no PDM de Lisboa, que define, a partir de características morfológicas, os traçados A, B, C ou D.

"Quando comparamos a localização dos estabelecimentos de AL com a Planta de Qualificação do Espaço Urbano do PDM verifica-se que a esmagadora maioria dos estabelecimentos localiza-se nos

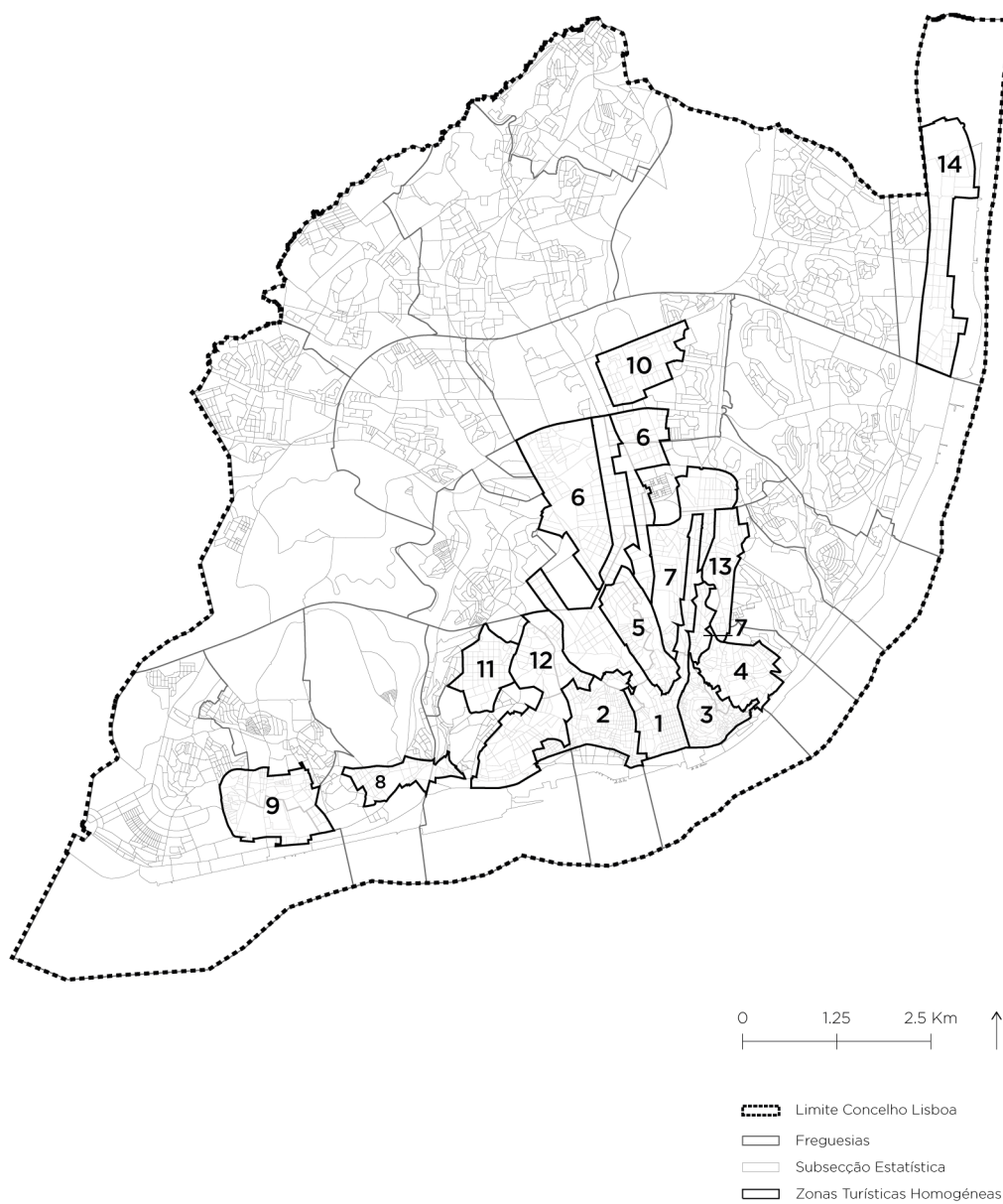


Figura 21: Zonas
Turísticas
Homogéneas (esc.
1/100.000)

espaços centrais e residenciais e, dentro destes, nos Traçados urbanos A e B.” (DMU, 2018, p. 50)

No entendimento da CML a concentração de estabelecimentos de AL no traçado tipo B (traçado planeado) é tendencialmente menos problemática, por razões de acessibilidade e segurança. O documento não especifica, entretanto, como mensurar os problemas por área ou tipo de traçado. O que se deduz a partir da leitura é que o traçado B (Baixa Pombalina) é reconhecidamente uma zona de serviços, diferente de outras de traçado tipo A, como Alfama e Bairro Alto, que se caracterizam como primordialmente residenciais.

1. Baixa/ Av. Liberdade/ Av. República/ Av. Alm. Reis
2. Bairro Alto/ Madragoa
3. Castelo/ Alfama/ Mouraria
4. Graça
5. Colina de Santana
6. Av. Novas
7. Zona Envolvente Alm. Reis
8. Ajuda
9. Alcântara
10. Alvalade
11. Campo de Ourique
12. Lapa/ Estrela
13. Penha de França
14. Parque das Nações

Para definir as ZTH, utilizou-se também o conceito de bairro, apesar de o próprio relatório afirmar que: *“O conceito de Bairro, não tendo uma definição precisa, sofre influências de diversas variáveis, sejam elas a morfologia urbana, o conteúdo funcional; a composição social ou o poder simbólico. O bairro é uma unidade teórica que na maioria dos casos não possui uma expressão administrativa física, sendo que o seu reconhecimento é um consenso entre os residentes nessa unidade e aqueles que residem fora dela. A delimitação de um bairro é, por isso, algo impreciso e discutível.” (DMU, 2018, p. 55)*

Optou-se pela delimitação de bairro do programa Uma Praça em Cada Bairro, que através de uma metodologia de análise histórica e morfológica identificou 230 bairros, ou unidades de vizinhança, que não respeitam necessariamente o limite administrativo das freguesias.

“O Bairro foi, assim, considerado uma unidade de vizinhança constituinte da cidade, sendo delimitado em função sobretudo de pressupostos históricos e morfológicos.” (DMU, 2018, p. 56)

Delimitaram-se então 14 Zonas Turísticas Homogéneas (ZTH), a partir de áreas homogéneas do ponto de vista geomorfológico, constituídas por bairros reconhecidos e com uma concentração relevante de alojamento turístico (AL e hotelaria).

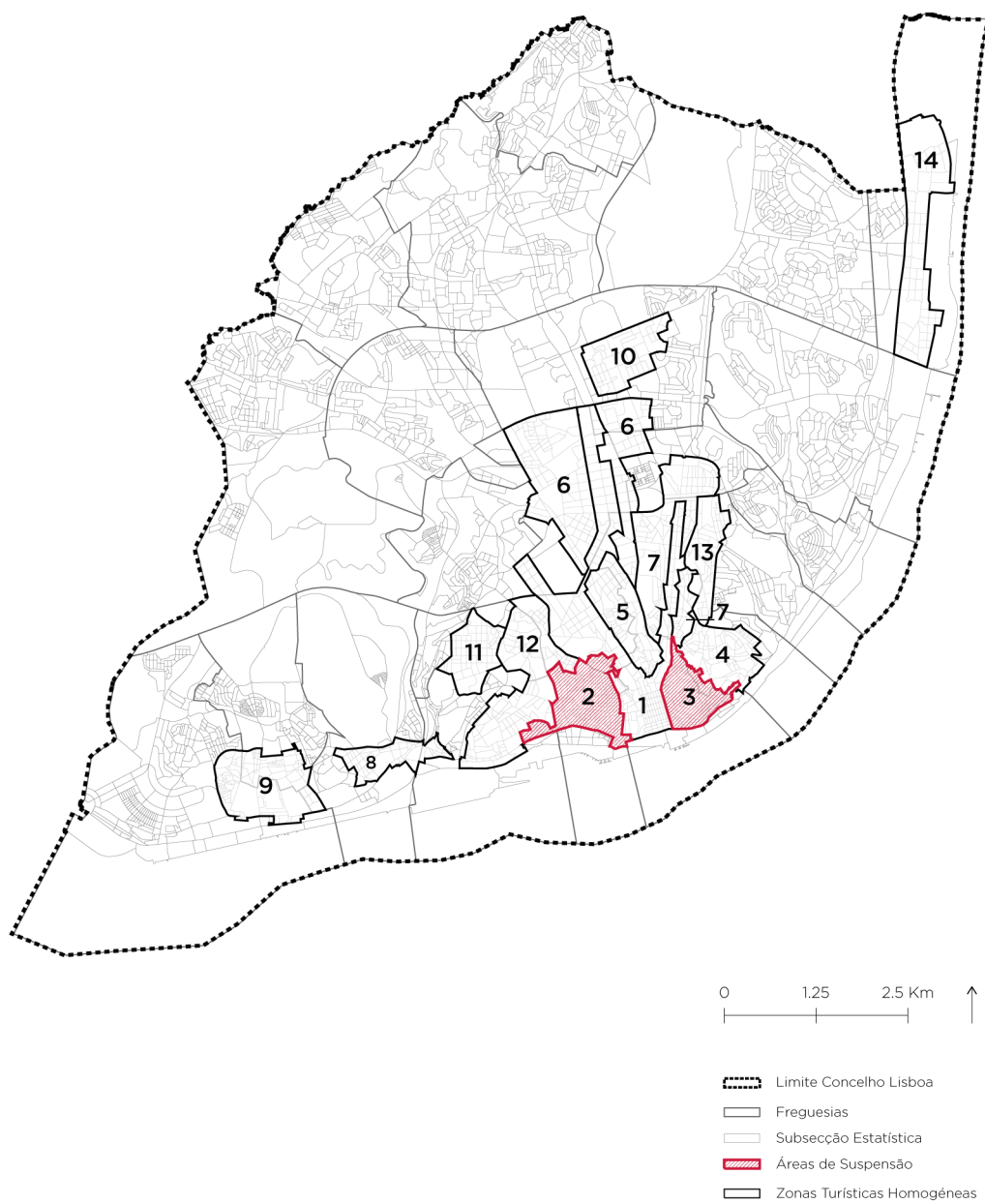


Figura 22: Áreas de Suspensão - Out./2018 (esc. 1/100.000)

Também é nessas zonas que se concentram a maioria das atrações turísticas da cidade, coincidindo com o Centro Histórico, a zona do Parque das Nações e o centro de Negócios da Cidade. No resto da cidade, o alojamento turístico tem uma presença residual.

A delimitação e caracterização das ZTH são o primeiro passo para fundamentar as áreas de contenção previstas no Novo Regime Jurídico de Autorização da Exploração dos Estabelecimentos de Alojamento Local e para a elaboração do Regulamento Municipal do Alojamento Local.

Como proposta de intervenção, a CML propõe Zonas de Suspensão, onde se considera estar em risco o limiar mínimo do uso habitacional, ficando suspensa por 1 ano a autorização de novos registos, e Zonas de Monitorização, que correspondem às ZTH onde se verificam fortes fatores de pressão ao uso habitacional. (DMU, 2018, p. 81)

Em Outubro de 2018, ficaram definidas como **Áreas de Suspensão** as ZTH 2 - Bairro Alto e Madragoa, e 3 - Castelo, Alfama e Mouraria, onde o número de estabelecimentos de AL já ultrapassava o limite de 25% em proporção aos imóveis disponíveis para habitação. As ZTH 1 - Baixa/Eixos Av. da Liberdade/Av. da República/Av. Almirante Reis, 4 - Graça, 5 - Colina de Santana, 8 - Ajuda e 12 - Lapa/Estrela ficaram definidas como **Áreas de Monitorização**.

Os imóveis disponíveis para a habitação são calculados com base no número de alojamentos familiares clássicos contabilizados no município de Lisboa no último Censo de 2011, até que o Instituto da Habitação e de Reabilitação Urbana, I.P., disponibilize dados atualizados relativos ao número de fogos de habitação permanente no Município de Lisboa.

A medida, entretanto, acabou por gerar uma corrida entre os proprietários para a autorização de novos estabelecimentos antes de sua entrada em vigor, fazendo com que as zonas de suspensão



*Figura 23:
Evolução da
contenção do AL
em Lisboa, por
Zonas Turísticas
Homogéneas: Out.
2018; Maio 2019;
Nov. 2019 (esc.
1/200.000)*

recebessem a maior parte dos novos registos de AL entre Agosto de 2018 e Janeiro de 2019.

No dia 27 de Fevereiro de 2019, o Município aprovou uma proposta do PCP no sentido de avaliar o impacto do turismo na capital, à semelhança de outras cidades europeias. O documento prevê a elaboração da Carta do Turismo em Lisboa e o desenvolvimento de um diagnóstico e da avaliação dos impactos positivos e negativos do turismo ao nível local, em especial no centro da cidade, com o objetivo de introduzir um adequado conceito de Capacidade de Carga Turística, até então inexistente para a cidade.

Em 9 de Maio de 2019, foi aprovado o projeto do Regime Municipal do Alojamento Local, com alterações ao que havia sido proposto em Outubro de 2018. No documento definiu-se uma nova proposta de regulamento, estabelecendo novos critérios para as áreas de contenção: **Áreas de Contenção Relativa**, onde o AL representa entre 10% e 20% das habitações permanentes e **Áreas de Contenção Absoluta**, onde o AL representa mais de 20%. Nas ZTH de uso primordialmente terciário (ZTH 1 - Baixa, Avenidas Novas e Av. Almirante Reis) não se aplicam contenções, mesmo que o AL já representasse mais de 20% da habitação permanente nesta zona.

Ficaram definidas a partir do novo documento as Áreas de Contenção Absoluta: *ZTH 2 - Bairro Alto /Madragoa* e *ZTH 3 - Castelo /Alfama / Mouraria*. A *ZTH 4 - Graça* e a *ZTH 5 - Colina de Santana* passaram a configurar Áreas de Contenção Relativa.

As medidas de contenção adotadas pela CML encontravam-se em caráter provisório, tendo entrado em vigor em Outubro do ano passado e com um prazo de vigência de um ano. Em Novembro de 2019, tais medidas deixariam de ser efetivas. Contudo, em 7 de novembro de 2019 foi aprovado o Regime Municipal do Alojamento Local. Entre as justificativas para a elaboração do documento, está

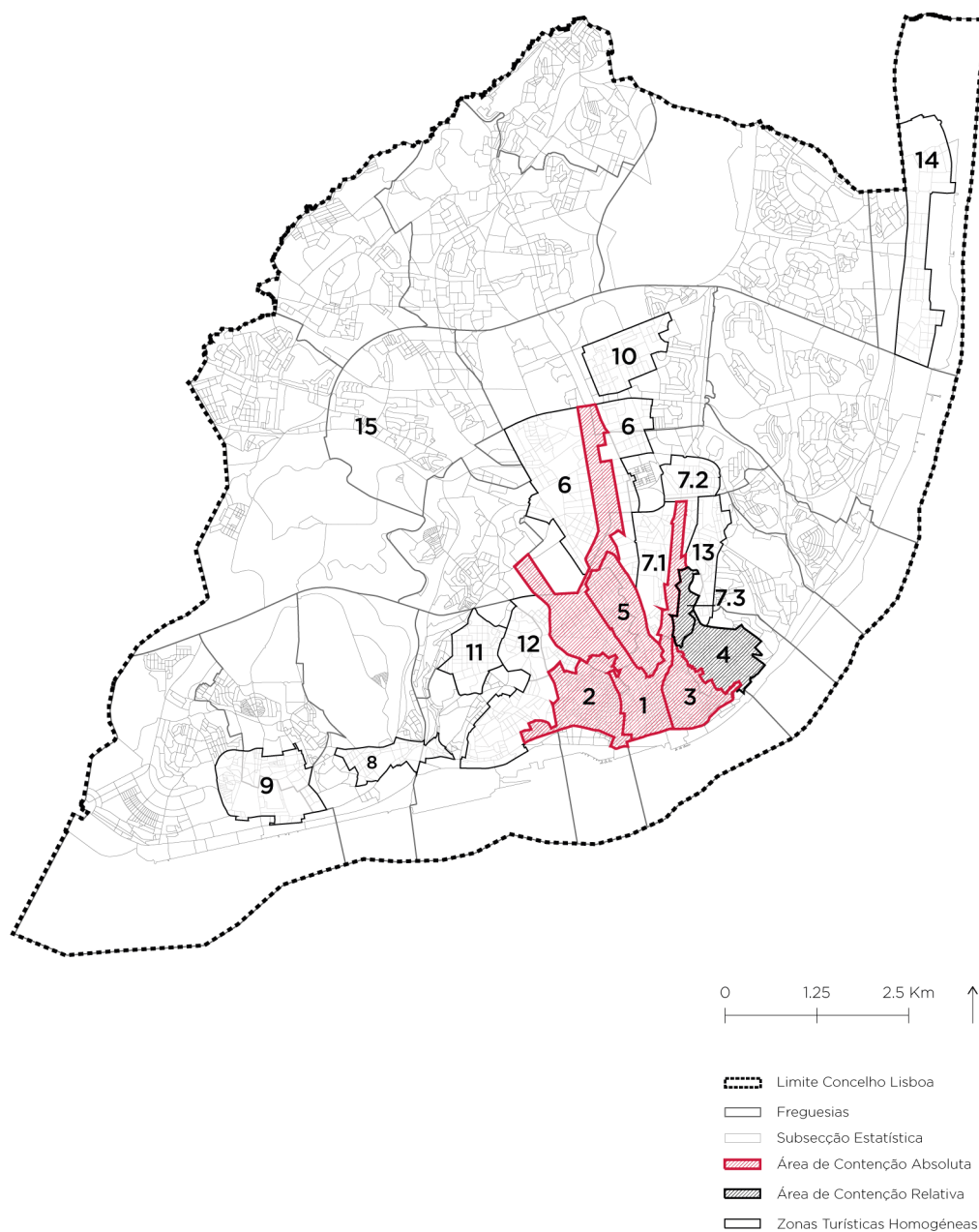


Figura 24: Áreas de Contenção Relativa e Absoluta - Nov./2019 (esc. 1/100.000)

a proteção da identidade dos bairros da gentrificação, favorecendo o arrendamento acessível:

1. Baixa/ Av. Liberdade/ Av. República/ Av. Alm. Reis
2. Bairro Alto/ Madragoa
3. Castelo/ Alfama/ Mouraria
4. Graça
5. Colina de Santana
6. Av. Novas
- 7.1. Envolverte Alm. Reis - Encosta Poente
- 7.2. Envolverte Alm. Reis - Bairro dos Atores e Arroios
- 7.3. Envolverte Alm. Reis - Bairro das Colónias
8. Ajuda
9. Alcântara
10. Alvalade
11. Campo de Ourique
12. Lapa/ Estrela
13. Penha de França
14. Parque das Nações
15. Restante Cidade

“Esta crescente procura imobiliária determinou uma subida acentuada das rendas e a precariedade do alojamento, tornando necessária a implementação de um conjunto de políticas públicas urbanísticas, com vista, nomeadamente, a defender o stock de habitação permanente, limitar a instalação de novos estabelecimentos turísticos nos bairros onde a sua presença já tem um peso excessivo em relação à residência total disponível, protegendo a identidade dos bairros da gentrificação e favorecendo o arrendamento acessível.” (Nota Justificativa - Regime Municipal do AL)

A partir do novo Regime Municipal do Alojamento Local definiram-se novos limites para as Zonas Turísticas Homogéneas, com a divisão da ZTH 7 (Envolverte Alm. Reis) em três diferentes zonas, que, portanto, podem tratadas individualmente, sendo elas: 7.1. Encosta Poente, 7.2. Bairro dos Atores e Arroios e 7.3. Bairro das Colónias.

Nas áreas de contenção absoluta não são admitidos novos registos de estabelecimentos de Alojamento Local, exceto quando digam respeito a operações de reabilitação de edifícios em ruínas ou reabilitação integral de edifícios, desde que para o imóvel em questão não tenham existido contratos de arrendamento urbano para fins habitacionais nos últimos cinco anos. Também se abrem exceções para obras de interesse para a cidade, que promovam edifícios de uso multifuncional em que o AL esteja integrado em projeto de âmbito social ou cultural de desenvolvimento local ou integre oferta de habitação para arrendamento a preços acessíveis atribuídas no âmbito do Regulamento Municipal do Direito à Habitação. As mesmas exceções se fazem nas Áreas de Suspensão, onde ainda são admitidos novos estabelecimentos quando se referem às frações que estejam devolutas há pelo menos três anos, em que o edifício se encontrasse num estado de conservação mau ou péssimo e tenha sido objeto de obras de reabilitação, realizadas

nos dois últimos anos, que tenha permitido subir dois níveis de conservação. Também se abrem exceções quando se referam à totalidade de edifício, fração autónoma ou parte de prédio urbano que, nos dois últimos anos, tenha mudado a respetiva utilização de logística, indústria ou serviços para habitação.

As áreas de contenção têm uma periodicidade mínima de reavaliação de 1 ano, no entanto a autorização de exploração de estabelecimentos de AL tem validade de cinco anos, no que se inalteradas as permissões atuais em algumas Zonas Turísticas Homogéneas, como Castelo, Alfama e Mouraria, o Alojamento Local poderia permanecer por volta dos 40% do parque habitacional disponível.

Para tentar reverter este quadro, com o objetivo de desincentivar o AL e incentivar o arrendamento de longa duração, a proposta do Orçamento de Estado para o ano de 2020 (OE2020) prevê um aumento nos tributos para os imóveis em destinados ao AL em Zonas de Contenção, com um agravamento de 35% para 50% nos proveitos a considerar para efeitos de IRS ou IRC. Além disso, os imóveis alocados para o Alojamento Local que sejam transferidos para o arrendamento tradicional passam a beneficiar de uma isenção da tributação de mais-valias.

A proposta, no entanto, gerou repercussões negativas por parte dos proprietários de Alojamento Local. Eduardo Miranda, presidente da ALEP (Associação do Alojamento Local em Portugal), manifestou-se contra as novas medidas do OE2020 a partir de um comunicado oficial⁸, em que considera o aumento dos tributos como medida arbitrária e discriminatória, afirmando que *“mais uma vez opta-se por penalizar os pequenos proprietários nos*

⁸ <http://www.alep.pt/?p=1433>

centros urbanos que são justamente aqueles que têm no alojamento local o seu principal ou único rendimento”.

Da análise do Alojamento Local em Lisboa, pode-se concluir que, à semelhança de vários destinos turísticos europeus, a modalidade teve forte expansão a partir de 2015, impulsionada por uma série de fatores políticos, económicos e institucionais que possibilitaram o seu crescimento.

Os fatores de influência na localização do AL mostram a forte concentração da atividade turística na cidade de Lisboa, que se distribui sobretudo pelo centro histórico, ao longo das linhas Verde e Azul do Metropolitano de Lisboa e pelas áreas de Belém e Parque das Nações. Estas áreas, e em especial o centro histórico, concentram a maior parte dos pontos turísticos, e, por consequência, dos estabelecimentos de Alojamento Local. O centro histórico também é um importante nó de articulação no sistema de transportes da cidade de Lisboa, onde se localizam importantes interfaces de articulação entre diferentes modais de transporte, reforçando assim sua atratividade.

Por estes motivos, o centro histórico tem sido alvo de grandes investimentos públicos e privados, tanto no sentido de reforçar as infraestruturas de mobilidade quanto de valorizar os espaços públicos, o que conferiu à cidade visibilidade internacional como destino turístico de qualidade. Da parte do setor privado, grandes investimentos na reabilitação urbana têm valorizado a área e transformado o tecido edificado até então muito degradado, causando transformações sociais importantes.

Desde 2018, a CML adotou medidas qualitativas para conter o Alojamento Local, com base em critérios administrativos e no rácio entre AL e habitação permanente. Contudo, estas medidas tem sido alvo de críticas por vários segmentos do mercado.

CAPÍTULO 4.

**AS ÁREAS URBANAS HOMOGÉNEAS
QUE CONSTITUEM O CASO DE ESTUDO**

As formas urbanas carregam em si atributos intrínsecos ao seu próprio processo de formação, tornando-as mais ou menos adaptáveis ou capazes de absorver as mudanças provocadas por novas dinâmicas como a do turismo urbano. Também é possível perceber que cada forma urbana se relaciona com o fenómeno de maneira diferente, e que existem causas que residem nas próprias características físicas do espaço para que isso aconteça.

Assim, a morfologia urbana surge como uma importante ferramenta de análise urbanística, fornecendo pistas que ajudam a entender especificidades de cada área da cidade. Determinadas características podem ser úteis para compreender porque os impactos do turismo parecem se dar de maneira diferenciada em cada forma urbana, reforçando questões relacionadas, por exemplo, à mobilidade e ao uso do espaço, que dificilmente podem ser transpostas.

As medidas quantitativas de contenção do alojamento turístico adotadas pela Câmara de Lisboa têm por objetivo distribuir de maneira mais equilibrada os estabelecimentos de AL pelo território. Contudo, as Zonas Turísticas Homogéneas, ao desconsiderar aspetos físicos do território, acabam por englobar áreas da cidade com características muito distintas, sendo pouco específicas no que tange à administração dos impactos do turismo a nível local.

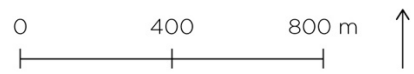
Atualmente, as três zonas turísticas homogéneas (1 - Baixa/Av. Liberdade/Av. República/Av. Alm. Reis, 2 - Bairro Alto/Madragoa e ZTH 3 - Castelo/Alfama/Mouraria), onde se localizam as áreas analisadas, constituem zonas de contenção absoluta, não podendo mais receber novos estabelecimentos de AL pelo prazo de um ano, a não ser nas exceções previstas pelo Regime Municipal Do Alojamento Local. Estas zonas, e em especial a ZTH 1, abrangem áreas muito grandes, compreendendo tecidos muito diversificados dentro da cidade de Lisboa.

Assim, a discussão da regulação da contenção do Alojamento Local em Lisboa tem estado alheada das características físicas do espaço urbano, sendo de admitir que os impactos negativos da incidência do AL se possam relacionar com as características físicas das áreas urbanas. A regulação dessa incidência poderia assim tornar-se mais eficiente se reportada a zonas urbanas delimitadas de acordo com tais características, tendo em conta os impactos do turismo nos diferentes tecidos urbanos.

Resta, portanto, a busca de outras proposições para tratar o tema, de forma a oferecer uma solução que seja coerente com as políticas de incentivo ao turismo, mas busque preservar a qualidade de vida dos habitantes das regiões afetadas ou pelo menos, minimizar os impactos negativos que lhes atingem.

Para analisar a possibilidade de utilização de áreas homogéneas com base na morfologia urbana para um melhor mapeamento da contenção de AL e outras decisões relacionadas à sustentabilidade do turismo, foram escolhidas 3 áreas de estudo que foram avaliadas com relação a 12 impactos negativos que o turismo excessivo pode trazer.

Neste capítulo serão descritas as áreas de estudo e suas características morfológicas, buscando traçar desde já um paralelo qualitativo entre essas características e os problemas gerados pelo turismo excessivo.



Para definir as áreas de análise, foram escolhidos três tecidos homogêneos com formas distintas, que correspondem a diferentes fases de desenvolvimento da cidade. Estes tecidos são mais facilmente reconhecidos do que os limites administrativos, dada a homogeneidade de determinadas características que os limitam e diferenciam do todo construído. Em Lisboa, os diferentes tecidos muitas vezes correspondem à noção de bairro, adotada pelos cidadãos comuns e mesmo pelo poder público para identificar áreas da cidade associadas a morfologia, questões simbólicas ou à composição social e não possuindo, portanto, uma definição precisa ou um limite legal definido.

(na página anterior)

Figura 25: O tecido urbano do centro histórico de Lisboa e as áreas selecionadas: Alfama, Bairro Alto e Baixa (esc. 1/20.000)

(nas páginas a seguir)

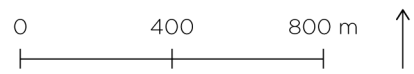
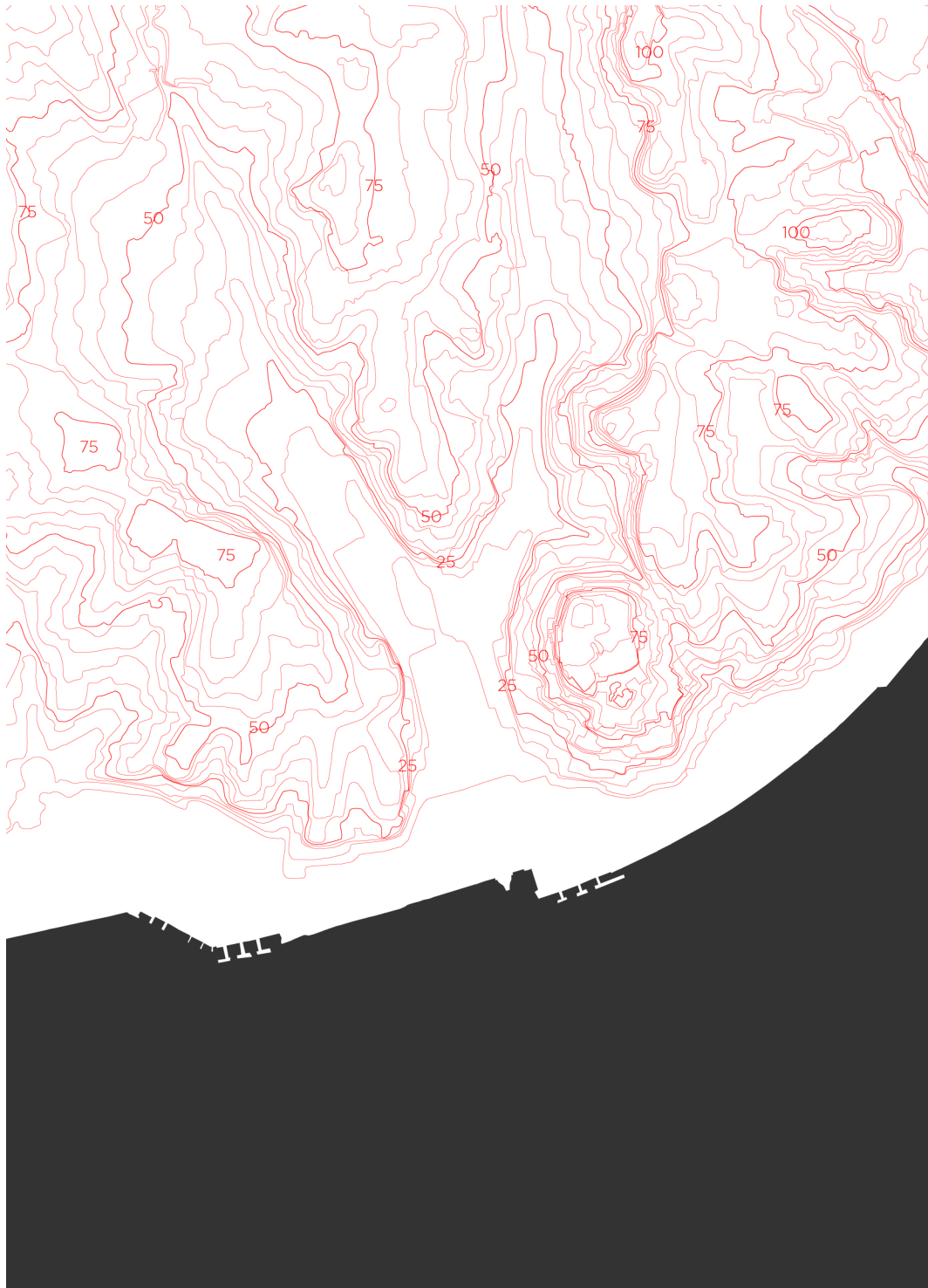
Figura 26: Topografia do centro histórico - curvas de nível 5-5m (esc. 1/20.000)

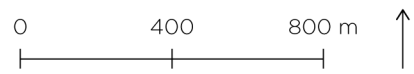
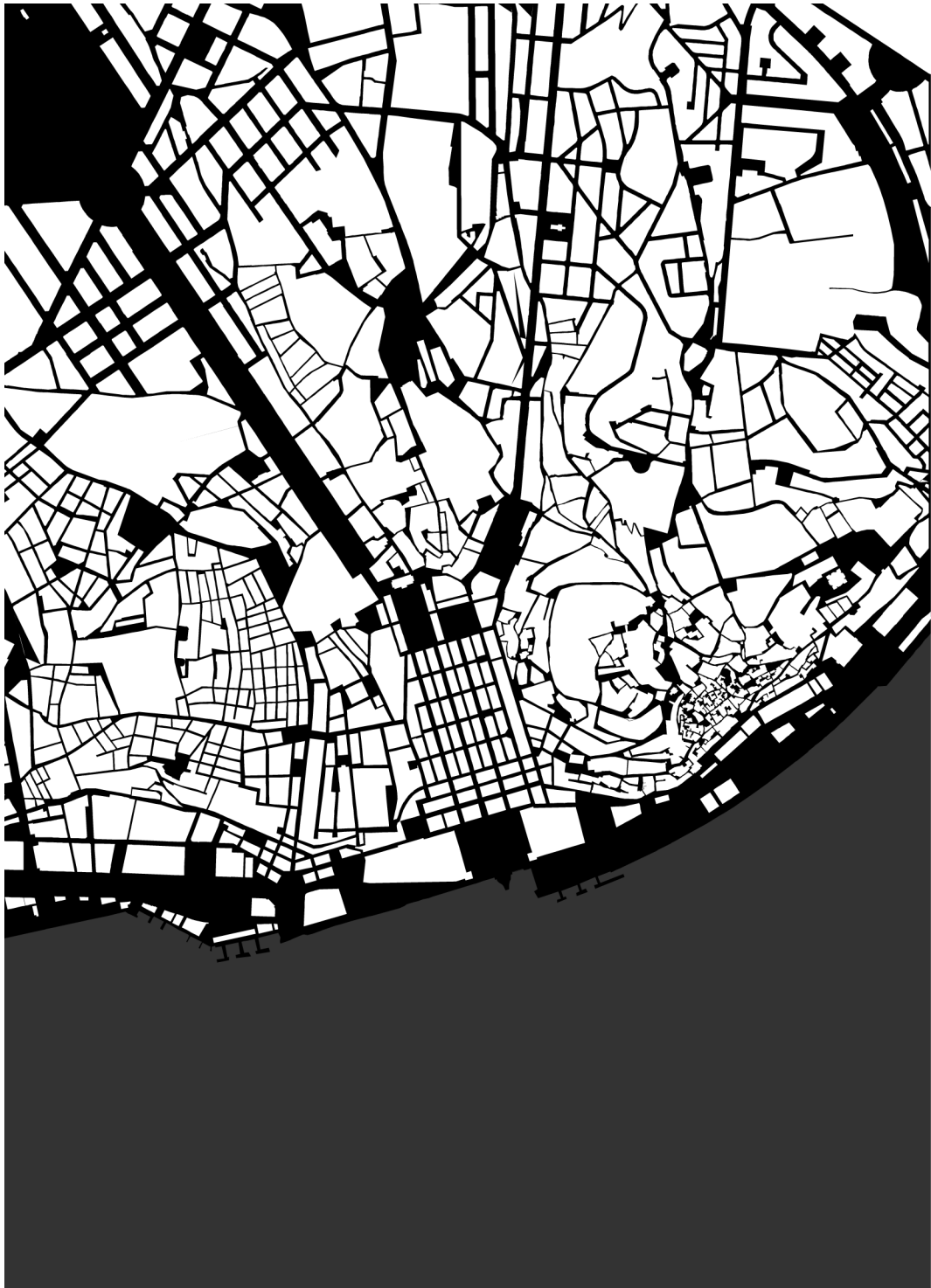
Figura 27: Traçado urbano do centro histórico (esc. 1/20.000)

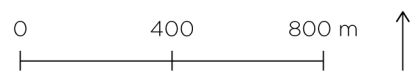
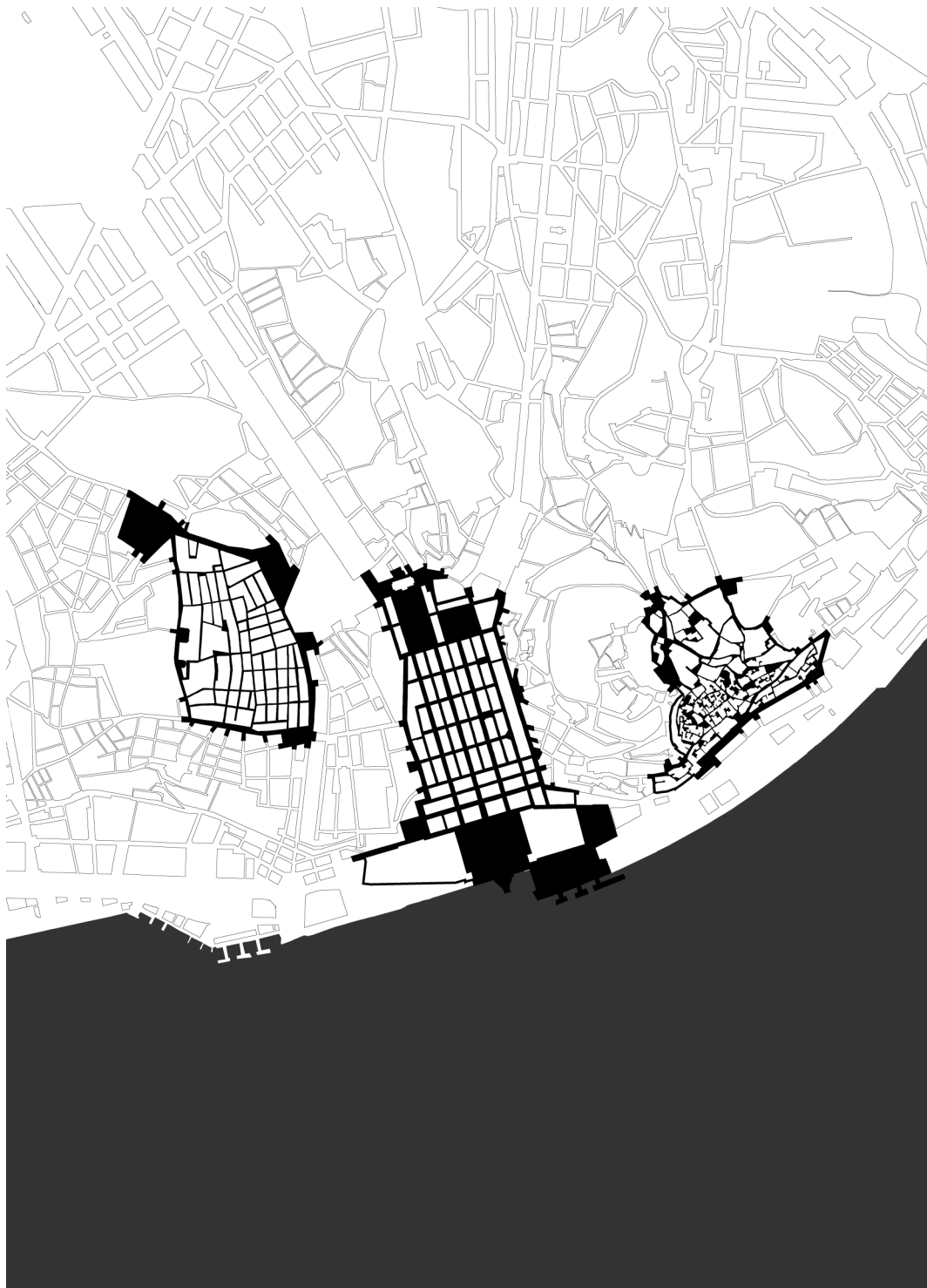
As três áreas selecionadas são representadas por **Alfama**, que possui características típicas dos traçados medievais, o **Bairro Alto**, que representa os tecidos regulares que se adaptam à topografia local e a **Baixa**, que representa os traçados planeados ortogonais.

As áreas escolhidas estão categorizadas no PDM de Lisboa como traçados do tipo A - Traçados orgânicos ou regulares e tipo B - Traçados Planeados. Alfama e Bairro Alto representam os traçados tipo A - Traçados orgânicos ou regulares e a Baixa representa os traçados do tipo B - Traçados Planeados. Essa denominação, entretanto, pode ser questionada, como por exemplo no caso do Bairro Alto, descrito como traçado tipo A, mas apresentando uma malha ortogonal semelhante à Baixa Pombalina, considerada tipo B.

Outro critério de seleção foi a alta incidência de Alojamento Local, além de serem considerados importantes pontos turísticos na cidade de Lisboa. Este perfil, associado às características morfológicas distintas, permitiu investigar alguns problemas relacionados ao turismo quando a sua incidência é excessiva, tomando o Alojamento Local como um indicador da incidência do turismo.







O processo de delimitação de áreas homogêneas deriva do tecido urbano (Fig. 24), a partir da sua decomposição em elementos morfológicos identificáveis.

O centro histórico de Lisboa é constituído por um tecido diversificado e complexo, fruto das muitas sobreposições históricas que lhe deram origem. Da análise do traçado urbano do centro histórico (Fig. 26) e suas condicionantes (Fig. 25), é possível perceber com mais clareza a presença de diferentes tecidos.

Os elementos morfológicos escolhidos para delimitar as áreas homogêneas derivam da análise do espaço urbano e compreendem:

1. o traçado urbano e a malha urbana;
2. as praças;
3. as ruas, os quarteirões, as parcelas e os edifícios;
4. o edifício comum.

Assim, delimitaram-se as três áreas que configuram o caso de estudo. Essa delimitação, embora não se queira precisa ou definitiva, leva em conta a homogeneidade destes elementos compositivos.

(na página anterior)

Figura 28: O traçado urbano do centro histórico e as três áreas delimitadas (esc. 1/20.000)



Figura 29: Rua típica de Alfama

ALFAMA

As origens do processo de urbanização de Alfama remontam ao século XII, quando Lisboa era ocupada pelos muçulmanos. Alfama cresceu nos arrabaldes da antiga muralha Fernandina, na colina de São Vicente, situando-se à nascente da zona fortificada e estendendo-se até o Tejo. Essa ocupação ocorreu de forma lenta e espontânea, aproveitando-se de caminhos preexistentes como elementos estruturantes e da topografia acidentada do local. A eleição dessa área deriva também da presença de fontes de águas naturais, que abasteciam a população (Salgado, 2006).

Quanto ao seu território formal, Alfama é de difícil definição, não sendo bem representada por divisões administrativas. Assim, pode-se afirmar que Alfama é constituída pela malha urbana que se estende, para sul, desde o miradouro das Portas do Sol até à área ribeirinha do Tejo, e cujos limites laterais se vão diluindo, a oeste para o lado da Baixa e Sé, e a este para São Vicente de Fora (Gago, 2017, p. 32).

Alfama configura-se como uma zona primordialmente habitacional, com uma população bastante envelhecida e com pouco poder económico. Nas últimas décadas o bairro tem vindo a perder residentes de maneira significativa, mas tem mostrado alguma capacidade de atração e manutenção da população nos últimos anos, sobretudo pela valorização desta área como ponto turístico importante em Lisboa.



*Figura 31: Alfama:
Malha urbana (esc.
1/20.000)*



*Figura 30: Alfama:
a. O traçado
urbano; b. As
praças (esc.
1/10.000)*



O traçado urbano e a malha urbana

O traçado urbano típico de ocupações medievais é constituído por quarteirões com formas orgânicas e irregulares e por uma malha labiríntica, fruto da lenta ocupação espontânea e não planeada. Particularmente marcada pela herança árabe, Alfama possui uma fisionomia muito própria, consistindo num tecido urbano que se desenvolve de forma orgânica, em alvéolos.

A malha urbana, íngreme, tortuosa e, em certos pontos, quase labiríntica, organiza-se em becos e ruas exíguas, ligadas por numerosos arcos, escadinhas e cotovelos, sem a existência de uma hierarquia viária clara ou uma lógica de organização. A malha medieval facilita a circulação a pé, ao passo que inviabiliza o trânsito automóvel nas ruas mais estreitas e de topografia excessivamente acentuada.

As ruas estreitas, herança da cultura muçulmana, guiam-se por leis individualistas em que os espaços públicos não são importantes, sendo atribuído pouco valor às fachadas em detrimento do interior das casas, que é muito mais valorizado.

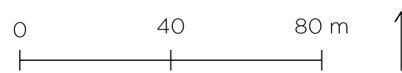
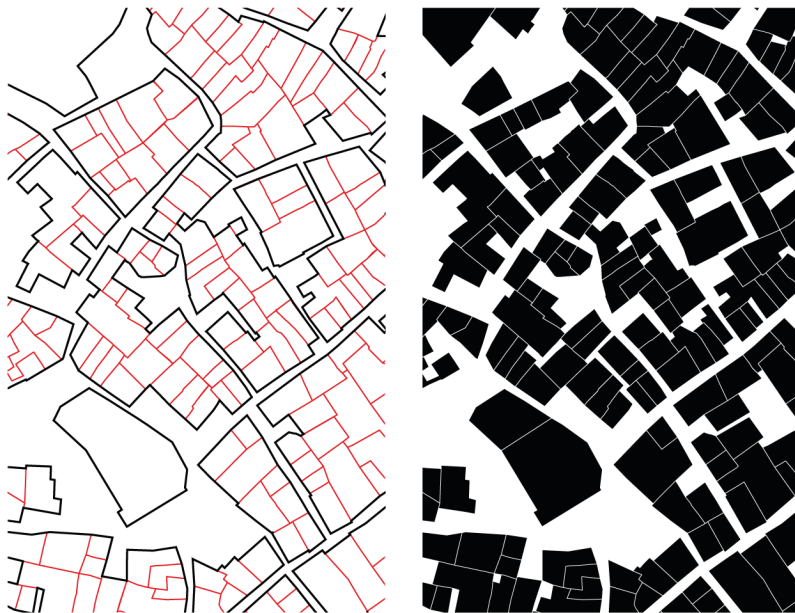
As praças

As praças também são ocorrências espontâneas e não planeadas, estando associadas a edifícios singulares, como no caso do largo de São Miguel e do Largo de Santo Estêvão, ou apenas correspondendo a espaços vagos dentro do bairro densamente ocupado, como no caso do Largo do Chafariz de Dentro.

A área destes largos é muito pequena, o que lhes confere uma capacidade limitada em termos de agregação de pessoas. Ainda assim, simbolicamente estas praças sempre tiveram grande importância para o bairro, funcionando como espaços de reunião em uma área com grande deficiência de áreas de lazer.



*Figura 33: Alfama:
perfil de rua tipo*



*Figura 32: Alfama:
a. As ruas; b. Os
quarteirões; c. As
Parcelas; d. Os
edifícios (esc.
1/2.000)*

As ruas, os quarteirões, as parcelas e os edifícios

As ruas em Alfama são estreitas e tortuosas (em média 1,5 a 2m de largura, mas com grande variedade), definidas pelo alinhamento dos quarteirões, com a presença de escadas, escadinhas e becos sem saída num traçado labiríntico que se adapta à topografia do local. Desta forma, a circulação de automóveis e veículos pesados é muito dificultada, não sendo adequadas para as questões de tráfego atuais.

Devido ao caráter espontâneo e lento desenvolvimento ao longo do tempo, os quarteirões apresentam planta irregular, caracterizada pela ausência de planeamento e pela alta densidade de ocupação. Os quarteirões adquirem múltiplas formas e volumetrias, desenvolvendo-se numa clara adaptação a uma situação de colina⁹. Em seu interior, contém muitas vezes hortas, jardins e espaços livres.

As parcelas apresentam a mesma irregularidade dos quarteirões, possuindo uma enorme variedade formal. Ainda assim, costumam ser de pequena dimensão, em lotes costumeiramente estreitos e alongados, que geram tipologias muito variadas, mas normalmente de área muito pequena.

Assim, o edificado de Alfama apresenta uma grande variedade tipológica, não obedecendo a regras de implantação, altura ou alinhamento, estando suscetíveis às vontades e às formas de construir da época medieval, sendo considerada uma arquitetura vernácula.

⁹ <http://formaurbislab.fa.ulisboa.pt/quarteiraoLisboa.html>

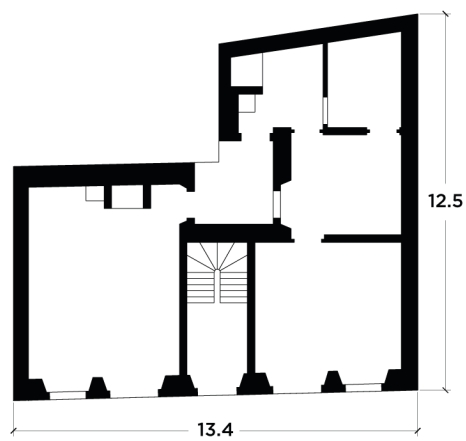
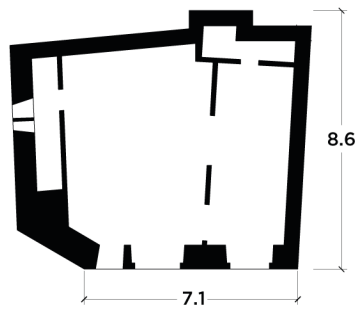
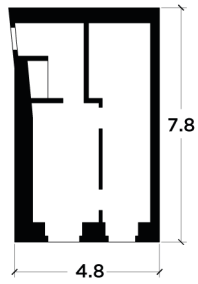


Figura 34:
Tipologias
edificadas em
Alfama: 1. Planta
regular; 2. Planta
irregular; 3.
Palacete (esc.
1/300)

O edifício comum

Os edifícios em Alfama apresentam uma grande diversidade tipológica em termos de planta e implantação nas parcelas, com deficiente organização na disposição das divisões da habitação, não sendo aplicado ainda o conceito de circulação, portanto, a distribuição dos compartimentos fazia-se uns a seguir aos outros. A materialidade dos edifícios medievais ainda é baseada na estrutura de madeira, levando a muitos problemas estruturais e de manutenção, e sendo pouco suscetíveis a acrescentos (sem que haja um reforço estrutural dos edifícios). A materialidade também reforça problemas de ruído entre vizinhos.

A área dos edifícios costuma ser muito pequena, e esses abrigam, em média, apenas um fogo por andar. Ainda assim, dada grande a diversidade tipológica, é possível encontrar diferentes distribuições em edifícios de maior dimensão, além de palacetes e arquitetura erudita. A altura dos edifícios também é muito variada, normalmente entre 1 e 5 pisos.

Muitos edifícios em Alfama originalmente não contavam com casas de banho ou cozinhas equipadas, fato que foi sendo pouco a pouco reparado em uma série de programas de atualização do edificado tanto pela Câmara de Lisboa, quanto pelos particulares, para que passassem a atender a normas mínimas de salubridade.

A função primordial do edificado é a habitação, mas muitos edifícios que contactam os largos ou as ruas de maior importância também integram estabelecimentos comerciais no andar térreo.



*Figura 35: Rua
típica do Bairro
Alto*

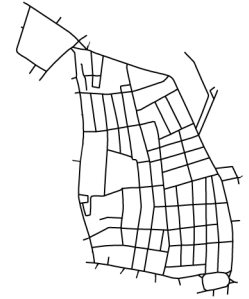
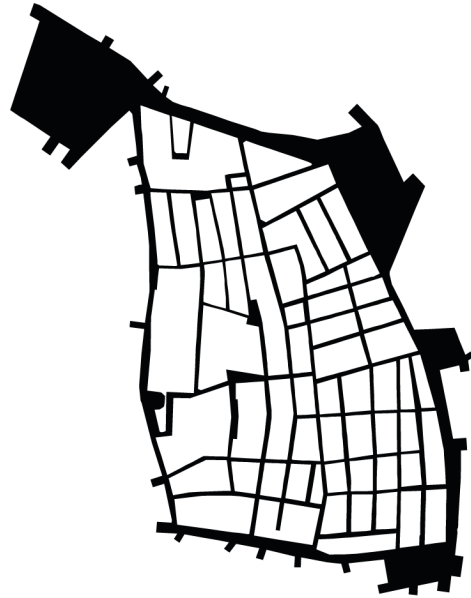
BAIRRO ALTO

Em 1513, por iniciativa de seu proprietário, Bartolomeu de Andrade, começou a desenvolver-se junto à cerca fernandina o loteamento da Vila Nova d'Andrade, que depois passaria a ser conhecido como Bairro Alto, tendo sido construído ao longo de todo o século XVI.

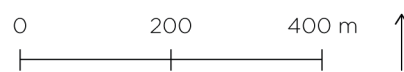
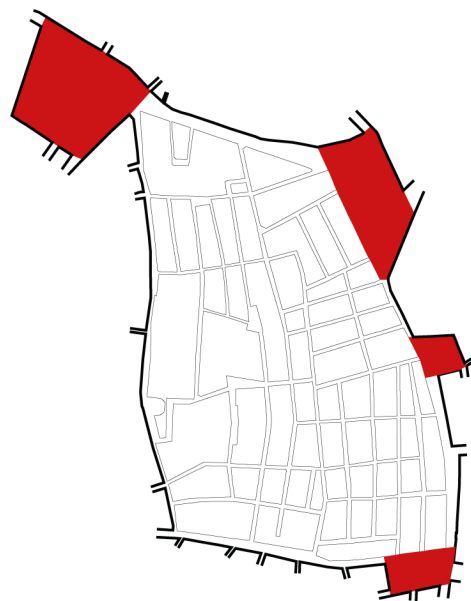
O Bairro Alto configura-se como um tecido fortemente homogéneo, que manteve suas principais características ao longo dos últimos quatrocentos anos e possui uma clara definição dos seus limites na cidade (Salgado, 2006).

No PDM de Lisboa, o Bairro Alto está classificado como *traçado tipo A. Traçados orgânicos ou regulares*. Esta classificação, entretanto, pode ser questionada pois trata-se de um bairro com um traçado bastante ortogonal e regular, assemelhando-se à Baixa Pombalina, por exemplo.

Desde os anos 80 o Bairro Alto vem passando por uma grande transformação sociocultural, estando associado à vida noturna e agregando uma classe artística e intelectual que lhe conferiu forte vida cultural e fez com que o bairro se tornasse percursor num processo de redescoberta do centro histórico de Lisboa, que mais tarde se notaria em outras zonas (Quatenaire, 2017, p.64). A função habitacional ainda prevalece no bairro, mas é considerada uma área bastante dinâmica e diversificada em termos de atividades e usos.



*Figura 37: Bairro Alto:
Malha urbana (esc.
1/20.000)*



*Figura 36: Bairro
Alto: O traçado
urbano e as praças
(esc. 1/10.000)*

O traçado urbano e a malha urbana

A construção sistemática do Bairro Alto a partir de quarteirões formados por lotes com medidas definidas e de um traçado que obedece regras precisas e uniformes gerando uma malha ortogonal (que se adapta à topografia acentuada do local) era novidade em Lisboa e ajudou a criar uma consciência urbanística até então inédita para a cidade (Carita, 1990).

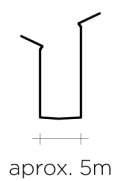
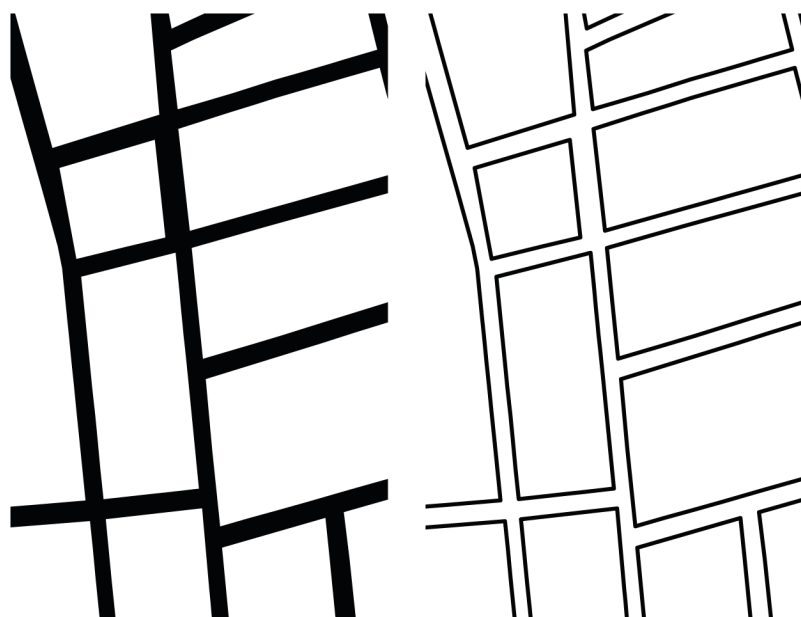
A malha ortogonal era constituída por um sistema de ruas e travessas estreitas, além de uma definição clara dos limites do bairro que criavam uma estrutura residencial contínua e acentuavam a coesão e a privacidade interna. Apesar disso, não existe uma hierarquia viária clara e a diferença de largura entre ruas e travessas no interior do bairro não é perceptível. O Bairro Alto pode ser considerado um lugar de trama apertada, com ruas estreitas e declivosas onde as circulações viária e pedonal são reduzidas e conflituosas. Nesta malha urbana destacam-se as ruas extremamente declivosas e extensas escadarias implantadas de forma a vencer grandes diferenças de cotas.

As praças

Trata-se de um bairro de urbanização densa, com ausência de espaços abertos em seu interior. As praças, representadas pela Praça Luís de Camões, pelo Largo da Trindade, pelo Miradouro de São Pedro de Alcântara e pela Praça do Príncipe Real se localizam nas envolventes do bairro.

As ruas, os quarteirões, as parcelas e o edificado

No Bairro Alto, abandonou-se o traçado de ruas medievais e adotou-se um sistema de ruas e travessas com larguras definidas. A malha ortogonal é formada por ruas estreitas com proporções praticamente idênticas (aproximadamente 5m), e a forte



*Figura 39: Bairro Alto:
perfil de rua tipo*

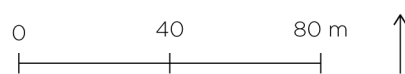
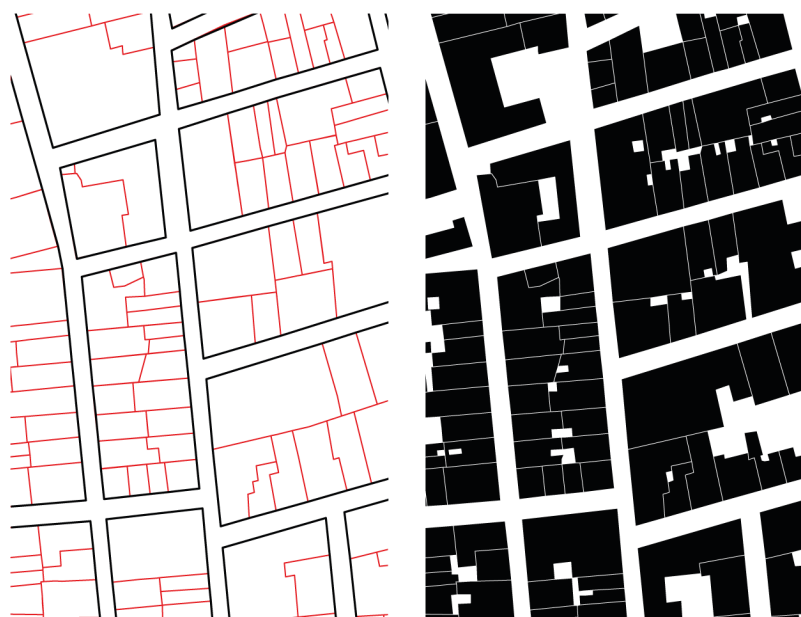


Figura 38: Bairro Alto: As ruas, os Quarteirões, as Parcelas e os Edifícios (esc. 1/2.000)

homogeneidade do edificado marcam a apreciação espacial. Contudo, as ruas do Bairro Alto são bastante estreitas para o tráfego automóvel e o trânsito é limitado em muitas partes do bairro.

O quarteirão passa a ser a métrica básica pelo qual se constitui o espaço, com tipologias definidas de parcelas, que correspondiam na época, em média, a um chão (13,5 x 6,75m), medida agrária utilizada na Idade Média. As parcelas também poderiam ser agrupadas ou divididas, gerando tipologias maiores e menores, mas a respeitar a métrica básica. Os pequenos quarteirões são estreitos e alongados, com larguras que alteravam entre os 20 e 30 metros e comprimentos variáveis, acentuando uma forte densidade de construção e ocupação.

Os edifícios também obedeciam a regras de implantação, respeitando cêrceas já definidas que reforçam a homogeneidade tipológica e ajustam-se tanto para a arquitetura vernacular quanto para a erudita, como palacetes e igrejas. Parte do bairro foi reconstruído após o terremoto, adaptando-se às tipologias pombalinas, que no interior do Bairro Alto caracterizam-se pela economia de meios e de ornamentação das fachadas.

O edifício comum

Segundo Carita (1990), a arquitetura vernácula no Bairro Alto veio romper com técnicas e hábitos construtivos medievais, substituindo o uso da estrutura medieval do edifício em madeira pelo edifício de alvenaria com fachada plana.

Existem três tipologias principais, que dizem respeito à ocupação das parcelas. Na primeira, que remete às construções rurais nos arredores de Lisboa e corresponde, grosso modo, ao início da ocupação do Bairro Alto, a parcela era parcialmente ocupada, deixando espaço no logradouro para um pequeno quintal. Na segunda tipologia a parcela era totalmente ocupada e os

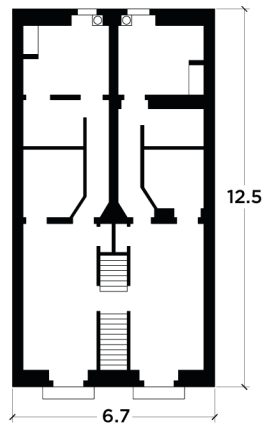
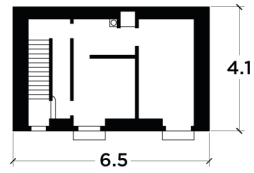


Figura 40:
 Tipologias edificadas: Bairro Alto: a. Um chão - baixo índice de ocupação; b. Um chão - alto índice de ocupação; c. Meio chão (esc. 1/300)

logradouros se resumiam a um pequeno saguão. Com o tempo, o sistema estrutural inicial do loteamento, dividido por parcelas de um chão (6,75 x 13m), começou a ser frequentemente transgredido, e o chão passou a ser dividido em duas parcelas, no que a segunda tipologia estreita e comprida se adaptava com mais facilidade.

A estrutura de lote estreito e comprido significava um forte índice de ocupação. A nível da planta e estrutura, a segunda tipologia era menos versátil, no que encontramos com frequência sua estrutura inicial pouco alterada.

A primeira tipologia é formada por edifícios baixos de rés-de-chão e primeiro andar com vãos assimétricos e uma planta tendencialmente quadrada. As poucas aberturas dão a estes edifícios um caráter maciço. Nesta tipologia, a ausência de varandas de sacada, elemento fundamental de vizinhança e convivência urbana, acentuam a sua origem rural e revelam um edifício voltado para dentro, onde as janelas são utilizadas apenas pela sua função de iluminação, sem um significado social.

A segunda tipologia é caracterizada por edifícios de 3 a 4 pisos, mais fenestrados, com janelas de sacada ao nível dos diferentes andares e mantendo o alinhamento de vãos. Diferentemente do primeiro tipo, a planta tende a ser retangular, aproximando-se da tipologia medieval.

Embora o terramoto de 1 de Novembro de 1755 tenha destruído a zona baixa da cidade, a maior parte do Bairro Alto foi poupada. Dessa forma, o traçado do bairro permaneceu inalterado durante a grande reforma urbanística do período Pombalino, mas muitos dos edifícios quinhentistas foram substituídos, em especial na área adjacente ao Chiado.

As tipologias construtivas do Bairro Alto caracterizam-se pela homogeneidade tipológica, pela pequena dimensão das parcelas e edifícios e pela austeridade das construções. Ainda assim existe alguma variação na altura e na materialidade dos edifícios.



*Figura 41: Rua
típica da Baixa*

BAIXA

Localizada entre as colinas do Castelo e a de São Francisco, resultado de sucessivos assoreamentos do vale formado pela foz de duas ribeiras (Vale do Pereiro e Arroios), que ali se juntavam ao estuário do Tejo, a ocupação atual da Baixa Pombalina tem origem no terremoto de 1755 (grau 9 na escala *Richter*), que, seguido de um grande incêndio, arrasou a parte baixa da cidade e trouxe grande destruição (França, 1994). Antes disso, apresentava uma morfologia baseada na tradição vernácula, densamente ocupada, preenchida por ruas irregulares e marcada por dois eixos principais e pela presença de duas praças, uma próxima ao rio (a Ribeira) e outra no interior do vale (o Rossio).¹⁰

Após o terremoto, adotou-se um plano de reconstrução proposto pelo engenheiro-mor do reino Manuel da Maia, com a colaboração de Eugénio dos Santos e do tenente-coronel Carlos Mardel. As obras iniciaram-se em 1758-59. O plano de reconstrução propunha a demolição total do que restou, o que significava maior liberdade para empreender as melhorias que se achassem necessárias, permitindo o desenvolvimento de um processo inovador de conceção e execução de um tecido urbano (Bueno, 2005).

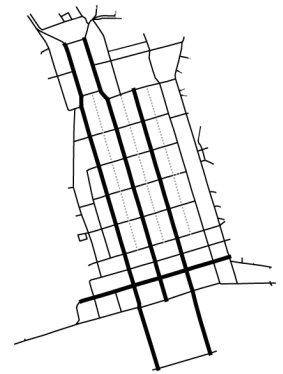
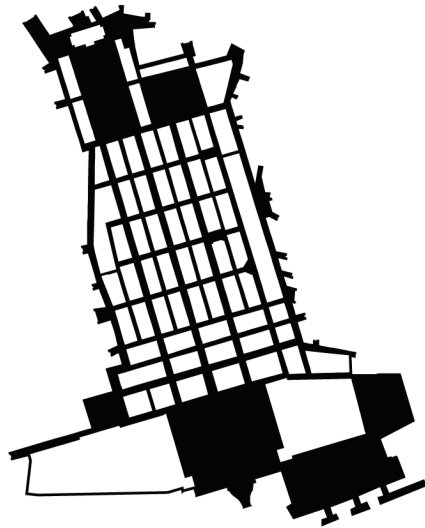
A reconstrução da Baixa baseava-se em três elementos essenciais: um traçado urbano; uma composição de fachadas; e um sistema construtivo, a gaiola pombalina. Também houve um esforço de compensação proporcional aos antigos proprietários, com base na área e localização das propriedades que foram reemparceladas¹¹.

A função comercial foi incentivada desde o projeto inicial, incorporando atividades já existentes antes do terremoto e

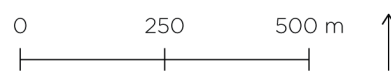
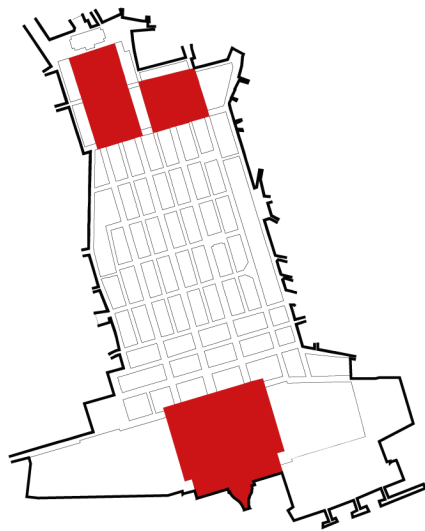
¹⁰

http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5966

¹¹ <http://formaurbislab.fa.utl.pt/baixa.html>



*Figura 43: Baixa:
Malha urbana (esc.
1/20.000)*



*Figura 42: Baixa:
O traçado urbano
e as praças (esc.
1/15.000)*

distribuindo-as por ruas com toponímias idênticas às anteriores, mas organizadas por uma lógica produtiva esclarecida e moderna. Assim, a Baixa configura-se como uma zona primordialmente de serviços, onde a função comercial prevalece sobre a função habitacional, tendo, nas últimas décadas, perdido significativamente população residente.

O traçado urbano e a malha urbana

O novo traçado urbano apresenta-se como um conjunto estruturado, baseado numa malha perfeitamente ortogonal com ruas hierarquizadas (pela dimensão variável das vias públicas) e diversificado (pela mudança de orientação e dimensão dos quarteirões), sendo facilmente reconhecido no tecido urbano da cidade (Salgado, 2006).

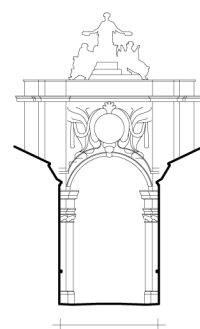
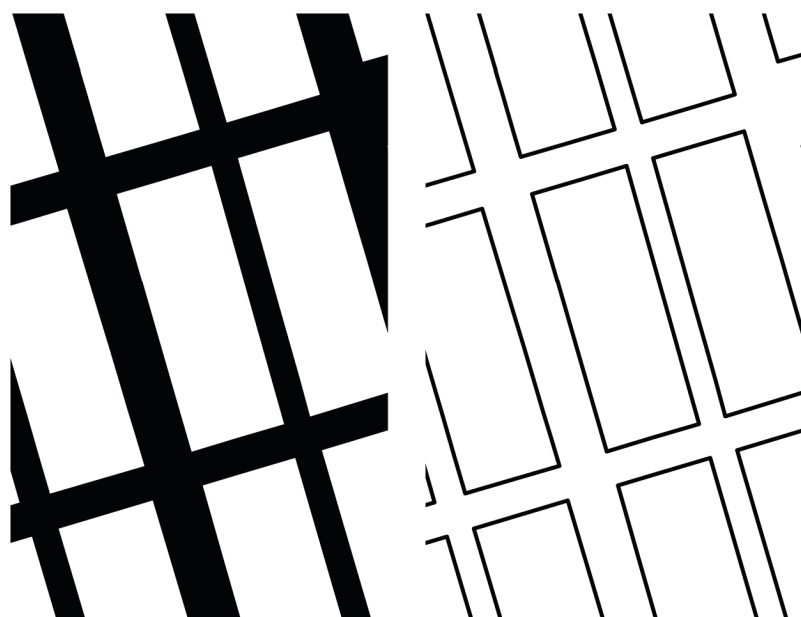
A malha urbana é composta por ruas que se hierarquizam em três categorias: ruas principais, travessas e ruas secundárias. A cada uma corresponde uma largura definida (respetivamente 60, 40 e 30 palmos).

As praças

Na Baixa, o espaço público é formado por grandes praças implantadas nos limites da nova urbanização – o Terreiro do Paço (ou Praça do Comércio), a Praça do Rossio e Praça da Figueira – sendo estas também regulares e obedecendo à mesma rigidez da malha ortogonal. Estas praças possuem um carácter monumental e grande dimensão e receberiam um tratamento tipológico especial, assumidas como um dos pontos principais do projeto de renovação.

A rua, os quarteirões, os lotes e o edificado

As novas ruas propostas contavam com um sistema de infraestruturas de esgotos visitáveis que recebia as águas



13,2m
(Rua Augusta)

Figura 45: Baixa: perfil de rua tipo (Rua Augusta)

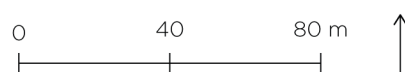
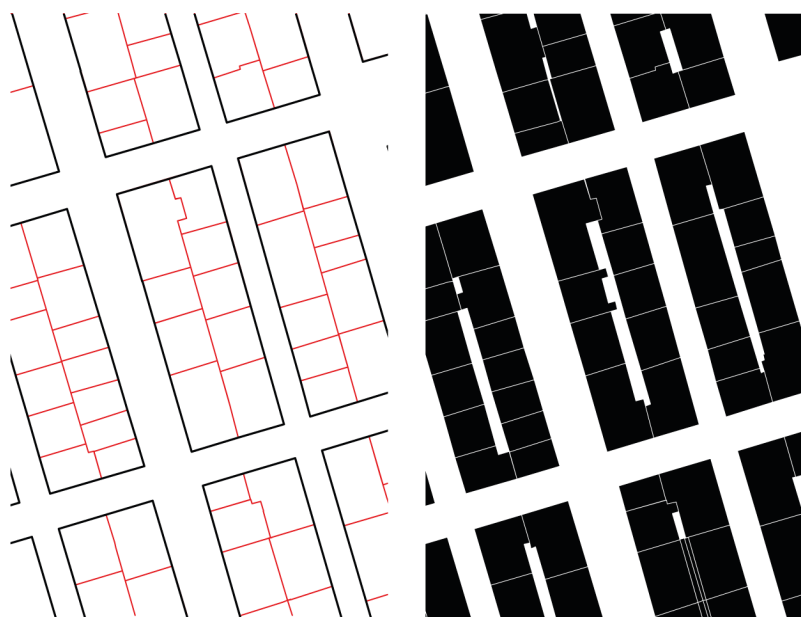


Figura 44: Baixa: As ruas, os Quarteirões, as Parcelas e os Edifícios (esc. 1/2.000)

provenientes dos interiores dos quarteirões, inovação importante para a cidade de Lisboa no século XVIII, além de possuírem em seu perfil transversal uma divisão em três partes, designando os espaços adjacentes aos edifícios para os peões, e a parte central para a circulação de cavalos e carruagens. As ruas da Baixa adaptaram-se bem às mudanças impostas pelo automóvel, pois possuem larguras generosas que comportam o tráfego de veículos leves e pesados.

O novo traçado urbano é composto por quarteirões de dimensões praticamente idênticas dispostos em sentido norte-sul, que se caracterizam pela ausência de logradouros e pela forte densidade de ocupação. Existem praticamente apenas duas tipologias de quarteirão, com 25x70m e 33x58m. As exceções localizam-se nos limites do bairro.

As parcelas ocupam meio quarteirão (12,5 e 16,5m) de profundidade e frentes variáveis, mas respeitando sempre uma malha de composição ortogonal que rege tanto o desenho das fachadas como a estrutura dos edifícios e, conseqüentemente, a sua organização interna.

A tipologia edificada da Baixa surge a partir do desenho da fachada, que respondiam a critérios rígidos e correspondiam à hierarquia viária proposta. Existiam três tipologias predominantes, A, B e C, que se distinguiam pelo desenho das frontarias. Os edifícios obedeciam a regras definidas com relação à altura, com 4 pisos e cêrceas que não ultrapassavam a largura das vias (regra dos 45°). Os elementos e a materialidade das fachadas também eram normalizados e as edificações possuíam um sistema antissísmico, construídas em gaiolas de madeira (gaiola pombalina).

Assim, o edificado apresenta forte homogeneidade tipológica, apesar de existir alguma variação, na cêrcea dos edifícios, resultados de acrescentos posteriores, e na época de construção das edificações.

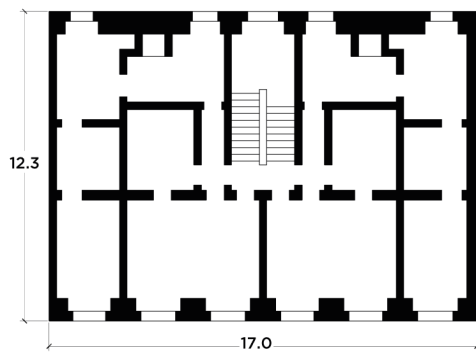
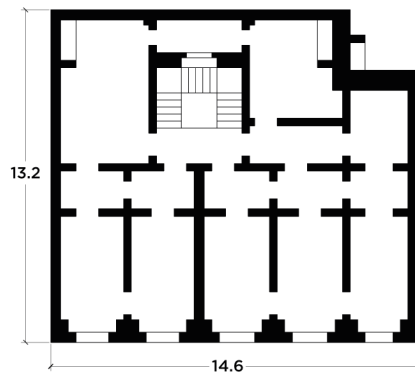
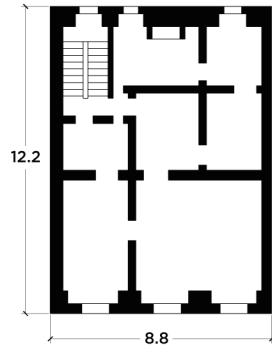


Figura 46:
 Tipologias edificadas na Baixa: 1. Edifício singular; 2. Esquerdo-direito assimétrico; 3. Esquerdo-direito simétrico (esc. 1/300)

O edifício comum

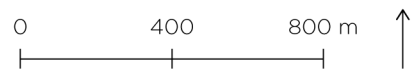
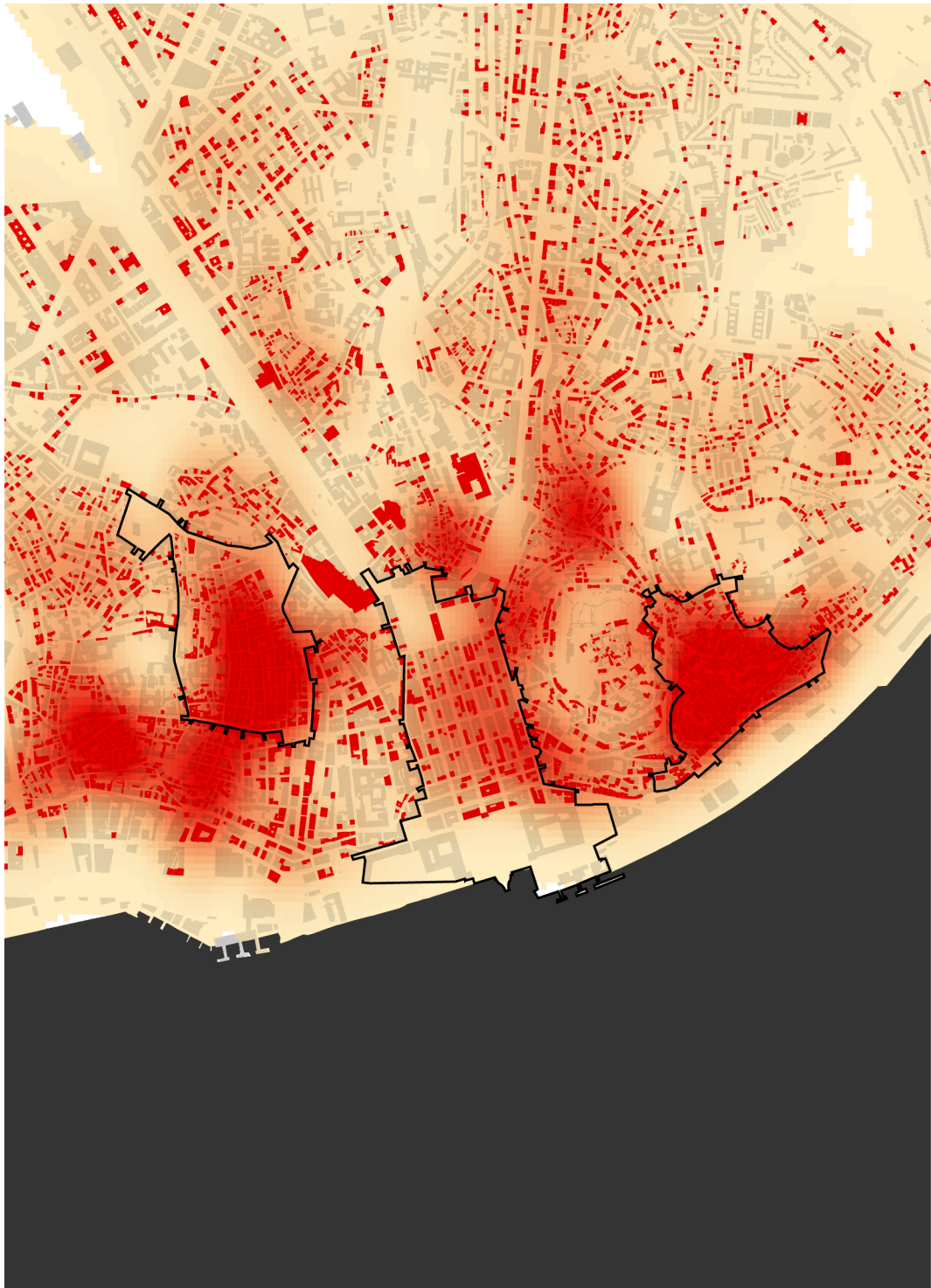
As principais tipologias encontradas na Baixa dizem respeito a quantidade de fogos existentes por piso, sendo a maior parte dos edifícios compostos por dois apartamentos por piso (esquerdo-direito) e alguns por um único fogo (singular). Os edifícios do tipo esquerdo-direito ainda se distinguem pela distribuição da planta, podendo ser simétricos ou assimétricos.

O interior dos edifícios, ao contrário do exterior, revela-se de acabamento simples e austero. O acesso normalmente é feito através de um estreito hall no centro do edifício, e separam os pisos quase sempre por dois lances e um patamar intermédio (Mascarenhas, 2004).

Apesar de existirem inúmeras distribuições possíveis, por norma os edifícios apresentavam os compartimentos mais importantes, como as salas de estar e jantar, próximas da rua para poderem se beneficiar da iluminação natural, enquanto a cozinha se localizava do lado oposto da casa, junto ao saguão. Entre as principais divisões da casa não existiam praticamente corredores de distribuição, encontrando-se uma serie de quartos interiores interligados.

Quase a totalidade dos edifícios da Baixa abriga estabelecimentos comerciais no piso térreo, reforçando o caráter do bairro, que se estabelece como o coração da cidade ativa, tendo concentrado durante muito tempo a maior parte do comércio e serviços em Lisboa.

Comparativamente com as outras áreas analisadas, as tipologias da Baixa apresentam maior dimensão, melhor distribuição interna dos fogos (separados pelo vão de escadas), e a materialidade dos edifícios confere alguma qualidade em termos de ruído.



A INCIDÊNCIA DO ALOJAMENTO LOCAL NAS ÁREAS HOMOGÉNEAS QUE CONSTITUEM O CASO DE ESTUDO

A incidência do turismo nas áreas homogéneas descritas acima foi medida através da incidência de Alojamento Local. Essa escolha deriva de considerar AL como a melhor expressão da pressão do turismo nos tecidos urbanos (correlação entre incidência de AL e o número de visitantes tende a ser alto).

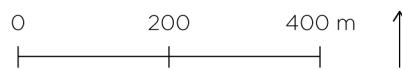
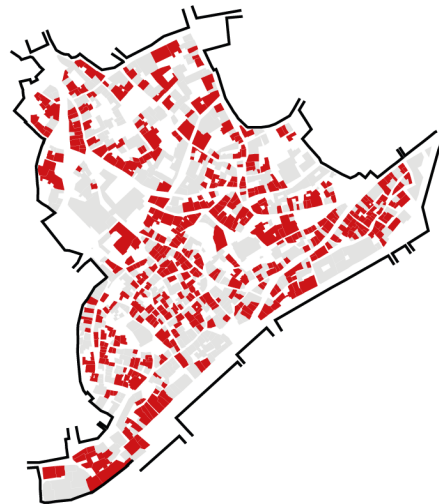
Como mencionado anteriormente, o centro histórico de Lisboa concentra a maior parte dos estabelecimentos de Alojamento Local, cerca de 80% do total, sendo esperada uma alta incidência nas três áreas de estudo delimitadas. Essas áreas são, portanto, muito afetadas pelo turismo, recebendo os impactos positivos e negativos da atividade de maneira bastante evidente.

O cálculo da incidência do Alojamento Local foi feito com base no rácio entre o número de Alojamentos Clássicos disponibilizado pelo INE nos Censos de 2011 e o número de estabelecimentos de AL disponibilizados pelo Turismo de Portugal em Janeiro de 2019.

A delimitação das áreas homogéneas levou em conta também os setores censitários utilizados pelos Censos, permitindo assim aplicar as variáveis fornecidas pelo INE às áreas delimitadas.

*(na página
anterior)*

*Figura 47:
Concentração do
AL no centro
histórico (Mapa de
Calor) (esc.
1/20.000)*



*Figura 48: Alfama:
a. Edificado; b.
Edifícios afetos ao
Alojamento Local
(esc. 1/10.000)*

Alfama

Em Alfama, o Alojamento Local já representa 44.70% do total de alojamentos clássicos, o que mostra uma grande pressão do setor turístico sobre a habitação. Em termos absolutos, são 1485 casas e apartamentos afetos ao AL, numa área com características primordialmente residenciais e com um tecido social bastante fragilizado. Assim, os impactos do turismo tendem a ser de natureza social, influenciando diretamente no bem-estar dos residentes desta área. As características do traçado medieval também reforçam questões relacionadas à mobilidade e ao uso do espaço.

- Alojamentos clássicos: 3322
- Estabelecimentos AL: 1485
- Percentual: 44,70%
- Área: 0.17 km²

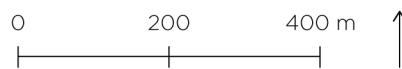


Figura 49: Bairro Alto: a. Edificado; b. Edifícios afetos ao Alojamento Local (esc. 1/10.000)

Bairro Alto

O Bairro Alto possui 36,68% dos alojamentos destinados ao Alojamento Local. Este valor ainda se encontra muito acima dos 20% permitidos em áreas de contenção, o que leva a uma grande pressão sobre esta área em específico. Esta zona também é caracterizada como primordialmente residencial, levando a possíveis conflitos com este uso. As características físicas do bairro, com ruas estreitas e poucas zonas de estar, reforçam questões relacionadas ao uso do espaço e à mobilidade.

Alojamentos clássicos: 3019

Estabelecimentos AL: 1168

Percentual: 38,68%

Área: 0.23 km²

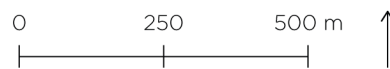
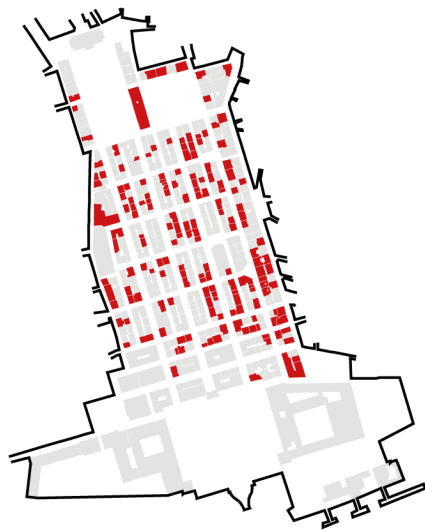
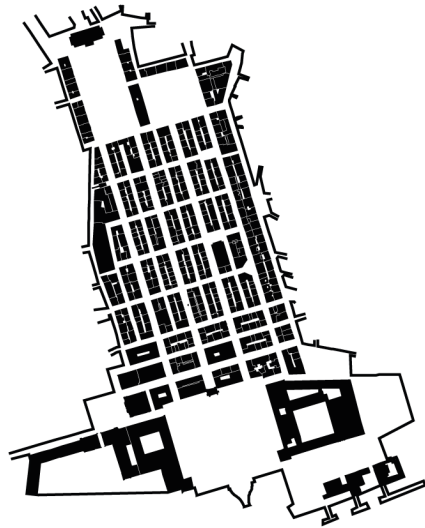


Figura 50: Baixa: a. Edificado; b. Edifícios afetos ao Alojamento Local (esc. 1/15.000)

Baixa

A Baixa apresenta o maior percentual de afetação ao Alojamento Local: 56,32%. São 801 fogos em 1422 ocupados por estabelecimentos de AL, causando grande pressão sobre esta área em particular. Mesmo que a Baixa não se caracterize como uma zona residencial, a pressão turística também se faz sentir aos frequentadores e usuários habituais, que sofrem com os impactos do turismo excessivo no seu dia-a-dia.

As características físicas da Baixa, com ruas largas e bem conectadas e a presença de grandes infraestruturas intermodais reforçam sua posição como polo centralizador dos meios de transporte, podendo levar a problemas relacionados com a mobilidade

Alojamentos clássicos: 1422

Estabelecimentos AL: 801

Percentual: 56,32%

Área: 0.4 km²

CAPÍTULO 5.

OS PROBLEMAS DECORRENTES DO TURISMO SOB A FORMA DE ALOJAMENTO LOCAL

Apesar de já haver alguma literatura no que se refere a problemas associados ao turismo, pouca relação ainda foi feita entre os impactos do turismo e o espaço público, e quais são os possíveis problemas que recaem diretamente sobre o espaço urbano quando a incidência do turismo é excessiva.

Assim, buscou-se criar uma lista de possíveis problemas do turismo excessivo a partir de uma análise empírica, baseada em análises *in loco*, onde foi possível identificar problemas derivados de uma alta incidência turística que afeta os moradores bem-estar, conservação do patrimônio, segurança e manutenção do espaço público em cada zona anteriormente delimitada

Estas questões foram então apresentadas às partes interessadas não comprometidas com a atividade turística em entrevistas como impactos esperados causados pelo turismo em áreas urbanas com características específicas. Ao final, é feita uma análise quantitativa desses problemas, buscando evidenciar com mais precisão a relação entre turismo e forma urbana.

Os problemas encontrados estão relacionados ao espaço (público e privado), mas é importante reconhecer que o turismo acarreta também outros de natureza social e econômica, que não serão diretamente abordados na presente pesquisa. É difícil, entretanto, travar um limite entre os impactos no espaço urbano e os impactos sociais causados pelo turismo e pelo AL, uma vez que problemas relacionados com a imagem urbana e a segregação urbana, por exemplo, estão diretamente relacionados com os processos de gentrificação e esvaziamento do centro histórico causados sobretudo pela rápida sobrevalorização dos preços de venda e de arrendamento de imóveis.

Relacionam-se a seguir 12 situações levantadas durante o trabalho de campo que se configuram como problemáticas e podem ser observáveis - e previsíveis - a partir da análise da forma urbana. Essa relação não é exaustiva, constituindo-se tão somente como um exemplo de aplicação da metodologia proposta.

- i) **Tráfego pedonal** como a dificuldade de circulação no espaço público
- ii) **Acessibilidade de Emergência** como a obstrução do acesso de veículos ou equipamentos de segurança
- iii) **Tráfego de Transporte Público** como o nível de serviço alterado dado pelo acesso a linhas de ônibus, por frequência de ônibus, pela disponibilidade de assento e pela facilidade de circulação de ônibus
- iv) **Concentrações de Pessoas** como a dificuldade de desfrutar confortavelmente e seguramente de espaços públicos valorizados
- v) **Rotas Urbanas Superlotadas** como itinerários locais que se tornaram rotas de passagem disfuncionais para muitos indivíduos não residentes
- vi) **Acesso aos Edifícios** como a limitação a entrada ou saída dos edifícios
- vii) **Riscos relacionados à Pavimentação** como os riscos a circulação pedonal segura nos pavimentos tradicionais
- viii) **Segurança dos Edifícios** como a possibilidade de acidentes relacionados à ocupação ou transformação do edifício
- ix) **Conflitos com o Uso Residencial** como os efeitos negativos do turismo que tornam a vida desconfortável para os residentes permanentes (por exemplo, ruído)
- x) **Imagem urbana** como a transformação não intencional de espaços públicos, bem como dos espaços privados que interceptam o espaço público
- xi) **Danos ao Patrimônio** como a frequência de pequenos danos sistemáticos a monumentos ou elementos urbanos valorizados
- xii) **Segregação Urbana** como a sensação de residir ou trabalhar em uma área desconectada da comunidade de moradores urbanos

Categorias de problemas e sua relação com a forma urbana

Os problemas encontrados foram então divididos em categorias, que se relacionam com os elementos morfológicos analisados em cada área homogênea. Essa categorização, contudo, não significa que os problemas incidam ou derivem diretamente apenas de uma ou outra característica em específico, mas serve de base para que posteriormente possam ser reveladas algumas relações entre os vários problemas estudados.

A mobilidade relaciona-se com as características do traçado e da malha urbanas, que influenciam diretamente na fluidez do trânsito e na caminhabilidade de cada área.

As questões de uso e fruição do espaço podem se relacionar com o formato, frequência e tamanho das praças nos diferentes tecidos, por exemplo, o que leva a concentrações excessivas de pessoas nas ruas ou em outros espaços não designados para tal. Já as rotas urbanas superlotadas estão associadas aos pontos turísticos que, muitas vezes, também coincidem com as praças. Em Lisboa é curioso notar que muitos destes percursos superlotados também correspondem aos eixos de articulação entre diferentes tecidos urbanos (Fig. 6), sendo a rota natural ao percorrer várias áreas da cidade.

O espaço público refere-se às questões de acesso aos edifícios e riscos ligados à pavimentação, uma vez que a forma das ruas e dos quarteirões, bem como a divisão das parcelas e as tipologias edificadas interferem diretamente no ritmo e frequência dos acessos. As questões relacionadas à pavimentação tradicional de Lisboa também dependem da forma das ruas, sendo influenciadas pela presença/ausência de escadas, pela dimensão das vias e pela topografia, entre outros fatores, como a manutenção do pavimento.

O espaço privado refere-se às tipologias edificadas e aos possíveis problemas que surgem a partir delas, como os conflitos com o uso residencial, ocasionado muitas vezes pelo excesso de ruído em partes comuns dos edifícios, e a segurança dos edifícios, que diz respeito à reabilitação, causando possíveis desequilíbrios em termos de estrutura e a descaracterização do edificado tradicional.

Já as transformações do espaço/sociais não foram relacionadas diretamente à nenhuma característica formal, derivando do comportamento de turistas e residentes e de relações interpessoais.

MOBILIDADE

O TRAÇADO URBANO E A MALHA URBANA

- Tráfego pedonal
- Acessibilidade de Emergência
- Tráfego de Transporte Público

USO/FRUIÇÃO DO ESPAÇO

AS PRAÇAS

- Concentrações de Pessoas
- Rotas Urbanas Superlotadas

O ESPAÇO PÚBLICO

AS RUAS, OS QUARTEIRÕES, AS PARCELAS E O EDIFICADO

- Acesso aos Edifícios
- Riscos relacionados à Pavimentação

O ESPAÇO PRIVADO

O EDIFÍCIO COMUM

- Segurança dos Edifícios
- Conflitos com o Uso Residencial

TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO/SOCIAIS

- Imagem urbana
- Danos ao Património
- Segregação Urbana

Tabela 10: Aplicação da lista de problemas às áreas homogêneas na visão do investigador

	Alfama	Bairro Alto	Baixa
Tráfego pedonal	3	3	2
Acessibilidade de Emergência	3	2	1
Tráfego de Transporte Público	3	2	3
Segurança dos Edifícios	2	2	2
Acesso aos Edifícios	2	2	1
Pavimentação	3	2	2
Rotas Urbanas Superlotadas	3	3	3
Concentrações de Pessoas	3	3	2
Preservação do Património	1	3	1
Conflitos com Uso Residencial	3	2	1
Imagem urbana	3	3	2
Segregação Urbana	3	2	1

Legenda:

0 - não possui opinião

1 - não problemático

2 - problemático

3. - muito problemático

APLICAÇÃO DA LISTA DE PROBLEMAS ÀS ÁREAS HOMOGÉNEAS

A lista de problemas associados à alta incidência do turismo foi aplicada às três áreas homogéneas que constituem o caso de estudo, de forma a verificar os impactos em cada uma delas. A cada um dos problemas foi atribuída uma nota entre 0 e 3 valores, que significavam: 0 - *não possui opinião*, 1 - *não problemático*, 2 - *problemático*, 3. - *muito problemático*.

Apesar do sistema de pontuação simplificado, este visava um entendimento facilitado dos problemas pelos diversos perfis de entrevistados, sendo possível o aperfeiçoamento do método de avaliação em estudos futuros.

Foi escolhida uma abordagem qualitativa por esta ser mais indicada ao analisar transformações recentes e ainda desconhecidas, e que por meio de pesquisas quantitativas podem perder informações essenciais ao seu entendimento. Segundo Guerra (2006), apenas uma investigação de natureza qualitativa pode examinar em profundidade determinados fenómenos recentes, além de oferecer informações importantes quanto à perceção de residentes e utilizadores sobre o seu espaço habitacional e a cidade.

Foram utilizadas duas visões para avaliação: a) visão do investigador, obtida a partir de visitas aos locais e registos fotográficos e b) visão dos atores locais, obtida a partir de entrevistas.



51



52



53



54



55



56

Os problemas detetados em Alfama

As ruas muito estreitas e sinuosas dificultam o tráfego pedonal quando o fluxo de peões é muito intenso. O turismo excessivo, gerado muitas vezes por excursões turísticas que chegam ao bairro em grandes grupos e agravado por fenómenos como o turismo de cruzeiros, tende a ser bastante prejudicial no tecido medieval, que não comporta com facilidade um número muito alto de pedestres ao mesmo tempo e encontra-se muito congestionado nos horários em que se concentram os turistas.

(na página anterior)

Figura 51: Rua típica com estendais em Alfama

Figura 52: Estendais em Alfama

Figura 53: Largo de São Miguel

Figura 54: Problemas de pavimentação no Beco das Cruzes

Figura 55: Fila de espera pelo Elétrico 28 no seu ponto inicial (Martim Moniz)

Figura 56: Tuk-Tuks estacionados em frente ao Largo do Chafariz de Dentro

Em termos da acessibilidade de emergência o bairro é pouco acessível, o que o torna bastante vulnerável em casos de acidentes ou quando é necessário o tráfego de veículos de emergência, sendo este fato agravado pelo fluxo intenso de pessoas nas ruas.

O tráfego de transportes públicos é quase inexistente no interior de Alfama, por causa das próprias características do traçado urbano, que impedem o fluxo de veículos pesados. O problema encontra-se nos transportes superlotados por turistas que servem ao bairro, como o caso do Elétrico 28, que faz a ligação entre Alfama, Graça, Baixa e Campo de Ourique, mas tornou-se uma atração turística, o que impede o seu uso normal por residentes e utilizadores e acaba por criar conflitos entre turistas e locais.

Os problemas relacionados ao espaço construído em Alfama também são intensificados pelo uso excessivo. No caso da pavimentação tradicional de Lisboa, que requer constante manutenção, a atividade turística veio a ressaltar um problema anterior à sobrecarga causada pelo excesso de turistas. Por tratar-se de uma zona com relevo acentuado, com muitas escadas, escadinhas, e ruas com grande inclinação, o pavimento sofre desgastes ainda maiores, e a falta de conservação dos anos anteriores faz-se sentir nas áreas mais interiores do bairro que ainda não passaram por processos de reabilitação.



(na página anterior)

Figura 57: Concentração de pessoas em Alfama

Figura 58: Concentração de pessoas no Largo de São Miguel

Figura 59: Concentração de pessoas/ segregação urbana na Rua de São Miguel

Figura 60: Problemas de pavimentação em escadaria de Alfama

Figura 61: Sinais de resistência da população de Alfama, na Rua dos Remédios (conflitos com o uso residencial)

Figura 62: Imagem urbana alterada no Largo do Chafariz de Dentro

Os edifícios construídos em banda e em sua maioria com estrutura em madeira são bastante suscetíveis a novos esforços, sendo necessária atenção especial na reabilitação do edificado tradicional para fins de alojamento turístico.

As altas densidades ocupacionais aliadas às ruas estreitas causam problemas de acesso aos edifícios, que por vezes ficam com entradas e saídas obstruídas pela grande quantidade de pessoas a circular no espaço público.

A falta de locais públicos em Alfama faz com as pessoas se concentrem nos pequenos largos, como no Largo de São Miguel e o Largo do Chafariz de Dentro, que por vezes não comportam os grandes grupos, ou em qualquer outro espaço disponível para reunir-se. Apesar disso, os danos patrimoniais não parecem ser significativos, além de eventuais graffitis e pichações que parecem acontecer independentes da atividade turística.

Os conflitos com o uso residencial em Alfama acontecem a vários níveis. No interior dos edifícios são causados pela própria tipologia construtiva, que em sua maioria não possui bom isolamento acústico entre os fogos, tanto pela materialidade das construções, a maior parte ainda em estrutura de madeira, quanto pela distribuição interna dos edifícios, levando a conflitos entre residentes e turistas que se utilizam o Alojamento Local para se hospedar por causa do ruído em áreas comuns (malas a subir e descer escadas, por exemplo) e no interior dos apartamentos. Por causa das características do tecido medieval (ruas estreitas e sem locais adequados para a reunião de pessoas), os conflitos com residentes também acontecem de fora para dentro, pois os ruídos externos (malas a passar no pavimento tradicional de Lisboa, por exemplo) também podem ser ouvidos no interior das habitações.

As transformações sociais em Alfama causadas pelo turismo têm sido bastante significativas, sendo apontadas em vários estudos recentes. Gago (2018), que conduziu um estudo sobre a transformação das habitações em Alojamento Local na Rua dos

Remédios em Alfama, referem a rápida transformação do uso residencial em turístico, e concluem que de 150 habitações reabilitadas em um período de 2 anos, apenas uma foi para habitação permanente.

A imagem urbana encontra-se bastante alterada, mas o bairro ainda possui uma forte vocação residencial. O comércio local, entretanto, parece ser primordialmente voltado aos turistas, e algumas partes do bairro, que tiveram seus espaços públicos revitalizados e boa parte do edificado reabilitado, realmente parecem diferentes do restante do bairro, que ainda possui um caráter bucólico e forte sentido de vizinhança.

A segregação urbana é bastante problemática, uma vez que muitos residentes são idosos e ficam isolados pelo esvaziamento do bairro (perdendo relações de vizinhança mais estreitas) e pela barreira linguística. Ainda assim, existe forte sentido de comunidade e observa-se bastante interação por parte dos residentes nas ruas.

Os problemas detetados no Bairro Alto

O Bairro Alto, como Alfama, também possui um traçado urbano com ruas bastante estreitas, o que cria dificuldades a nível de mobilidade e transportes no interior do bairro.

O tráfego pedonal é muito prejudicado em certas ruas do Bairro Alto pelo grande fluxo de turistas, que, mesmo quando não estão reunidos em grandes grupos como no caso de Alfama, tendem a se concentrar na zona. Em algumas ruas, como na Rua da Misericórdia e a Rua do Loreto, que ligam o bairro a outras áreas como o Príncipe Real, Santa Catarina e o Chiado, a circulação torna-se muito complicada, com passeios quase totalmente obstruídos.

A acessibilidade de emergência também se torna difícil por causa das características da malha urbana. Muitas ruas do Bairro Alto têm acesso condicionado apenas à moradores e veículos autorizados, o que tende a diminuir o problema do acesso de veículos de emergência. Ainda assim, a grande concentração de pessoas nas ruas no período da noite pode tornar-se um obstáculo no caso de acidentes.

Como em Alfama, são poucos os transportes públicos que circulam no interior do Bairro, dadas as próprias características do traçado urbano que condicionam o tráfego de veículos pesados. O trajeto do Elétrico 28, já bastante afetado pelo uso turístico, também passa pelo Bairro Alto, o que leva aos mesmos conflitos entre residentes e utilizadores que já não conseguem mais utilizar este meio de transporte com normalidade.

As questões relacionadas à reabilitação do edificado tradicional estão presentes nas três áreas, e são bastante preocupantes no que toca tanto a segurança das obras quanto ao da área como um todo e também quanto à manutenção das características do edificado que muitas vezes sofrem grandes descaracterizações durante as obras de reabilitação.



(na página anterior)

Figura 63: Tráfego pedonal na Rua do Loreto

Figura 64: Possíveis danos patrimoniais na Praça Luís de Camões

Figura 65: Tráfego pedonal na rua da Misericórdia

Figura 66: Tráfego pedonal no entorno do Largo Luís de Camões

Figura 67: Concentração de pessoas/tráfego pedonal na Rua do Carmo

Figura 68: Danos patrimoniais no Bairro Alto

O pavimento tradicional de Lisboa torna-se menos problemático nesta zona quando comparado com Alfama, mas também existem problemas de manutenção que são transversais às três áreas estudadas e que o turismo torna mais visíveis devido ao grande fluxo de pessoas que circulam pelos passeios. Ainda assim, não parecem existir graves problemas no que toca ao pavimento, mas questões pontuais que devem ser solucionadas.

Mesmo antes do fenómeno do turismo e do Alojamento Local começarem a crescer em Lisboa, o Bairro Alto já se configurava como um local de grande atividade noturna, onde se localizam muitos bares e casas noturnas e que geram um intenso fluxo de pessoas no período da noite, especialmente aos finais de semana. Portanto, é necessária alguma distinção entre os problemas relacionados ao turismo e aos visitantes noturnos que frequentam o Bairro.

Os danos patrimoniais são bastante significativos no Bairro Alto, que é alvo constante de graffitis e pichações, em especial pelos visitantes noturnos, que costumam usar as ruas como espaço de reunião e lazer e concentram-se sobretudo fora dos bares.

As rotas urbanas superlotadas acontecem especialmente na envolvente do bairro, nas ruas que ligam o Chiado ao Príncipe Real e à Santa Catarina. Estas ruas encontram-se muito obstruídas quando há intenso fluxo de turistas, em especial em alguns trechos como na Rua da Misericórdia, em que o passeio diminui de dimensão e cria problemas de circulação.

Por tratar-se de uma zona com ausência de espaços públicos abertos, as pessoas concentram-se nas ruas, bloqueando os acessos aos edifícios em especial no período da noite, quando a concentração é muito grande, realmente dificultando a passagem normal.

Por este motivo, criam-se conflitos com os residentes que reclamam dos ruídos constantes e que se estendem até horas avançadas pela



madrugada, nomeadamente aos finais de semana. No Bairro Alto, os estabelecimentos de lazer têm horários restritos de funcionamento, mas não isso não impede que as pessoas se concentrem nas ruas mesmo após o fechamento destes.

(na página anterior)

*Figura 69:
Estendais no
Bairro Alto*

*Figura 70:
Estendais na rua
da Atalaia*

*Figura 71:
Concentração de
pessoas na Rua
da Atalaia*

*Figura 72:
Walking tour na
Rua do Loreto
(tráfego pedonal)*

*Figura 74: Danos
patrimoniais na
Rua da Atalaia*

*Figura 73:
Concentração de
pessoas na Rua
da Atalaia*

Como em Alfama, os conflitos com os residentes também acontecem por causa do ruído nas áreas comuns dos edifícios e no interior dos apartamentos, tendo relação direta com as principais tipologias edificatórias do Bairro Alto (edifícios com áreas de implantação muito pequenas).

A imagem urbana no bairro alto encontra-se alterada, mas ainda se percebem relações de proximidade e vizinhança entre moradores ao passar pelas ruas, denotando o caráter residencial do bairro. Ainda assim, o Bairro Alto tornou-se uma área “trendy” com muitas lojas alternativas e galerias (tendência que se estende desde os anos 1980), e a sensação ao transitar na área durante o dia e a noite são completamente diversas, sendo o período noturno marcado pela grande concentração de pessoas e pelo ruído e sujidade nas ruas.

Os problemas de segregação urbana também se fazem sentir no Bairro Alto, que tem sofrido com o afastamento da população local, devido ao acelerado aumento no preço dos arrendamentos e aos despejos. Aos que resistem no bairro, em especial no caso dos idosos, fica a sensação de isolamento e perda das relações de vizinhança, à semelhança do que acontece em Alfama.



Os problemas detetados na Baixa

(na página anterior)

Figura 76: Tuk-tuks estacionados em frente à Praça da Figueira

Figura 75: Trotinetas e bicicletas estacionados nos passeios, na Baixa

Figura 77: Concentração de pessoas na Praça do Comércio

Figura 78: Tráfego pedonal na Rua Augusta

Figura 79: Questões relacionadas à pavimentação, na Rua Augusta

Figura 80: Possíveis danos patrimoniais, na Praça do Rossio

Na Baixa Pombalina os principais problemas estão relacionados com a mobilidade urbana e com o uso do espaço, que se encontra bastante obstruído com o uso excessivo causado pela atividade turística. A malha ortogonal composta por ruas largas propicia o trânsito de pessoas e a facilita o uso de diversos meios de transportes, como bicicletas, trotinetas, segways e outros, levando ao congestionamento generalizado na zona. Estes novos meios de transporte também acarretam outros problemas, como o descarte incorreto dos veículos que por vezes são deixados no meio dos passeios e das vias, atrapalhando o trânsito e a caminhabilidade.

Ainda assim, o trânsito de turistas não acontece de maneira uniforme pela Baixa, concentrando-se sobretudo em determinadas ruas, como na Rua Augusta, na Rua do Carmo ou na Rua do Arsenal.

Pelo mesmo motivo, o tráfego de transportes públicos torna-se difícil nas vias principais. A Baixa faz a conexão entre muitos modais de transportes locais e regionais, tendo o trânsito bastante dificultado quando o fluxo de turistas é muito intenso, em especial no entorno das Praças do Rossio, Figueira e Comércio e do Cais Sodré. Muitas paragens de autocarros e elétricos encontram-se sobrelotadas e com filas de espera, atrapalhando o fluxo de pedestres pelos passeios envolventes. Vários pontos da Baixa também são paragens de tuk-tuks, que por vezes obstruem vias e causam engarrafamentos quando o fluxo se torna mais intenso.

A acessibilidade de emergência não é problemática, uma vez que as ruas possuem larguras generosas e permitem a circulação segura dos veículos de emergência. A própria malha ortogonal facilita a circulação e evacuação destes.

A reabilitação dos edifícios pombalinos torna-se uma questão bastante sensível na Baixa, pois estes requerem um cuidado especial para que não percam suas características originais e



81



82



83



84



85



86

(na página anterior)

*Figura 81:
Comércio tradicional a fechar portas, na Rua da Prata*

*Figura 82:
Comércio tradicional a fechar portas, na Rua da Prata*

Figura 83: Tuk-tuks estacionados no entorno da Praça da Figueira

*Figura 84:
Possíveis danos patrimoniais na Praça do Rossio*

*Figura 85:
Bicicleta mal-estacionada no passeio, na Baixa*

*Figura 86:
Comércio tradicional a fechar portas, na Rua dos Fanqueiros*

aumentem os riscos sísmicos. A grande quantidade de obras de reabilitação realizadas na Baixa Pombalina (e em todo o centro histórico de Lisboa), muitas para fins de alojamento turístico, colocam em causa a segurança sísmica da região como um todo.

Por tratar-se de uma zona plana, a pavimentação tradicional de Lisboa torna-se menos problemática do que comparada com Alfama ou o Bairro Alto. Ainda assim, apresentam-se questões com relação à manutenção do pavimento, que fazem-se sentir em dias de chuva, por exemplo.

A dimensão das ruas e a tipologia pombalina, com edifícios de maior área, facilita o acesso aos edifícios, que não se mostra problemática, exceto em algumas ruas como a Rua Augusta ou a rua do Arsenal, em que as esplanadas e o excesso de pessoas a circular pelo passeio podem tornar o acesso problemático.

As rotas urbanas superlotadas tornam-se bastante evidentes na Baixa, sendo a Rua Augusta um destino turístico por si, concentrando muitas pessoas. A Praça do Comércio, do Rossio e, em menor grau a Praça da Figueira também são consideradas pontos turísticos, mas possuem dimensões significativas, no que a concentração de pessoas não se torna problemática na maior parte do tempo. As ruas que fazem a articulação da Baixa Pombalina com outros tecidos da cidade como Alfama, o Chiado e o Bairro Alto, encontram-se bastante congestionadas pelo fluxo intenso de turistas.

Os danos patrimoniais não parecem ser muito significativos, a não ser pelas fontes e estátuas ou mesmo as paredes de prédios antigos que são usadas como locais de descanso, o que pode levar ao desgaste e possíveis danos. Ainda assim, de forma geral parece existir respeito pelo património público por parte dos visitantes.

A imagem do bairro, apesar das transformações recentes, não parece ter-se alterado significativamente, sendo ainda reconhecidamente uma zona de serviços. Entretanto, o número de

moradores tem diminuído de maneira muito significativa, e o comércio tradicional também está a fechar portas de maneira bastante acelerada. Assim, é possível que em breve a Baixa se torne uma área com características bastante diferentes, abrigando maioritariamente hotéis e estabelecimentos comerciais dedicados aos turistas. No entanto, é notável que o turismo trouxe renovação a esta área, com muitos prédios a serem reabilitados mesmo nas ruas de menor movimento.

Por tratar-se de uma área com um número menor de residentes, os problemas de segregação são ao mesmo tempo, menores e mais graves, uma vez que os poucos residentes da Baixa já não possuem relações de vizinhança mais estreitas, e nem parece haver algum sentido de identidade no bairro.

OS PROBLEMAS DETETADOS NA VISÃO DOS ATORES LOCAIS

A metodologia adotada para a recolha de dados foi a de entrevistas em profundidade a atores locais não comprometidos com o negócio do turismo para cada uma das três áreas homogéneas, buscando assim obter uma visão realista dos impactos do turismo nas áreas estudadas. Foram realizadas 12 entrevistas ao longo do trabalho, sendo quatro entrevistas para cada área homogénea delimitada anteriormente.

As entrevistas em profundidade consistiam em conversas mais ou menos formais onde eram introduzidas algumas questões de carácter subjetivo, em que o entrevistado podia falar livremente sobre o tema do turismo e do Alojamento Local, além da lista de verificação dos problemas em cada área.

As entrevistas mostraram-se importantes para avaliar não só os problemas esperados analisados pela pesquisa, mas também para perceber a existência de outras questões que não haviam sido inicialmente mencionadas. Também foram essenciais no

entendimento da perceção dos entrevistados sobre os impactos do turismo e do Alojamento Local em cada uma das áreas analisadas.

Quanto à seleção dos entrevistados, buscou-se validar os problemas relacionados com atores não comprometidos com a atividade turística, uma vez que aqueles que se beneficiam da atividade diretamente tendem a não ver os impactos do turismo como tão problemáticos ou até mesmo a veem os problemas como não existentes. Após algumas entrevistas iniciais onde não era feita essa diferenciação, optou-se por fazer a pré-seleção inicial, a fim de alcançar resultados mais relevantes com relação aos problemas esperados. Assim, procurou-se obter dentro deste conjunto uma amostra heterogénea e representativa de diferentes grupos e funções sociais, tanto da sociedade civil como do poder público.

Perfil dos entrevistados

Associações culturais e de moradores: são iniciativas em que grupos de pessoas, que normalmente residem ou utilizam determinadas áreas, reúnem-se para criar regras de convívio ou estratégias para melhorar a vida comunitária. Também buscam promover a interação das pessoas ao organizar atividades de lazer, eventos culturais ou festas para a comunidade. As associações são importantes atores na defesa dos direitos dos moradores e reforçam relações de vizinhança. Fazem ainda o intermédio entre a comunidade e os poderes públicos e atuam em questões legais relacionadas à habitação e aos despejos, servindo como intervenientes para os moradores afetados.

Comércio tradicional: corresponde a uma forma de comércio de proximidade em estabelecimentos de pequena/média dimensão, num ambiente em que predomina a proximidade entre o cliente e o vendedor. O comércio tradicional corresponde a tipos de serviços e retalhos que normalmente são mais utilizados por residentes, como, por exemplo, pequenas lojas especializadas e armazéns.

*Tabela 11: Aplicação da lista de problemas às áreas homogêneas na visão dos atores locais**

	Alfama	Bairro Alto	Baixa
Tráfego pedonal	2,75	2,25	2
Acessibilidade de Emergência	2,5	2,5	1,25
Tráfego de Transporte Público	2	2,25	2
Segurança dos Edifícios	2,75	2	1,5
Acesso aos Edifícios	2,75	1,75	1,5
Pavimentação	2,75	2,25	1,75
Rotas Urbanas Superlotadas	2,75	2,5	2
Concentrações de Pessoas	2,75	2,5	2
Preservação do Património	1,25	2,5	1,75
Conflitos com Uso Residencial	3	2,25	1,25
Imagem urbana	2,5	1,75	1,75
Segregação Urbana	2,5	2	1,75

Legenda:

0 - *não possui opinião*

1 - *não problemático*

2 - *problemático*

3. - *muito problemático*

**O resultado apresentado corresponde à média dos valores atribuídos por cada ator local entrevistado*

Residente antigo: são os residentes que habitam há mais tempo na zona, tendo vivenciado as diferentes fases de transformação dos bairros.

Juntas de Freguesia: A junta de freguesia é o órgão executivo colegial de cada uma das freguesias de Portugal. Por seu caráter local, é o órgão público de maior proximidade com os moradores, tendo como algumas de suas atribuições a promoção de projetos de intervenção comunitária nas áreas da ação social, o apoio a atividades culturais, o cuidado dos espaços verdes e a limpeza dos passeios públicos.

CML: A Câmara Municipal de Lisboa é o órgão executivo colegial representativo do município de Lisboa, e tem como missão definir e executar políticas que promovam o desenvolvimento do município. A CML é responsável por definir as estratégias municipais relacionadas ao turismo e a legislação municipal de contenção do Alojamento Local.



Os problemas em Alfama

“Com o turismo quase tudo piorou.”

Lurdes Pinheiro - APPA

Com exceção dos danos patrimoniais, todos os problemas tiveram notas muito altas em Alfama, revelando o descontentamento generalizado com o turismo. Ainda assim, os entrevistados reconhecem que a atividade trouxe vitalidade e renovação ao bairro. O Alojamento Local é visto como um dos grandes culpados pelo aumento do valor dos imóveis, o que tem levado ao esvaziamento do bairro e ao afastamento da população tradicional de Alfama, incapaz de arcar com os altos custos de arrendamento.

O excesso de pessoas a circular nas ruas é apontado como bastante problemático, interferindo no dia-a-dia dos residentes e utilizadores do bairro, em especial quando chegam em grandes grupos de excursões turísticas ou desembarcados dos cruzeiros. Apesar disso, este fluxo não acontece de maneira uniforme pelo bairro, concentrando-se sobretudo nas rotas urbanas superlotadas, que coincidem com os largos (São Miguel e Chafariz de Dentro) e algumas ruas como a Rua de São Miguel e a Rua dos Remédios.

O tráfego de transportes públicos é praticamente inexistente no interior do bairro, o que é considerado problemático por parte da associação de moradores e pelos residentes. Lurdes Pinheiro, da APPA (Associação do Património e População de Alfama), aponta que depois da criação do metro de Santa Apolónia diminuíram muito a quantidade de autocarros a circular no interior do bairro, o que dificulta a vida dos residentes idosos com maiores dificuldades de locomoção. A questão do Elétrico 28 é reconhecida por todos, sociedade civil e poder público, como muito problemática, tendo deixado de servir como meio de transporte aos utilizadores para servir quase que exclusivamente aos turistas, que não respeitam os moradores que precisam do E28 para se locomover.

*(na página
anterior)*

*Figura 87: Turistas
na Rua de São
Miguel, em Alfama*

O transporte de veículos de emergência é bastante problemático, mas reconhecem que são as próprias características do bairro que condicionam o acesso dos veículos pesados. Ainda assim, a concentração de pessoas nas ruas agrava ainda mais a situação em casos de emergência.

A concentração de pessoas acontece em determinados pontos do bairro (como o largo de São Miguel e o Largo do Chafariz de Dentro, deixando outros pontos interessantes do bairro sem serem visitados. Torna-se problemático pois causa conflitos com os moradores quando esta concentração se torna extrema, dificultando-lhes o acesso às ruas e às casas. Este problema relaciona-se diretamente com as rotas urbanas superlotadas, uma vez que os turistas tendem a frequentar os mesmos lugares no bairro, deixando outros vazios.

A pavimentação tradicional de Lisboa torna-se muito problemática no bairro de Alfama, sendo notável o mau-estado em que se encontra em diversos pontos do bairro, especialmente onde não há tanto fluxo de turistas (portanto um menor interesse em reabilitar). Também se falou do ruído das malas e carrinhos a passar pelo pavimento tradicional, que causam incómodos aos residentes, dia e noite.

A segurança dos edifícios foi referida como muito problemática tanto por parte dos residentes e associação de moradores quanto pela Junta de Freguesia de Santa Maria Maior, que demonstrou preocupação com a qualidade da grande quantidade obras de reabilitação no centro histórico. Para a APPA, as obras de reabilitação têm vindo a descaracterizar o bairro e o edificado tradicional de Alfama.

A imagem urbana encontra-se bastante alterada, sendo afirmado por um dos entrevistados que “Alfama perdeu a alma”, passando a ser um bairro apenas para turistas. O afastamento da população tradicional de Alfama foi mencionado por quase todos os entrevistados como muito preocupante, pois faz com que o bairro

perca a sua identidade e que as pessoas que ainda lá habitam percam as relações de vizinhança que sempre foram muito fortes entre os residentes. Entre os principais problemas, encontra-se a substituição do comércio tradicional pelo comércio turístico, como casas de fado, restaurantes e mercearias que não atendem às necessidades dos residentes.

Em Alfama, os conflitos com o uso residencial acontecem a vários níveis, sendo possível notar que a atividade turística afeta a função residencial do bairro como um todo. Os moradores sentem que o turismo interfere no seu dia-a-dia e que a exploração turística já atingiu o seu limite, estando cansados de lidar com a sujidade e ruído gerados pelos turistas diariamente. No interior dos edifícios, reclama-se do barulho das malas pelas escadas e partes comuns e do ruído vindo dos apartamentos, que por vezes estende-se por toda a noite.

A segregação urbana é bastante preocupante, em especial no caso dos residentes idosos, que se sentem isolados por perderem as relações de vizinhança mais estreitas que possuíam anteriormente, uma vez que os turistas que se hospedam no bairro estão apenas de passagem, e, mesmo que haja respeito por parte dos visitantes, os residentes mais velhos normalmente não falam outras línguas para se comunicar efetivamente com os estrangeiros.



Os problemas no Bairro Alto

“Não existe um excesso de turistas, e sim uma má gestão.”

Eunice Gonçalves - Junta de Freguesia da Misericórdia

Os problemas detetados no Bairro Alto distinguem-se entre problemas associados ao turismo e associados às atividades noturnas, uma vez que a vocação noturna do bairro já acontecia mesmo antes do fenómeno do turismo crescer nos últimos anos. Os entrevistados também fazem essa distinção, mas entendem que o turismo reforça a imagem de “bairro boémio”, levando ao agravamento de questões anteriores. Ainda assim, enquanto em Alfama o turismo é o principal motivo de reclamações, no Bairro Alto são as atividades noturnas que interferem de maneira mais evidente no bem-estar dos residentes.

No Bairro Alto, o Alojamento Local também é visto como um dos principais agentes na transformação recente, levando ao aumento generalizado das rendas e ao afastamento da população local. Entretanto, também se reconhece como um grande condutor da reabilitação urbana no bairro, que se encontrava muito degradado.

O tráfego de pedestres é bastante problemático, especialmente quando há concentração de grandes grupos turísticos que obstruem os passeios, inclusive com a chegada dos cruzeiros, que também chegam até o Bairro Alto. Este fluxo acontece em especial nas envolventes do bairro, como a rua da Misericórdia e o Largo Camões. Também há o problema noturno, quando as ruas ficam lotadas por pessoas e torna-se muito difícil circular pelo interior do bairro, em especial em ruas como a Rua da Atalaia.

(na página anterior)

*Figura 88:
Concentração de
pessoas na rua da
Atalaia, no Bairro
Alto*

A acessibilidade de emergência é bastante problemática, tendo sido mencionada tanto pelo representante da associação de moradores quanto pela Junta de Freguesia como uma das preocupações relevantes pela inexistência de um plano de evacuação no caso de emergências, fato agravado pelo grande

fluxo de pessoas à noite, que impedem a circulação de veículos de emergência nas ruas estreitas do bairro. O trânsito condicionado por pilaretes é um ponto favorável neste sentido, mas muitos carros, táxis e tuk-tuks ainda desrespeitam a proibição de estacionar ou parar, piorando ainda mais a situação já bastante grave da circulação no período da noite.

O tráfego de transporte público é problemático, especialmente por causa do elétrico 28 que já se tornou quase que de uso exclusivo dos turistas e também passa pelo Bairro Alto, limitando seu acesso normal por residentes e usuários locais. Os pilaretes, que limitam o tráfego de veículos não autorizados dentro do bairro, por vezes causam grandes engarrafamentos e transtornos à circulação, inclusive dos transportes públicos. Ainda assim, o Bairro Alto conta com um bom número de carreiras alternativas (de Porta a Porta no interior do bairro e autocarros comuns que circulam nas imediações) que parecem suprir minimamente a demanda por transportes públicos.

A concentração de pessoas também é problemática, dada a ausência de espaços de reunião do interior do bairro, e a grande concentração de pessoas nas ruas à noite, que impedem o acesso às casas e a circulação normal pelas ruas. Todos os entrevistados referiram este problema como muito grave no turno da noite. Durante o dia, a concentração acontece nos pontos que coincidem com as rotas urbanas superlotadas, como a Praça Luís de Camões e o Miradouro de Santa Catarina, passando pela Rua da Misericórdia e pela Calçada do Combro.

A pavimentação é considerada problemática, com muitos pontos do Bairro Alto que ainda necessitam de manutenção e substituição do pavimento. A topografia acentuada e o uso muito frequente também aceleram o desgaste do pavimento tradicional,

A segurança dos edifícios também foi referida como problemática, em especial por parte da Associação de Moradores, que mencionou a baixa qualidade das obras de reabilitação que vem sendo

efetuadas no Bairro Alto e a falta de fiscalização por parte da Câmara e da Junta, botando em risco não só cada obra em si, mas os edifícios ao lado e a zona como um todo. A Junta de Freguesia da Misericórdia, entretanto, disse que a situação tem vindo a melhorar e chamou a atenção para os canais de denúncia existentes, que são uma forma importante de assegurar a fiscalização das obras que vem sendo implementadas.

Os conflitos com o uso residencial, novamente, dividem-se entre conflitos com a atividade turística e com as atividades noturnas, que causam grandes transtornos aos moradores do Bairro Alto. O ruído e sujidade deixados pelo público que frequenta o bairro à noite já são motivos de queixa a muito tempo, no que o turismo veio apenas acentuar questões já bastante problemáticas entre moradores e frequentadores. Ainda assim, o turismo trouxe consigo uma série de novos conflitos, como o ruído gerado pelas malas a circular tanto nos passeios quanto pelas partes comuns dos edifícios, além do incómodo ao entrarem e saírem dos edifícios em horas pouco habituais, atrapalhando o descanso dos residentes.

A imagem urbana encontra-se alterada, com muitos estabelecimentos comerciais voltados aos turistas, como casas de fado, mercearias e restaurantes de luxo. O comércio tradicional começa a desaparecer, e o novo comércio deixa de servir os residentes, em especial os idosos com dificuldades de locomoção.

Os danos ao património são considerados muito graves, tanto ao património público quanto ao património privado. Os graffitis e pichações são frequentes, e a Câmara de Lisboa tomou para si a responsabilidade de limpar os danos feitos pelos frequentadores do Bairro Alto, gerando altos custos para os cofres públicos.

Segundo Eunice Gonçalves, da Junta de Freguesia da Misericórdia, são recolhidas 31 toneladas de lixo e gastos 80 mil metros cúbicos de água para limpar as partes mais sujas do Bairro Alto por dia, em detrimento de outras partes da freguesia que recebem pouca atenção por parte da Junta. Ainda assim, estas medidas tornam-se

necessárias pela grande sujidade deixada pelo público que frequenta o bairro no turno da noite, causando muitos transtornos aos moradores e lojistas que usufruem do local durante o dia.

A segregação urbana também é tida como problemática, sendo os idosos o grupo mais afetado pela questão, tanto pela mobilidade reduzida, quanto pela perda dos estabelecimentos que costumavam frequentar, acabando por se isolar. O afastamento da população local, dado pelo rápido aumento do valor dos imóveis em todo o centro histórico e impulsionado pelo Novo Regime do Arrendamento Urbano, leva à perda das relações de vizinhança, muito fortes no Bairro Alto. Contudo, a Junta de Freguesia tem tentado incentivar o relacionamento entre turistas e moradores, oferecendo aulas de inglês aos residentes e incentivando turistas a participar de programas de limpeza do bairro,

Os problemas na Baixa

“O turismo passa ao lado.”

Pureza - Tricots Brancal

O número de habitantes na Baixa Pombalina tem vindo a diminuir significativamente nos últimos anos, no que não foi possível, durante os 8 meses em que foram realizadas as entrevistas, encontrar residentes para entrevistar. Por ser uma zona reconhecidamente de serviços e onde, ao contrário das outras áreas analisadas, ainda se localizam muitas lojas do comércio tido como tradicional optou-se por substituir as entrevistas a residentes por comerciantes locais. Da mesma forma que os residentes, estes comerciantes também têm passado por processos de reajuste do valor de arrendamento, muitas vezes inviabilizando a renovação de contratos, e outras vezes são forçados a sair para possibilitar a reabilitação dos edifícios.

Os problemas da Baixa também estão muito espacializados concentrando-se nas rotas urbanas superlotadas, no eixo da Rua Augusta e nas ligações entre o Chiado, Bairro Alto, Alfama e Martim Moniz. Isso faz com que outras ruas sejam pouco visitadas e vivam realidades bastante diferentes daquela vivenciada sobretudo na Rua Augusta.

O tráfego de pedestres é considerado problemático nestas rotas superlotadas, e os novos modais de transportes como trotinetas e bicicletas acabam por dificultar a circulação, pois muitas vezes são descartados em locais não apropriados e sem cuidado por parte dos utilizadores, obstruindo passeios e vias.

O tráfego de transportes públicos também é considerado problemático, estando o trânsito muito obstruído pelo forte fluxo de turistas em determinadas ruas e pelo eventual conflito com os diferentes modais de transportes, além do intenso trânsito de tuk-tuks que muitas vezes congestionam o tráfego e os locais de



paragem, sendo um transporte de uso praticamente exclusivo dos turistas. Nos arredores da Baixa concentram-se muitas paragens de transportes de uso comum pelos turistas (como o E15, na Praça da Figueira), formando-se por vezes longas filas que atrapalham a circulação dos pedestres e denotam a clara sobrecarga destes meios de transporte.

A acessibilidade de emergência não foi referida como problemática, sendo as características da malha e das ruas (largas e com um bom canal de circulação) propícias para a circulação de veículos de emergência.

A concentração de pessoas foi referida como bastante problemática pela representante da Junta de Freguesia de Santa Maria Maior, especialmente nos principais pontos turístico, como na Rua Augusta. Entretanto, os outros entrevistados não relataram problemas com a concentração de pessoas, talvez pelas características das ruas e das praças, que são bastante generosas e facilitam a dispersão.

As rotas urbanas superlotadas também foram mencionadas como problemáticas, sobretudo nos locais anteriormente mencionados, como a Rua Augusta e a Praça do Comércio, além do Elevador de Santa Justa e do Castelo.

O acesso aos edifícios não é tido como problemático, a não ser nestas ruas em específico, dadas as características das ruas e das tipologias edificadas que facilitam a entrada e saída e a circulação pelos passeios, não tendo sido mencionadas grandes dificuldades pelos entrevistados.

(na página anterior)

Figura 89: Turistas na Rua Augusta, na Baixa

Já a pavimentação, mesmo tratando-se duma área plana, apresenta problemas de manutenção, sendo referidas dificuldades particularmente pelos usuários mais velhos que tropeçam em desníveis e relatam obstáculos em dias de chuva, sendo necessária alguma atenção por parte da gestão pública, em especial nas ruas de menor fluxo atualmente.

A segurança dos edifícios, mesmo que em termos gerais não tenha tido uma nota significativa, foi referida como muito problemática por parte da representante da Junta de Freguesia de Santa Maria Maior, que relata que com a legislação mais branda no que diz respeito às obras de reabilitação, muitas estão sendo executadas sem cumprir normas de segurança anti sismo e incêndio, e a CML e a Junta não tem capacidade (corpo técnico) para avaliar a quantidade muito grande de obras que estão sendo realizadas. Mostrou-se preocupação com a qualidade das intervenções, mesmo as que se dizem de luxo. Ainda assim, essa questão tende a melhorar com a nova Lei de Bases da Habitação, que implica em regras mais rígidas para obras de reabilitação.

Os conflitos com o uso residencial não são tidos como problemáticos, dado o baixo número de residentes na zona. É importante ressaltar que uma das características de vitalidade de uma cidade diz respeito à capacidade de atrair e manter residentes (Jacobs, 1961, p. 107), sendo a Baixa um caso emblemático, pois já quase não existem moradores ou associações que representem os interesses destes, sendo quase inexistente a função habitacional.

A imagem urbana encontra-se alterada, entretanto a maior parte dos entrevistados acha a mudança positiva, referindo a reabilitação do edificado e dos espaços públicos como benéfica para a zona que se encontrava muito degradada anteriormente.

Os danos ao património não são referidos como um problema, pois os visitantes costumam respeitar património público e particular. Contudo, Leila Alexandre, da JF de Santa Maria Maior, chama a atenção para aquilo que os visitantes não consideram património e por vezes acabam por degradar, como azulejos e pedras de calçada portuguesa.

A segregação urbana é referida como problemática, pois os poucos residentes que ainda permanecem na Baixa costumam ser idosos que sentem-se isolados ao perderem as relações de vizinhança, muito enfraquecidas nesta zona.

ANÁLISE QUANTITATIVA DOS PROBLEMAS POR ÁREA HOMOGÉNEA

A partir da aplicação da lista de problemas às áreas de estudo e das notas obtidas pelos entrevistados, foi feita uma análise dos resultados (Tabela 12), que revela algumas relações entre as áreas delimitadas e os problemas do turismo.

Uma visão geral da pontuação dos problemas (Tabela 13), considerando a média das 3 áreas de estudo, aponta para questões que são transversais às três áreas analisadas. Destacam-se os problemas relacionados às rotas urbanas superlotadas e a concentração de pessoas, o que reflete a grande concentração da atividade turística, que já se mostra excessiva. A questão das rotas urbanas superlotadas mostra ainda a tendência dos turistas de sempre percorrerem os mesmos locais, sem perceberem as alternativas existentes nas proximidades. Isso demonstra que o turismo é muito espacializado, afetando zonas específicas dentro de cada área, mesmo se tratando de três áreas da cidade que configuram por si em rotas turísticas importantes. Em Alfama, este problema ainda é agravado por fenômenos como o turismo de cruzeiros, que leva ao desembarque de centenas de passageiros ao mesmo tempo com pouco tempo para explorar a cidade, causando inconvenientes.

Entretanto, ao examinar cada área separadamente (Tabela 14), tem-se percepções diferenciadas dos problemas, o que revela que os impactos relacionados ao turismo realmente afetam de maneira diferente cada área homogénea.

Em Alfama, que representa os traçados orgânicos, todos os problemas tiveram notas muito altas em comparação às outras áreas de análise. As altas pontuações denotam um descontentamento generalizado por parte dos residentes e utilizadores. Essa zona tem como principal característica o traçado

Tabela 12: Análise quantitativa dos problemas, por área homogênea

	Alfama			Bairro Alto			Baixa		
	Investigador	Atores Locais	Média	Investigador	Atores Locais	Média	Investigador	Atores Locais	Média
MOBILIDADE:									
Tráfego pedonal	3	2,75	2,88	3	2,25	2,63	2	2	2
Acessibilidade de Emergência	3	2,5	2,75	2	2,5	2,25	1	1,25	1,13
Tráfego de Transporte Público	3	2	2,5	2	2,25	2,13	3	2	2,5
Total da categoria	9	7,25	8,13	7	7	7	6	5,25	5,63
Média da categoria	3,0	2,42	2,71	2,3	2,33	2,33	2	1,75	1,88
USO/FRUIÇÃO DO ESPAÇO:									
Concentrações de Pessoas	3	2,75	2,88	3	2,5	2,75	2	2	2
Rotas Urbanas Superlotadas	3	2,75	2,88	3	2,5	2,75	3	2	2,5
Total da categoria	6	5,5	5,75	6	5	5,5	5	4,0	4,5
Média da categoria	3,0	2,75	2,88	3,0	2,5	2,75	2,5	2,0	2,25
O ESPAÇO PÚBLICO:									
Acesso aos Edifícios	2	2,75	2,38	2	1,75	1,88	1	1,5	1,25
Riscos relacionados à Pavimentação	3	2,75	2,88	2	2,25	2,13	2	1,75	1,88
Total da categoria	5	5,5	5,25	4	4	4	3	3,25	3,13
Média da categoria	2,5	2,75	2,63	2	2	2	1,5	1,63	1,56
O ESPAÇO PRIVADO									
Segurança dos Edifícios	2	2,75	2,38	2	2	2	2	1,5	1,75
Conflitos com Uso Residencial	3	3,0	3	2	2,25	2,13	1	1,25	1,13
Total da categoria	5	5,75	5,38	4	4,25	4,13	3	2,75	2,88
Média da categoria	2,5	2,88	2,69	2,0	2,13	2,13	1,5	1,38	1,44
TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO /SOCIAIS									
Danos ao Patrimônio	1	1,25	1,13	3	2,5	2,75	1	1,75	1,38
Imagem Urbana/Segregação Urbana	3	2,5	2,75	3	1,75	2,38	2	1,75	1,88
	3	2,5	2,75	2	2	2	1	1,75	1,38
Total da categoria	7	6,25	6,63	8	6,25	7,13	4	5,25	4,63
Média da categoria	2,3	2,08	2,21	2,7	2,08	2,38	1,33	1,75	1,54
TOTAIS									
TOTAL GERAL	32	30,25	31,13	29	26,5	27,75	21	20,5	20,75
MÉDIA GERAL	2,7	2,52	2,59	2,4	2,21	2,31	1,75	1,71	1,73

orgânico com ruas muito estreitas, o que reforça problemas relacionados a mobilidade, como o tráfego pedonal, e ao uso e fruição do espaço, como a concentração de pessoas. Também os problemas de carácter sociocultural receberam notas muito elevadas, estando relacionados à imagem urbana, aos conflitos com o uso residencial e à segregação urbana, revelando alguma incompatibilidade entre a atividade turística e a função residencial do bairro. Pode-se verificar o alto impacto dos conflitos residenciais na região de Alfama, que obteve a maior pontuação possível.

Já no Bairro Alto, que representa os traçados regulares adaptados à topografia os principais desafios encontrados estão relacionados com o uso e fruição do espaço, uma vez que não existem locais de reunião no interior do bairro, e o público, formado não apenas por turistas, mas em especial pelos visitantes que frequentam o local à noite, se desloca para aquela região, causando grandes inconvenientes. Outra preocupação relevante é com a mobilidade, dadas as características da malha com ruas bastante estreitas. O carácter do bairro, conhecido por atrair atividades noturnas, acarreta também problemas relacionados à imagem urbana e danos ao património público e privado, que tiveram notas muito elevadas em comparação com as outras áreas.

Nos traçados planeados de malha ortogonal, representados pela Baixa, a mobilidade e uso e fruição do espaço tendem a ser as preocupações mais relevantes, sendo destacáveis as rotas urbanas superlotadas e problemas de tráfego pedonal e de transportes públicos. Estas questões são reforçadas pela centralidade da Baixa no sistema de transportes, que funciona como ponto de conexão entre vários modais de transportes. As características físicas do espaço, como o terreno plano e ruas longas e bem conectadas, também reforçam a acessibilidade desta zona, possibilitando a exploração de diferentes meios de transporte alternativos como bicicletas e trotinetas. Os impactos sociais, como os conflitos com o uso residencial, mostram-se menos importantes nesta área, considerando a vocação da região ser essencialmente de serviços.

Tabela 13: Média da pontuação dos problemas, nas 3 áreas analisadas

Problemas	Média 3 áreas
Rotas Urbanas Superlotadas	2,71
Concentrações de Pessoas	2,54
Tráfego pedonal	2,50
Tráfego de Transporte Público	2,38
Imagem Urbana	2,33
Riscos relacionados à Pavimentação	2,29
Conflitos com Uso Residencial	2,08
Acessibilidade de Emergência	2,04
Segurança dos Edifícios	2,04
Segregação Urbana	2,04
Acesso aos Edifícios	1,83
Danos ao Património	1,75

Legenda de cores:

Preto: Mobilidade: o traçado urbano e a malha urbana

Vermelho. Uso/fruição do espaço: as praças

Azul. O espaço público: as ruas, os quarteirões, as parcelas e os edifícios

Verde. O espaço privado: o edifício comum

Roxo: Transformações do espaço/sociais

Tabela 14: Média da pontuação dos problemas, por área homogénea

Problemas	Alfama	Problemas	Bairro Alto	Problemas	Baixa
Conflitos com Uso Residencial	3,00	Concentrações de Pessoas	2,75	Tráfego de Transporte Público	2,50
Tráfego pedonal	2,88	Rotas Urbanas Superlotadas	2,75	Rotas Urbanas Superlotadas	2,50
Concentrações de Pessoas	2,88	Danos ao Património	2,75	Tráfego pedonal	2,00
Rotas Urbanas Superlotadas	2,88	Tráfego pedonal	2,63	Concentrações de Pessoas	2,00
Riscos relacionados à Pavimentação	2,88	Imagem Urbana	2,38	Riscos relacionados à Pavimentação	1,88
Acessibilidade de Emergência	2,75	Acessibilidade de Emergência	2,25	Imagem Urbana	1,88
Imagem Urbana	2,75	Tráfego de Transporte Público	2,13	Segurança dos Edifícios	1,75
Segregação Urbana	2,75	Riscos relacionados à Pavimentação	2,13	Danos ao Património	1,38
Tráfego de Transporte Público	2,50	Conflitos com Uso Residencial	2,13	Segregação Urbana	1,38
Acesso aos Edifícios	2,38	Segurança dos Edifícios	2,00	Acesso aos Edifícios	1,25
Segurança dos Edifícios	2,38	Segregação Urbana	2,00	Acessibilidade de Emergência	1,13
Danos ao Património	1,13	Acesso aos Edifícios	1,88	Conflitos com Uso Residencial	1,13

A análise dos problemas agregados segundo a morfologia, associados às características de ocupação de cada uma das regiões (ex. Baixa com mais hotéis e AL do que residentes permanentes, Bairro Alto com vocação para vida noturna) poderá levar à proposição de critérios mais precisos do que a simples indicação de percentuais lineares para definição dos índices de contenção de AL.

A delimitação de áreas urbanas a partir da morfologia permitiria, ainda, trabalhar de forma mais detalhada cada um dos problemas dentro de uma mesma área homogénea para definição de índices mais granulares para Alojamento Local e outras ações relacionadas à sustentabilidade do turismo que venham a ser tomadas pelas autoridades.

Com a análise morfológica nos moldes propostos é possível tratar outras questões relevantes a serem consideradas na definição dos critérios para contenção do Alojamento Local, como a identificação de regiões onde esse poderia ser incentivado, de sorte a aliviar as áreas hoje superexpostas e levar desenvolvimento e melhorias para outras regiões da cidade, com a expansão do turismo nesses locais.

POSSÍVEIS MEDIDAS PARA LIDAR COM OS PROBLEMAS RELACIONADOS COM AO TURISMO

Para resolver a questão das rotas urbanas superlotadas, sugere-se incentivar o uso de espaços alternativos pelos turistas (como por exemplo: o Largo de Santo Estevão em Alfama, ao invés do Largo de São Miguel), marcando circuitos visíveis e revitalizando os espaços públicos que conectam as diferentes alternativas, proporcionando assim um roteiro diversificado e desobstruindo as áreas que hoje sofrem com o excesso de turistas. Esse problema relaciona-se diretamente com a concentração de pessoas, sendo que uma melhor distribuição dos turistas poderia resolver simultaneamente as duas questões. O incentivo de um maior número maior de atrações turísticas iria aliviar as concentrações em determinados pontos, hoje sobrecarregados.

As questões relacionadas à mobilidade e à acessibilidade poderiam beneficiar-se de uma melhor distribuição do fluxo de turistas pela cidade (e mesmo no interior de cada área), tendo em vista que os problemas referidos acontecem sobretudo quando há grandes concentrações simultâneas de pessoas.

Os problemas relacionados aos transportes públicos, em especial casos específicos como o do Elétrico 28 e o Elétrico 15 (que sofre um efeito de sobrelotação por turistas semelhante, mas possui uma capacidade significativamente maior) devem ser rapidamente revistos, tendo em consideração o grave transtorno causado a residentes e utilizadores, que necessitam com urgência de uma solução. A exemplo do Bairro Alto, onde carreiras de Porta a Porta parecem suprir a demanda por transportes no interior do bairro, Alfama também poderia se beneficiar de medidas semelhantes, pois ainda se depende em maior grau dos elétricos para a circulação.

Os problemas relacionados à pavimentação também se apresentam nas três áreas de maneira significativa, sendo expectável, dadas as especificidades do pavimento público tradicional de Lisboa, que requer constante manutenção. Essas questões tendem a ser mais relevantes em áreas de topografia acentuada, como Alfama e Bairro Alto, que acelera o desgaste do pavimento. Recomenda-se a manutenção dos pisos em áreas com menor incidência de pedestres e a substituição (total ou parcial) do pavimento em áreas de maior tráfego, mesmo naquelas onde a incidência do turismo é menor.

Também a questão da segurança dos edifícios, em especial tendo em consideração o elevado número de obras de reabilitação no centro histórico de Lisboa, é transversal as três áreas analisadas e requer atenção no sentido de garantir a segurança sísmica e anti-incêndio, tanto de cada obra como das áreas como um todo. Assim, a divulgação de normas de conservação e restauro dos edifícios tradicionais de Lisboa, com cartilhas que simplificam o entendimento por parte de arquitetos, engenheiros e empreiteiros, e a avaliação e fiscalização mais incisivas por parte da CML e das Juntas de Freguesia poderiam assegurar a melhor qualidade das obras realizadas. Nisto, a participação da população também pode ser de importante ajuda, denunciando casos de reabilitações em unidades ou edifícios que não pareçam seguir as regras de construção ou segurança. Engajar a população a participar do processo de construção da cidade pode ajudar não só a controlar estes casos específicos, mas também a perceber outros problemas que não foram abordados no presente estudo.

A turistificação do comércio - ou a transformação do comércio tradicional em comércio voltado para os turistas - foi apontada nas entrevistas em todas as áreas como uma preocupação relevante, inclusive pela CML, que demonstrou interesse em investigar o fenómeno. Mesmo algumas lojas que fazem parte do programa "Lojas com História" da Câmara de Lisboa não têm sido capazes de resistir às pressões do setor turístico e aos aumentos constantes no

valor dos arrendamentos no centro histórico¹², no que se mostra importante fazer estudos mais aprofundados sobre a questão.

Nesse sentido, alguns estudos académicos desenvolvidos recentemente podem ajudar a estudar a questão, como exemplo da tese *“Habitar a Baixa Pombalina na contemporaneidade”*, de Alexandre Cisneiros (2016), que investiga com bastante detalhe o comércio existente na Baixa Pombalina no ano de 2016, podendo servir de comparação para análises futuras.

¹² <https://sol.sapo.pt/artigo/609360/ja-fecharam-120-lojas-historicas-de-lisboa>

CONCLUSÕES:

**UM PAPEL PARA A MORFOLOGIA
URBANA NAS POLÍTICAS DE
CONTENÇÃO DA INCIDÊNCIA DO
ALOJAMENTO TURÍSTICO NO MEIO
URBANO**

A presente dissertação teve como objetivo discutir o papel da morfologia urbana na delimitação de áreas homogêneas e na sua possível utilização em medidas de contenção do alojamento turístico.

A sustentabilidade da atividade turística passa por conhecer seus impactos, bem como o local onde se insere. Assim, a presente pesquisa pretendeu servir como base para uma abordagem mais aproximada para lidar com as questões derivadas de uma alta incidência do turismo no espaço urbano.

As medidas de contenção da incidência do alojamento turístico tendem a basear-se em limites administrativos ou em questões sociais e políticas, sem referências explícitas às características espaciais urbanas. Estas características, entretanto, são importantes para desenvolver políticas sustentáveis que permitam engajar a população local, diversificar a oferta turística e promover uma distribuição mais equilibrada da atividade turística pelo território.

Os problemas derivados de uma alta incidência do turismo são importantes nas cidades históricas europeias, das quais Lisboa é um exemplo. Assim, recorreremos a um modelo de delimitação de áreas homogêneas a partir da forma urbana, selecionando três diferentes tecidos homogêneos no centro histórico de Lisboa e recorrendo à decomposição do tecido urbano em elementos morfológicos. Para cada tipo básico de forma urbana derivado desta análise, problemas específicos de sustentabilidade relacionados ao turismo poderiam ser atribuídos, o que se fez em uma base experimental.

As três áreas escolhidas contam com uma alta incidência do turismo, medida pela incidência do Alojamento Local, para que os problemas pudessem ser verificados de maneira prática. Assim, foi possível apresentar uma lista de problemas básicos esperados quando a incidência do turismo é excessiva a atores locais não comprometidos com a atividade turística para comentários e ponderação.

Verificou-se que em Alfama, que representa os traçados medievais, os principais problemas se referem à mobilidade, como o tráfego pedonal e a acessibilidade de emergência, e ao uso e fruição do espaço, como a concentração de pessoas. Problemas de caráter sociocultural também receberam notas muito elevadas, estando relacionados à imagem urbana, à segregação urbana e aos conflitos com o uso residencial, que se mostram muito relevantes nesta área. Nos traçados regulares adaptados à topografia, representados pelo Bairro Alto, os principais desafios encontrados estão relacionados com a mobilidade, como o tráfego pedonal e com o uso e fruição do espaço, como a concentração de pessoas. O caráter noturno do bairro acarreta também problemas relacionados à imagem urbana e danos ao património, referidos como muito problemáticos. Nos traçados planeados de malha ortogonal, representados pela Baixa, a mobilidade e uso e fruição do espaço são as preocupações mais relevantes, em especial a questão das rotas urbanas superlotadas e problemas de tráfego de pedestres e transportes públicos.

O experimento mostrou que as características espaciais urbanas podem servir de apoio a medidas de contenção da incidência do turismo e do alojamento turístico, pois permitiu identificar alguns problemas de sustentabilidade que deveriam ser levados em consideração quando diferentes tecidos urbanos são pressionados por uma alta incidência do turismo, mostrando que existem diferenças nos impactos em cada área homogénea com características específicas.

O experimento mostra um possível valor pragmático para a metodologia, com um valor marginal líquido bastante positivo para a informação, com capacidade para projetar abordagens mais eficientes para a regulamentação da contenção do turismo sempre que as características físicas do espaço devam ser levadas em consideração.

Diferentes tipos de tecidos urbanos e sua amostragem, perfis de atores locais e o número de entrevistados, bem como o aprofundamento da construção de tipologias poderiam ser alvo de

pesquisas posteriores para que a metodologia desenvolvida possa servir de uso por reguladores e gestores públicos.

BIBLIOGRAFIA

Amaro, M. (coord.) AAVV. (2015) *Diagnóstico Social Santa Maria Maior*. Estudo realizado para a Junta de Freguesia de Santa Maria Maior. Lisboa, Centro de Estudos de Serviço Social e Sociologia.

Antonucci, D. (2016) Morfologia urbana e legislação urbanística. Como a utilização da análise tipo-morfológica pode auxiliar na aplicação da legislação urbanística em diferentes setores da cidade de São Paulo. *Revista de Morfologia Urbana* 4(2) pp. 107-21.

Aragão, S. (2006) O estudo dos tipos-interfaces entre tipologia e morfologia urbana e contribuições para o entendimento da paisagem. *Geosul*, Florianópolis, v. 21, n. 42, pp. 29-43.

Ashworth, G., Page, S. (2011) Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management* 32 pp. 1-15.

Assembleia da República (2018) Novo Regime de Autorização De Exploração dos Estabelecimentos de Alojamento Local (Lei n.º 62/2018). *Diário da República*, n.º 161/2018, Série I de 2018-08-22. Pp. 4300 - 4312.

Bueno, B. (2005) Lisboa pombalina: em que medida iluminista? *Revista Oculum Ensaios*, n. 3, pp. 6-23.

Carita, H. (1990) *Bairro Alto. Tipologias e modos arquitetónicos*. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

Carvalho, J-M., Bertol, S. (2019), "Sustainability issues when coastal cities fabric faces negative tourism impacts - Lisbon as a case study", *WIT Transactions on the Built Environment-Coastal Cities 2019*, (188), pp. 153-164

Carvalho, L., Gago, A., Mendes, T., Chamusca, P. (2019) *Lisboa e a Airbnb*. Lisboa, Book Cover Editora.

Cataldi, G., Maffei, G., Vaccaro, P. (2014) Saverio Muratori e a escola Italiana de tipologia projetual. *Revista de Morfologia Urbana* (2014) 2(1) pp. 25-36.

Cave, J., Jolliffe, L. (2012) Urban Tourism. Em Robinson, P. (Ed.) *Tourism: The Key Concepts*. Londres, Routledge, pp 268-270.

Cilliers E., Timmermans W., Van den Goorbergh F., Slijkhuis J. S. A. (2014) The Story Behind the Place: Creating Urban Spaces That Enhance Quality of Life. *Applied Research in Quality of Life*, December 2015, Volume 10, Issue 4, pp. 589-598.

Cisneiros, A. (2016) *Habitar a Baixa Pombalina na contemporaneidade*. Dissertação para obtenção de grau de mestre em arquitetura. Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra.

CML, Câmara Municipal de Lisboa (2012a) *Regulamento do Plano Diretor Municipal*. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

CML, Câmara Municipal de Lisboa (2012b) *Relatório de Caracterização Síntese - Plano Diretor Municipal*. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

CML, Câmara Municipal de Lisboa (2018a) *Economia de Lisboa em Números 2017*. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

CML, Câmara Municipal de Lisboa (2018b) *Estudo Urbanístico do Turismo em Lisboa*. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

Cocola-Gant, A. (2018) Tourism gentrification. In Lees, L and Phillips, M (Eds) *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing.

Comissão da União Europeia (2016) *The European Tourism Indicator System - ETIS toolkit for sustainable destination*

management. Luxemburgo, Publications Office of the European Union.

Conzen, M. R. G. (1960) *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*. Londres: Wiley The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers).

Costa, P. (2016) *Turismo e Governança Urbana em Lisboa - Estratégias, Políticas e Perspectivas*. Tese de Doutoramento. Lisboa, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território (IGOT).

Cruz, T. (2016) *O impacto do alojamento local na reabilitação urbana em Lisboa*. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura. Lisboa, Instituto Superior Técnico.

Dias Coelho, C. (coord), AAVV. (2013) *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa - Os Elementos Urbanos. Vol I*. Lisboa, Argumentum.

Dias Coelho, C. (coord), AAVV. (2014) *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa - O Tempo e a Forma. Vol II*. Lisboa, Argumentum.

Dias Coelho, C. (2016) The City as the model of Itself. Em Walshe, J.; Komossa, S. (eds.) - *Prototypes and Paradigms: Architectural Research Vis-à-Vis Research by Design*. Delft: Delft University of Technology, 2016. pp.44-77.

Direção de Valorização da Oferta (2018) *Guias Técnicos - Alojamento Local Regime Jurídico*. Lisboa, Turismo de Portugal.

Direção Municipal de Urbanismo (2018) *Estudo Urbanístico do Turismo de Lisboa*. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

Fernandes, S. (2014) *Génese e Forma dos Traçados das Cidades Portuguesas. Morfologia, Tipologia e Sedimentação*.

Doutoramento em Urbanismo. Lisboa, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

França, J. A. (1997) *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa, Livros Horizonte.

Füller, H., Michel, B. (2014), "Stop being a tourist!' new dynamics of urban tourism in Berlin-Kreuzberg", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 38 No. 4, Pp. 1304-1318.

García-Hernández, M., Calle-Vaquero, M., Yubero, C. (2017) Cultural Heritage and Urban Tourism: Historic City Centres under Pressure. *Sustainability* 9(8):1346 DOI: 10.3390/su9081346

Gago, A. (2018) *O aluguer de curta duração e a gentrificação turística em Alfama, Lisboa*. Dissertação de Mestrado. Lisboa, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território.

Giriwati, N., Homma, R., Iki, K. (2013) Urban tourism: designing a tourism space in a city context for social sustainability. *The sustainable city 2013* Volume: 179, pp. 165-176.

Gotham, K. (2005) Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, Vol. 42, No. 7, pp. 1099-1121.

Guerra, I. (2006) *Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo - sentidos e formas de uso*. Cascais, Princípia.

Horlings L. (2015) Values in place; A value-oriented approach towards sustainable place-shaping. *Journal of Regional Studies, Regional Science*, [online] Vol. 2, No. 1, Pp. 257-274.

Insch A., Florek M. (2008) "A great place to live, work and play: conceptualising place satisfaction in the case of a city's residents". *Journal of Place Management and Development*, [online] Vol. 1, No. 2, Pp. 138-149.

Instituto Nacional de Estatística - INE (2018) *Anuários Estatísticos Regionais - 2017*. Lisboa, Instituto Nacional de Estatística.

Jacobs, J. (1961) *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo, Martins Fontes.

Justo, R., Leite, J. (2017) "Typo-morphology: from research to architectural education". in COUCEIRO da COSTA, Manuel, et al. (eds) - *Architectural Research addressing Societal Challenges*. Volume 2. Londres: CRC Press, Taylor & Francis Group, 2017, pp. 1175-1182.

Kantarek, A. (2012). The tourist and the city: on orientation in unknown urban space. A: Conference of the International Forum on Urbanism. "6th Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU): TOURBANISM, Barcelona, 25-27 gener". Barcelona: IFoU, 2012, pp. 1-10.

Khramer, K. (2017) *Gentrification without gentry? Tourism and real state investment in Lisbon*. Tese de Laurea Magna. Torino, Politecnico de Torino.

Lamas, J. (1992), *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Porto, Fundação Calouste Gulbenkian.

Law, C. (1992) Urban Tourism and its Contribution to Economic Regeneration. *Urban Studies*, Vol. 29, Nos 3/4, pp. 599-618.

Leite, J. (2016) *Ruas Emergentes. Interpretação morfológica no contexto urbano português*. Doutoramento em Urbanismo. Lisboa, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

Machado, V., Viegas, C. (2017), O alojamento turístico como serviço de interesse económico geral: o caso do alojamento local em Portugal *in Revista Internacional de Derecho del Turismo*, (1), Pp. 93-115.

Marat-Mendes T., Cabrita M. (2012) Morfologia Urbana em Portugal: percurso e visibilidade. *Second Conference of the Portuguese Network on Urban Morphology, PNUM 2012 - Morfologia Urbana nos Países Lusófonos*, ISCTE-IUL, Lisboa, Portugal, pp. 1750-1781.

Marques, J., Freitas, I., Ribeiro, S., Yasar, S. (2017) Urban Landscape and Tourism in the Historic Centre of Porto: The Perception of Residents. Conferência: *Futourism 2017, The First International Congress on Future of Tourism: Innovation, Entrepreneurship and Sustainability*. Mersin, Turkey.

Marques, V., Remoaldo, P., Ribeiro, J., Vareiro, L. (2010) O turismo cultural urbano e o seu impacto na população residente: O caso de Guimarães. *Congresso Internacional de Turismo da ESG/IPCA - Produtos e Destinos Turísticos de Excelência*. Barcelos, Portugal.

Mascarenhas, J. (2004) *Sistemas de Construção V - O Edifício de Rendimento da Baixa Pombalina de Lisboa*. Lisboa, Horizonte.

Mendes, L. (2017) Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009. *Cadernos Metropole* [online] 19(39), Pp. 479-512.

Mendes, L. (2016) - "Gentrificação: palavra suja do urbanismo austeritário", Dossier 256 "Turismo: cidade e gentrificação". *Esquerda.Net*. [policopiado].

Millonig A., Schechtner, K. (2006) *City tourism - pedestrian orientation behavior*. Paper apresentado no Walk21-VII, "The Next Steps", The 7th International Conference on Walking and Liveable Communities, Melbourne, Australia.

Moita, L. (coord.) (2017) *A internacionalização de Lisboa: Paradiplomacia de uma cidade*. Lisboa, UAL; OBSERVARE. Disponível em <http://hdl.handle.net/11144/3006>.

Moreira, A. (2019) *Os impactos do Alojamento Local no mercado imobiliário de Alfama, Lisboa*. Dissertação de Mestrado em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa.

Moudon, A. (1997) Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente. *Revista de Morfologia Urbana* (2015) 3(1), pp. 41-49.

Nieuwland, S., Melik, R. (2018) Regulating Airbnb: how cities deal with perceived negative externalities of short-term rentals, *Current Issues in Tourism*, DOI: 10.1080/13683500.2018.1504899

Oliveira, V., Monteiro, C. (2014) Regiões morfológicas: a aplicabilidade de um conceito da morfologia urbana na prática de planeamento. *Revista de Morfologia Urbana*, 2(2), pp. 105-108.

Oliveira, V. (2016) Morfologia urbana: diferentes abordagens. *Revista de Morfologia Urbana* (2016) 4(2), pp. 65-84.

Organização Mundial do Turismo - OMT (2005) *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*. Madrid: UNWTO.

Organização Mundial do Turismo - OMT; Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality; NHTV Breda University of Applied Sciences; NHL Stenden University of Applied Sciences (2018) *'Overtourism'? - Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*, Executive Summary. Madrid: UNWTO.

Owen, C. (1990) Tourism and urban regeneration. *Cities*, Volume 7, Issue 3, August 1990, pp. 194-201.

Pereira, R. (2012) Tipologia arquitetônica e morfologia urbana. Uma abordagem histórica de conceitos e métodos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n. 146.04, Vitruvius, jul. 2012. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.146/442> 1.

Proença, S. (2014) *A diversidade da rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese*. Doutoramento em Urbanismo. Lisboa, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

Quaternaire Portugal (2017) *Novas Dinâmicas Urbanas no Centro Histórico de Lisboa*, estudo realizado para as Juntas de Freguesia da Misericórdia, Santa Maria Maior e São Vicente. Lisboa, Quaterneire Portugal.

Rita Cruz, A., Pinto, H. (2008). *A cidade e o turismo: o urbano como produto turístico [Tourism and the city: urban as a tourist product]*. University Library of Munich, Germany, MPRA Paper.

Russo, A., Borgh, J. (2002) Planning considerations for cultural tourism: a case study of four European cities. *Tourism Management* 23 (2002) pp. 631-637.

Rossana, G. (2007) Tourism and the city: Opportunity for Regeneration. *TOURISMOS: an international multidisciplinary journal of tourism*, Volume 2, Number 2, Autumn 2007, pp. 95-111.

Salgado, M. (2006) *Atlas Urbanístico de Lisboa*. Lisboa, Argumentum.

Salgueiro, T. (2002) Desenvolvimento Urbano de Lisboa. *Revista de Estudos Regionais - 2º Semestre 2002*.

Santos, J. (2016) O turismo e a cidade das redes: Conflitos e oportunidades da requalificação infraestrutural e do espaço público no centro antigo de Lisboa *Espaços vividos e espaços construídos: estudos sobre a cidade - Revista nº3*, pp. 8-25.

Santos, J. (2019) Public Space, Tourism and Mobility: Projects, Impacts and Tensions in Lisbon's Urban Regeneration Dynamics. *The Journal of Public Space* 2019 | Vol. 4 n. 2. pp. 29-56.

Smith, A. (2005) Conceptualizing City Image Change: The 'Re-Imaging' of Barcelona. *Tourism Geographies* · 7(4), pp. 398-423.

Soares, P. (2019) *Gentrificação e Turismo na Cidade de Lisboa - O Caso da Mouraria*. Dissertação de mestrado em Urbanismo. Lisboa, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

Tokarchuk, O., Gabriele, R., Maurer, O. (2016) Development of city tourism and well-being of urban residents: A case of German Magic Cities *Tourism Economics*, 2016, Vol. 23(2) pp. 343-359.

Turismo de Portugal (2014) *Turismo 2020 - Plano de Ação para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal 2014-2020*.

Turismo de Portugal (2018) *Turismo em Números / 2017*. Lisboa, Turismo de Portugal

Whitehand, J., Oliveira, V. (2017) Morfologia urbana Britânica. *Revista de Morfologia Urbana*, v. 1, n. 1, p. 45-52, 31 dez. 2017.

WEBGRAFIA

<https://www.pordata.pt/> - consultado em 15/10/2018

<https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/08/berlin-ban-airbnb-short-term-rentals-upheld-city-court> - consultado em 31/12/2018

<http://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2018/06/18/barcelona-dona-resposta-a-les-demandes-de-les-entitats-socials-amb-un-potent-paquet-de-mesures-per-ampliar-el-parc-dhabitatge-public/> - consultado em 06/11/2018

<http://www.alep.pt> - consultado em 03/10/2018

<https://www.dn.pt/portugal/interior/lisboa-ganha-oscar-do-turismo-e-a-melhor-cidade-destino-da-europa-9534823.html> - consultado em 03/01/2018

https://www.abrilabril.pt/local/lisboa-tem-mais-alojamentos-locais-do-que-barcelona?fbclid=IwAR1RTNKyayitL8Te_GhoTRYpu_zgjK4mEOOhwdU3T4F2YSYOjCj7L-XA864 - consultado em 16/06/2019

<http://sdt.unwto.org/> - consultado em 16/06/2019

<http://airbnbvsberlin.com/#introduction> - consultado em 02/06/2019

<https://www.citylab.com/life/2018/03/berlin-airbnb-vacation-rental-regulation-law/556397/> - consultado em 13/07/2019

<https://www.nuberlin.com/berlin-info/berlin-airbnb-law-zweckentfremdungsverbot/> - consultado em 13/07/2019

<https://www.theguardian.com/technology/2016/may/01/berlin-authorities-taking-stand-against-airbnb-rental-boom> - consultado em 13/07/2019

http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5966 - consultado em 15/11/2019

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71979> - consultado em 21/11/2019

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/10011325> - consultado em 21/11/2019

ANEXOS

ANEXO I - Modelo de questionário utilizado nas entrevistas

Data:
 Área de análise:
 Perfil do entrevistado:
 Nome:
 Idade:
 Profissão:
 Mora na zona? Há quanto tempo?

O que pensa do turismo em Lisboa?
 Acha que há um excesso de turistas na zona?
 Acha que o turismo (ou os turistas) interfere no seu dia-a-dia, prejudicando-o de alguma maneira?
 O que pensa do Alojamento Local?

	0	1	2	3
Tráfego pedonal como a facilidade de circulação no espaço público				
Acesso aos Edifícios como a entrada ou saída desimpedida das residências				
Riscos relacionados à Pavimentação como a circulação pedestre segura nos pavimentos tradicionais				
Acessibilidade de Emergência como o acesso desimpedido de veículos ou equipamentos de segurança				
Concentrações de Pessoas como a possibilidade de desfrutar confortavelmente e seguramente de espaços públicos valorizados				
Segurança dos Edifícios como a possibilidade de acidentes relacionados à ocupação ou transformação do edifício (geralmente avaliados sem considerar a tipologia)				
Danos ao Património como a frequência de pequenos danos sistemáticos a monumentos ou elementos urbanos valorizados				
Tráfego de Transporte Público como o nível de serviço dado pelo acesso a linhas de ônibus, por frequência de ônibus, pela disponibilidade de assento e pela facilidade de circulação de ônibus				
Imagem urbana como a transformação não intencional de espaços públicos, bem como dos espaços privados que intercetam o espaço público				
Segregação Urbana como a sensação de residir ou trabalhar em uma área desconectada da comunidade de moradores urbanos				
Conflitos com Uso Residencial como os efeitos negativos do turismo que tornam a vida desconfortável para os residentes permanentes (por exemplo, ruído)				
Rotas Urbanas Superlotadas como itinerários locais que se tornaram rotas de passagem disfuncionais para muitos indivíduos não residentes				