

ÍNDICE • CONTENTS**A CRITICAL EXAMINATION OF FILM TOURISM PLANNING AND MANAGEMENT IN PORTUGAL****Isa Neves • Kelly Maguire • Nuno Almeida****1-19****IN SEARCH OF THE LITERARY HERITAGE OF CASCAIS****António Ribeiro****20-32****VIAJANTE INFATIGÁVEL, O MAIS GEÓGRAFO DOS POETAS: REVISITANDO CAMÕES A PARTIR DA OBRA DE ORLANDO RIBEIRO****Jean Carlos Vieira Santos****33-45****PROMONTÓRIO DE SAGRES – MARCA DO PATRIMÓNIO EUROPEU. O PATRIMÓNIO ASSOCIADO À ESCRAVATURA EM LAGOS****Maria Raquel Patrício Roxo • Alexandra Rodrigues Gonçalves****46-62****CRONOLOGIA DA LEGISLAÇÃO DO ALOJAMENTO EM PORTUGAL****Vítor Sá****63-78****POLITICIZING SCIENCE VS. TECHNICALIZING POLITICS: A COMPARATIVE STUDY OF KASTELLI HERAKLION INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE AND CHINCHERO CUSCO INTERNATIONAL AIRPORT, PERU****Spyridon Parthenis • Polyxeni Moira • Dimitrios Mylonopoulos****79-101**

DOS ALGARVES

TOURISM, HOSPITALITY & MANAGEMENT JOURNAL

Editor • Publisher: Universidade do Algarve – Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo

NIPC: 505 387 271

Morada • Address Campus da Penha – Estrada da Penha, 8005-139 Faro – Portugal

Anotada na ERC com o n.º 127800.

Sede da redação: Campus da Penha – Estrada da Penha, 8005-139 Faro – Portugal

Diretora • Editor Rita Baleiro

Diretora adjunta • Editor in Chief Kate Torkington

Campus da Penha – Estrada da Penha, 8005-139 Faro – Portugal

Periodicidade • Periodicity: bianual • Bi-annual

Número da edição e data da edição • issue and date of publication n.º 44, maio 2024 /
issue no. 44, May 2024

Conselho científico • Scientific board consultar no portal da revista a atual
composição do conselho científico / see the journal homepage

Assistente editorial • editorial assistant Paula Garcia

E-mail e portal da revista • email and homepage dosalgarves@ualg.pt /
www.dosalgarves.com

Logo e capa • Logo and cover Bruno Andrade

**Conceção e desenvolvimento do portal da revista • webpage design and
development** Carlos Sousa and Pedro Cascada

ISSN: 2182-5580

Indexação • Abstracting and Indexing

DOAJ – Directory of Open Access Journals

CiteFactor

EBSCO Host

Latindex

[Estatuto editorial](http://www.dosalgarves.com) (disponível em <http://www.dosalgarves.com>)

DOS ALGARVES

TOURISM, HOSPITALITY & MANAGEMENT JOURNAL

ÍNDICE • CONTENTS

A CRITICAL EXAMINATION OF FILM TOURISM PLANNING AND MANAGEMENT IN PORTUGAL

Isa Neves • Kelly Maguire • Nuno Almeida

1-19

IN SEARCH OF THE LITERARY HERITAGE OF CASCAIS

António Ribeiro

20-32

VIAJANTE INFATIGÁVEL, O MAIS GEÓGRAFO DOS POETAS: REVISITANDO CAMÕES A PARTIR DA OBRA DE ORLANDO RIBEIRO

Jean Carlos Vieira Santos

33-45

PROMONTÓRIO DE SAGRES – MARCA DO PATRIMÓNIO EUROPEU. O PATRIMÓNIO ASSOCIADO À ESCRAVATURA EM LAGOS

Maria Raquel Patrício Roxo • Alexandra Rodrigues Gonçalves

46-62

CRONOLOGIA DA LEGISLAÇÃO DO ALOJAMENTO EM PORTUGAL

Vítor Sá

63-78

POLITICIZING SCIENCE VS. TECHNICALIZING POLITICS: A COMPARATIVE STUDY OF KASTELLI HERAKLION INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE AND CHINCHERO CUSCO INTERNATIONAL AIRPORT, PERU

Spyridon Parthenis • Polyxeni Moira • Dimitrios Mylonopoulos

79-101

A critical examination of film tourism planning and management in Portugal

Uma análise crítica do planeamento e gestão do turismo cinematográfico em Portugal

Isa Neves

Technological University of the Shannon, Ireland
isa.maranm@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-6983-6207>

Kelly Maguire

Technological University of the Shannon, Ireland
Kelly.Maguire@tus.ie
<https://orcid.org/0000-0003-2636-8586>

Nuno Almeida

Polytechnic of Leiria, CITUR, ESTM, Portugal
nunoalmeida@ipleiria.pt
<https://orcid.org/0000-0002-2322-0343>

Abstract

Film tourism has gained significant notoriety in recent years, emerging as a prominent phenomenon to promote destinations, attract visitors, and stimulate economic and social development. Despite the popularity of Portugal as a filming destination, the extent to which film tourism in Portugal is planned for and managed is currently unknown. Thus, this research examines the current provision and implementation of strategies to plan for and manage film tourism at a national and regional level in Portugal through a quantitative content analysis approach to existing tourism planning and management plans and strategies in Portugal. Findings overall, revealed an overwhelming lack of planning provision for film tourism at national and regional levels. Although some regions appear to promote film tourism, no transparent efforts are being made to plan for or manage its development or impacts sustainably. As such, there is a need for a more strategic and sustainable approach to planning for and managing film tourism at regional and local levels. This could ensure that destinations harness, in the long-term, the multifaceted benefits that can be derived from film tourism while also ensuring that the negative implications of film tourism activities are minimised or mitigated to preserve the sustainability and competitiveness of the film tourism industry.

Keywords: Film tourism; Portugal; tourism planning; tourism management; tourism impacts.

Resumo

O turismo cinematográfico ganhou uma notoriedade significativa nos últimos anos, tendo emergido como um fenómeno proeminente para promover destinos, atrair visitantes e estimular o desenvolvimento económico e social. Apesar da popularidade de Portugal como um destino de filmagens, desconhece-se até que ponto o turismo cinematográfico em Portugal é planeado e gerido. Assim, esta investigação tem como objetivo examinar a atual provisão e implementação de estratégias para planear e gerir o turismo cinematográfico a nível nacional e regional em Portugal, através de uma abordagem quantitativa de análise de conteúdo dos planos e estratégias de planeamento e gestão do turismo existentes em Portugal. Os resultados revelaram, de um modo geral, uma enorme falta de planeamento do turismo cinematográfico a nível nacional e regional. Embora algumas regiões pareçam estar a promover o turismo cinematográfico, não estão a ser feitos esforços transparentes para planear ou gerir o turismo cinematográfico, o seu desenvolvimento ou os seus impactos, de forma sustentável. Assim, é necessária uma abordagem mais estratégica e sustentável para o planeamento e a gestão do turismo cinematográfico a nível regional e local. Esta abordagem poderá garantir que os destinos aproveitem, a longo prazo, os benefícios multifacetados que podem advir do turismo cinematográfico, assegurando simultaneamente que as implicações negativas das atividades de turismo cinematográfico sejam minimizadas ou atenuadas para preservar a sustentabilidade e a competitividade da indústria do turismo cinematográfico.

Palavras-chave: Turismo cinematográfico; Portugal; planeamento turístico; gestão turística; impactos do turismo.

Dos Algarves: Tourism, Hospitality and Management Journal, 44-2024.

ISBN 2182-5580 © ESGHT - University of the Algarve, Portugal.



To cite this article: Neves, I., Maguire, K. & Almeida, N. (2024). A critical examination of film tourism planning and management in Portugal. *Dos Algarves: Tourism, Hospitality and Management Journal*, 44, 1-19. <https://doi.org/10.18089/DAMeJ.2024.44.1>

1. Introduction

Tourism has become a significant topic of interest and discussion for destination marketing organisations (DMOs), governments, communities, and film production companies worldwide, given the economic contribution that films and TV series bring to destinations and stakeholders. The increasing popularity of films and TV shows has stimulated a substantial demand for travel, leading to tourists becoming increasingly drawn to locations used for filming and featuring in films (Du *et al.*, 2020). This allows DMOs to capitalise on productions and leverage film tourism by marketing and promoting the locations used for productions, organising tours and events to filming locations, creating attractions, museums and facilities in locations and collaborating with film companies to create unique experiences for visitors (Özdemir & Adan, 2014).

In Portugal, efforts are being made to exploit films for economic gain. However, over a decade ago, Carvalho and colleagues (2014) noted that Turismo de Portugal, the national tourism authority responsible for promoting, enhancing and sustaining tourism activities, recognised the benefits of film tourism. They further noted that they are the only DMO that implements film tourism destination marketing strategies and expressed that the leading reason film tourism was non-existent in Portugal at that point was due to the lack of destination marketing strategies developed. A decade later, little research has been conducted on film tourism destination marketing, nor has research been conducted on the need to plan for and manage film tourism sustainably within the destination. This research bridges this gap by examining the current provision and implementation of strategies to plan for, market and manage film tourism at a national and regional level in Portugal. Strategic marketing planning and management plans and guidelines within destinations are pivotal to attempting to increase travel, ensure that tourism products are developed and planned for effectively taking the needs of communities as well as those of tourists into account and safeguarding those physical environments of destinations (Mason, 2021; Sharpley, 2009) on which film tourism ultimately depends.

Stakeholder collaboration and engagement have long been advocated as being essential for tourism marketing planning and management (Anahita Khazaei & Joppe, 2015; Julie Nyanjom & Slaven, 2018). In the context of film tourism, the relationship between destination marketing organisations, film commissions and film production companies is necessary to ensure that films are promoted in a way that is beneficial not only to the tourism sector and the film industry but also to communities that play host to films and TV series. Major film companies (*e.g.*, Universal Pictures, Warner Bros, Walt Disney Pictures and Paramount) that produce blockbuster films and popular franchises have long showcased various locations worldwide. In turn, the realisation that such franchises can generate unique opportunities for destinations to exploit has resulted in a rapidly growing market as it offers innovative and often immersive tourist experiences.

The popularity of film tourism in Portugal has resulted in the Portugal Film Commission (PFC, 2022b) created by the Council of Ministers. It reports to government members responsible for areas of culture and tourism and has several roles in promoting synergies between the creative industries and tourism. Their role revolves around providing visibility to Portugal as a destination and improving the tourist experience while affirming Portugal as an international filming destination (PFC, 2022b). They further communicate with regional

film commissions, the diplomatic network and industry associations and companies and provide the necessary support to the film and audio-visual sector, providing information, contacts and promoting partnerships for filming in Portugal while removing bureaucratic obstacles and streamlining the process of filming in Portugal to maintain the attractiveness of the country as a film tourism destination. Major international productions (for example, *Money Heist*, *House of the Dragons* and *Fast and Furious 10*) have been supported by the PFC. At the same time, more efforts are being made to secure investments to develop production companies in the country and create film festivals and film studios to position Portugal as a leading filming destination firmly. This makes the need to understand how and to what extent DMOs, tourism planners and decision-makers in Portugal are planning for and managing film tourism even more important.

2. Literature Review

2.1. Defining and understanding film tourism

As a growing phenomenon worldwide, film tourism, movie-induced tourism, film-induced tourism, and screen tourism are terms used interchangeably in tourism research. Film tourism or film-induced tourism refers to “the growing interest and demand for locations which become popular due to their appearance in films and television series” (Zimmermann, 2003: 76). Busby and Klug (2001: 316) further state that film tourism involves visiting places celebrated for associations with books, authors, television programmes, and films. Film tourism, or screen tourism more widely, is being leveraged by organisations in many destinations and is driven by promotional campaigns used to capitalise on film exposure and opportunities based on the success of film productions. It has garnered a reputation in many destinations as a powerful marketing tool, showcasing destinations to global audiences (Ahmed *et al.*, 2022). This not only facilitates tourism mobility by attracting tourists but also enhances the destination's brand and visibility in the highly competitive tourism market in the long term (O'Connor, 2005). However, even though film tourism can create a lasting impression on viewers and inspire them to visit a destination (Oshriyeh & Capriello, 2022), Gómez-Morales *et al.* (2022) noted that not all audio-visual productions have an equal impact on audiences, as they vary in their depiction of locations and their ability to forge an emotional connection with viewers. Nevertheless, films and TV series now create expectations of potential experiences (Frost, 2010) not only for production companies themselves but also for DMOs and supporters of specific films and TV shows. As such, film tourism plays a pivotal role in generating increased awareness of locations (Domínguez-Azcue *et al.*, 2021). Moreover, film tourism can impact tourism decision-making and planning processes at the destination and local level, which is incremental to ensuring the sustainable development and management of film tourism destinations.

Despite the overwhelming marketing and promotional abilities of film tourism to destinations, the impact of film tourism on host communities is varied. Research has shown how film tourism can act as a powerful source of employment generation and revenue to local economies (Ahmed *et al.*, 2022; Connell, 2012; Tkalec *et al.*, 2017) and how it can contribute to increased standards of living and quality of life for local residents who benefit from film tourism (Havlíková, 2017; Yolal *et al.*, 2016; Yoon *et al.*, 2015). In contrast, however,

film tourism in destinations and communities can create hostility due to potential overcrowding created by film tourism and the interactions between tourists and residents (Kim & Park, 2023). Furthermore, tourism mobility stemming from film tourism poses a potential risk of commodifying local culture and heritage (Connell, 2012; Croy *et al.*, 2019) within communities and destinations. Similarly, the depiction of screen content at times may not align with the values or expectations of the local community, with such misalignment resulting in negative images being conveyed, thereby causing harm to the destinations' image and reputation. Likewise, evidence has shown how destination image can be impacted by degradation and damage to physical environments that have played host to films and TV productions (Hua *et al.*, 2021). In light of such potential negative implications, some tourism organisations and film commissions have hesitated to fully capitalise on its benefits (Croy & Walker, 2003; Hudson & Ritchie, 2006). However, by ensuring that film tourism at key locations is planned for and managed effectively, DMOs and tourism planners would be better positioned to safeguard destinations and communities.

2.2. Importance of planning for and managing film tourism

The importance of planning for and managing film tourism is paramount at a time when the interest in film tourism is reaching peak levels for destinations. With the impacts film tourism is capable of creating, both positive and negative, to host communities and physical environments, film tourism planning and management cannot be underestimated and plays a crucial role in not only leveraging the potential of a destination to attract tourists (Hudson & Ritchie, 2006; Croy & Heitmann, 2011) but also can act as a catalyst to encourage environmental conservation and protection (Mason, 2021). Although screen productions can depict destinations, places, cultures, traditions, and people, which ultimately help to shape tourist experiences (Croy, 2010), awareness and familiarity with such components create expectations and perceptions of destinations and locations. However, the long-term challenge for tourism and destination planners and policymakers is how best to ensure such expectations meet reality for tourists (Skinner & Dimitrios, 2011). As a result of the often harmful and physical implications created by film tourism activity in host locations, DMOs need to take action to guarantee positive perceptions of destinations through practical tourism and destination planning and management.

The influx of tourists driven by film tourism can increase revenue for local businesses in host destinations, including accommodations, restaurants, transportation services, and retail establishments (Depken *et al.*, 2020; Sousa *et al.*, 2020). Film tourism provides a platform for cultural exchange, as visitors from different regions and backgrounds come together to explore the filming locations and engage with local communities (Beeton, 2010). Moreover, film tourism planning and management can contribute to preserving and conserving historical and cultural heritage sites by facilitating their maintenance and showcasing their significance through the film industry (Bąkiewicz *et al.*, 2017). By actively supporting film productions, DMOs can attract filmmakers, production companies, and related service providers (Bornhorst *et al.*, 2010; Hudson & Tung, 2010), which in turn can lead to the establishment of film studios, production infrastructure, and the skilled workforce, further stimulating job creation and industry development.

Effective film tourism planning and management can contribute to the sustainable development of destinations. This is particularly important given the broad environmental, social, and cultural impacts (Heitmann, 2010) created due to film tourism. Approaches to planning and managing film tourism would facilitate a balance between satisfying tourist demand and protecting the integrity of the filming locations, as well as minimising adverse effects on local communities and the environment (Edgell, 2016). Examining film tourism's impacts on the economic, social, cultural, and environmental resource base of destinations requires attention from DMOs and tourism planners in planning for film tourism and developing strategies for marketing and managing film tourism. By critically examining the provision of planning for film tourism, its development, impacts and subsequent management in Portugal, the researchers can better determine the efforts being made at present to cater for film tourism and to protect destinations and communities from the direct and indirect impacts from film tourism at a national and regional level.

By actively planning for and managing film tourism activity at national and local levels throughout destinations, DMOs and tourism planners can shape and enhance their tourism offerings, thereby strengthening their overall tourism potential (O'Connor, 2010). As highlighted by Tanskanen (2012), it is essential to establish appealing environments that attract film producers to become a successful film tourism destination. DMOs can subsequently play a role here in facilitating and promoting film tourism to international film producers. With most destinations competing globally for tourists, the role of DMOs is crucial as they are seen as the backbone of tourism destinations existing to promote destinations, attract visitors and develop regional and local economies (Pike & Page, 2014). Using films, DMOs can magnify the tourism potential of a destination (Riley & Van Doren, 1992). DMOs have also begun to utilise various activities to attract filmmakers through various strategies to promote destinations and stimulate demand. One such country to do this is Portugal, which has gained popularity as a film tourism destination in recent years, with DMOs and film commissions placing an increased focus on promoting the destination through screen content seen on films and TV shows.

The notoriety of Portugal as a filming destination has been attributed to its diverse characteristics, including its landscapes, picturesque cities, vibrant neighbourhood, historical landmarks, scenic beaches, historical sites and warm climate, attracting several film directors and productions. Lisbon, Portugal's capital city, for example, has served as a backdrop for numerous films and TV shows (*Lisbon Story* (1994), *Night Train to Lisbon* (2013), *Fast and Furious 10* (2023)). The city's distinct architecture, including its colourful tiles and iconic trams, has contributed to its appeal to filmmakers. Similarly, Porto, another major city in Portugal, has seen an increase in film tourism due to its picturesque riverside location and well-preserved historic centre, showcased in movies like *The Portuguese Nun* (2009) and *The Gilded Cage* (2013). The appeal of various cities and locations in Portugal are contributing hugely to its film tourism success, but it is worth noting that such development does not take place in a vacuum, and DMOs, together with tourism planners, policymakers and host communities, must work in sync to cater for the needs of tourists, ensure a competitive tourism protect, meet tourism policy objectives while at the same time protect and preserve host communities.

Thus, when planned for and managed effectively, film tourism presents excellent opportunities for destinations to tap into the power of cinema and attract visitors worldwide delivering economic benefits (Croy, 2011; Nash & O'Connor, 2015; Wray & Croy, 2015; Li *et al.*, 2017), enhance destination branding (Morgan *et al.*, 2003; O'Connor, 2005; Qu *et al.*, 2011), facilitating cultural exchange (Jewell & McKinnon, 2008; Kim & O'Connor, 2011; McElroy & Noonan, 2019), and contribute to the preservation of cultural heritage (Pereira, 2013; Park *et al.*, 2018). By striking a balance between the film industry and sustainable tourism practices, destinations can capitalise on films and TV productions while ensuring a positive and authentic experience for visitors and host communities, minimising any potential adverse effects of film tourism activity on host locations and communities.

Almost two decades ago, Buhalis & Costa (2005) discussed how DMOs have strategically planned for and invested significant sums in developing marketing strategies to access a broader market, reinforce and differentiate the destination image, help fight seasonality and create new tourist attractions. Film tourism is now increasingly used as a strategic tool by destinations to market destinations, and destinations have begun to attract film production companies by capitalising on the promotional value of films and series before, during, and after production (Domínguez-Azcue *et al.*, 2021). By recognising its potential, they can increase the cultural value of film locations and attract greater visitor numbers (Hahm & Wang, 2011). According to Saltik *et al.* (2011), this technique provides a tremendous benefit for destinations to showcase their unique selling points to millions of people from the standpoint of the relationship between film tourism and destination marketing. For this reason, Hudson & Ritchie (2006) point to the fact that considerations including location feasibility, film commission and government initiatives, destination marketing activities, and destination attributes are often the main drivers of the film tourism industry and should be taken into account when it comes to planning for the long-term sustainability and competitiveness of film tourism by destinations through effective planning, marketing, and management especially in a heavily competitive tourism marketplace.

3. Methodology

3.1. Research approach and methodology

Quantitative research was employed in this study as it is used to generate numerical data and concrete facts, utilising statistical, logical, and mathematical techniques (Ahmad *et al.*, 2019). Quantitative research aims to describe current situations, establish relationships between variables, and, at times, endeavour to explain causal relationships between these variables (Mertler, 2021). An advantage of quantitative research is that it permits quantification and analysis of variables to obtain outcomes. A quantitative content analysis was adopted to critically examine the provision and implementation of film tourism planning and management strategies in Portugal. Through the quantitative content analysis technique, researchers can analyse tourism planning and management strategies and plans. This flexible research approach can be applied to various text sources (Koufogiannakis *et al.*, 2004; Rose *et al.*, 2014). Lock & Seele (2015) note that this method offers the researcher the opportunity to analyse secondary communication material that can encompass texts, sentences, single

words, and visual content like videos, or even auditory pieces such as speeches or songs, which are predominantly qualitative, however, it allows researchers to analyse qualitative data quantitatively.

Neuendorf (2016) explored the analytical nature of quantitative content analysis, emphasising the examination of controlled variables, while Bryman (2015) highlighted its focus on analytical procedures to enhance the validity of findings by minimising biases. In quantitative content analysis, the goal is to systematically code and analyse large amounts of text data to identify patterns and trends in the data (Hsieh & Shannon, 2005) and has been applied to many tourism management and events management research studies as a valuable tool to examine tourism management documentation (Maguire, 2021; Maguire & McLoughlin, 2020; McLoughlin & Hanrahan, 2017). Therefore, examining the provision and content of existing tourism plans and strategies helped determine how much film tourism is featured and catered for at the national and regional levels in Portugal.

Table 1. Criteria in Analysis

Terminology (Frequency of Words)
“Tourism”
“Film tourism”
“Film”
“Filming”
“Cinema”
“Audio-visual”
“TV series”
“Filming production”
“Film festival”
“Marketing”
“Planning”
Strategic Planning for Film Tourism
Is there a strategy for film tourism?
Do they refer to specific films or TV series?
Do they refer to specific film festivals?
Are Film Tourism Impacts recognised within existing plans and strategies?
Economic impacts
Sociocultural impacts
Environmental impacts

To conduct the content analysis of existing tourism plans and guidelines, criteria must be determined to examine existing tourism documentation. As this research is focused on examining the provision of planning for film tourism in Portugal, criteria included keywords such as tourism, film tourism, filming, film, etc. (see Table 1). This enabled the researchers to examine just how much film tourism was catered for within the broader tourism agenda in Portugal. It was also necessary to determine if there was a specific strategy for film tourism in Portugal. Furthermore, there was a need to determine if film tourism impacts, whether positive or negative, across the economic, socio-cultural and environmental domains, were planned for at the national and regional levels in Portugal, given the reputation of film tourism impacts across those environments. Once criteria were developed, it was necessary to identify tourism documentation (see Table 2), and this was achieved by searching the web to identify tourism planning and management documentation at the national and regional

levels in Portugal. A content analysis assessment matrix had to be developed to compare results across the various documentation (see Table 3). This allowed the documents to be examined following the criteria by marking ‘x’ whenever they were featured within the existing documentation. This then enabled the researcher to make comparisons and numerically identify patterns. This assessment matrix and examination of documentation following keywords allowed the researchers to analyse and categorise relevant content from the documents, which permitted an understanding of the current planning provisions for film tourism in Portugal at the national and regional levels.

3.2. Sampling and selections

To understand the extent to which national and regional tourism entities plan for film tourism destination planning and management in Portugal, 15 tourism-specific strategic plans, reports and guideline documents specific to tourism at the national and regional levels in Portugal were selected. For the purpose of analysis, these plans have been coded from PD01 to PD15, as presented in Table 2. These national and regional documents selected for this sample are instrumental in understanding the country's strategic positioning and provisions for film tourism. This is essential since film tourism is viewed as a valuable tool for economic growth in Portugal.

Table 2. National and Regional Tourism Planning and Management plans and strategies in Portugal used in the data analysis

Code	Year	National Document Title	Organisation
PD01	2017	Tourism Strategy 2027: Leading the tourism of the future	Tourism of Portugal
PD02	2019	Activities Report	Tourism of Portugal
PD03	2020	Activities Report	Tourism of Portugal
PD04	2021	Activities Report	Tourism of Portugal
PD05	2021	Action Plan to Reactivate Tourism Build the Future	Tourism of Portugal
PD06	2021	Sustainable Tourism Plan 2020-2023	Tourism of Portugal
Code	Year	Regional Document Title	Organisation
PD07	2015	Tourism Marketing Strategy for Porto and Northern Portugal (2015-2020)	Tourism of Porto and Northern Portugal
PD08	2017	Madeira Tourism Strategy (2017-2021)	Regional Government of Madeira
PD09	2019	Action Plan 2019 – 2027: Sustainability of the Azores Tourist Destination	Government of Azores
PD10	2019	Strategic Tourism Plan for the Lisbon Region 2020-2024	Regional Tourism Entity of the Lisbon Region
PD11	2020	Regional Tourism Development Plan 2020-2030	Tourism Centre of Portugal
PD12	2020	Marketing Plan (2020-2030)	Tourism Centre of Portugal
PD13	2021	Alentejo Regional Strategy 2030	CCDR Alentejo
PD14	2021	Algarve Tourism Strategic Marketing Plan (2020-2023)	Tourism of Algarve
PD15	2022	Sustainability Action Plan 2022-2030 Destination Madeira	IPDT – Turismo Consultoria (Madeira)

Six national plans (PD01 to PD06) from Tourism of Portugal and nine regional plans (PD07- PD15) were analysed. Portugal is divided into seven regions (Porto and North, Centre, Lisbon, Alentejo, Algarve, Autonomous Region of Madeira, and Autonomous Region of Azores), and regarding the regional plans, three were produced by the regional governments/DMO (PD08 and PD15 – Madeira; and PD09 – Azores) and six by the regional tourism organisations (PD07 - Porto and North of Portugal; PD10 – Lisbon; PD11 and PD12 – Centre of Portugal; PD13 – Alentejo; and PD14 – Algarve) that are responsible for regional tourism development, aligned with national guidelines for the tourism area. This sample was selected to facilitate consistent comparison and analysis of planning activities conducted by national and regional

authorities. Given the specific research focus on film tourism destination planning and management in Portugal, it is logical to anticipate that film tourism would be a prevalent subject in pertinent tourism-related documents. However, this is currently unknown, and as such, this research sets out to determine the extent to which film tourism is catered to within such documents.

3.3. Data analysis

To compare the findings between the various national and regional tourism documents using the content analysis approach, information was manually entered into an assessment matrix designed to permit the content analysis (see Table 3). An assessment matrix provides a structured and systematic way to help organise data collected transparently and understandably (Maguire, 2021). It acts as a guide for analysing patterns, trends, and relationships within the content, leading to more accurate and meaningful conclusions. The assessment matrix was a useful tool to promote consistency, reliability, transparency, and efficiency in the coding and interpretation of data. For this research, the guidelines were analysed following various criteria. The researchers examined each document to search for the presence and frequencies of some keywords. As the documents were written and published in Portuguese, data analysis was conducted in Portuguese and later translated into English. When analysing the concept ‘film tourism’, there are not as many variations in Portuguese as in English, so ‘turismo cinematográfico’ and ‘cineturismo’ were selected to identify this concept and later coded as ‘film tourism’. Table 3 presents the assessment matrix for this study.

As shown in Table 3, the word ‘tourism’ is given different priority in different documents, once it is present between 241 (PD05) and 444 (PD02) times in national documents and between 32 (PD15) to more than 999 (PD14) times in regional documents. When analysing ‘film tourism’, the numbers are much lower, with no national documents referring to the concept and only three regional documents acknowledging it (PD11, PD12 and PD14). Considering this, film tourism may not be getting adequate attention in planning and management at the national and regional levels despite its popularity and use by many state organisations.

Table 3. Example of assessment framework for examining national and regional tourism planning and Management plans and strategies in Portugal

	National Documents						Regional Documents								
	PD 01	PD 02	PD 03	PD 04	PD 05	PD 06	PD 07	PD 08	PD 09	PD 10	PD 11	PD 12	PD 13	PD 14	PD 15
Year of publication	17	19	20	21	21	21	15	17	19	19	20	20	21	21	22
Number of pages	66	90	96	103	50	86	60	136	62	221	176	116	62	317	92
Terminology (Frequency of Words)															
“Tourism”	342	444	395	378	241	372	75	412	78	214	622	410	34	+999	32
“Film tourism”	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	7	0

4. Analysis and discussion

This study provided insight into the implementation of film tourism planning and management in Portugal through a quantitative content analysis of tourism planning and

management plans and strategies. To do so, 15 tourism-related strategic planning documents (six national and nine regional) from 2017 to 2022 were examined based on the frequency of common terminology relating to film tourism and evident in film tourism strategies and plans on a national and regional level. The strategic planning for film tourism within these documents was also examined, and the impacts derived from film tourism across the economic, sociocultural, and environmental resource base by such organisations were recognised. These documents were produced by organisations including the Tourism of Portugal (6 national documents), Tourism of Porto and Northern Portugal (1 document), Regional Government of Madeira (1 document), IPDT Madeira (1 document), Government of Azores (1 document), Regional Tourism Entity of the Lisbon Region (1 document), Tourism Centre of Portugal (2 documents), CCDR Alentejo (1 document) and Tourism of Algarve (1 document). As shown below, table 4 presents the current priority placed on film tourism in existing national and regional planning and management plans and strategies in Portugal.

In recent years, Portugal has actively promoted its film tourism potential through collaborations with international film festivals, participation in film markets, and targeted marketing campaigns (Lavaredas, 2023). The country's film commissions, and tourism organisations have been working together to attract more film productions, capitalise on the exposure generated by these productions, and leverage the associated tourism opportunities (PFC, 2022b; Turismo Centro Portugal, n.d.). With the growing popularity of Portugal as a filming location, this research sought to examine evidence of keywords relating to film tourism within the selected documentation to determine if film tourism is prioritised within existing plans and guidelines for tourism in Portugal.

Table 4. Current priority placed on film tourism in existing national and regional tourism planning and management plans and strategies in Portugal

	National Documents						Regional Documents								
	PD 01	PD 02	PD 03	PD 04	PD 05	PD 06	PD 07	PD 08	PD 09	PD 10	PD 11	PD 12	PD 13	PD 14	PD 15
Year of publication	2017	2019	2020	2021	2021	2021	2015	2017	2019	2019	2020	2020	2021	2021	2022
Number of pages	66	90	96	103	50	86	60	136	62	221	176	116	62	317	92
Terminology (Frequency of Words)															
"Tourism"	342	444	395	378	241	372	75	412	78	214	622	410	34	+999	32
"Film tourism"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	7	0
"Film"	0	3	3	2	0	0	0	3	2	2	3	3	0	2	0
"Filming"	1	4	4	5	0	0	0	0	0	0	2	2	0	7	0
"Cinema"	0	1	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	10	0
"Audio-visual"	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0
"TV series"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
"Filming production"	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0
"Film festival"	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0
"Marketing"	3	25	26	22	1	0	59	121	2	6	70	175	1	324	0
"Planning"	3	7	12	4	0	2	2	0	3	9	4	3	17	17	3
Strategic Planning for Film Tourism															
Is there a strategy for film tourism?											X	X		X	
Do they refer to specific films or tv series?									X	X					
Do they refer to specific film festivals?								X		X					
Are Film Tourism Impacts recognized within existing plans and strategies?															
Economic impacts															X
Sociocultural impacts														X	
Environmental impacts															

4.1. Frequency of film tourism-related terminology used in documentation

The frequency of the keyword ‘tourism’ is notably elevated, appearing several times across the fourteen tourism-related documentation, varying from 241 times (PD05 - Action Plan to Reactivate Tourism | Build the Future) to 444 times (PD02 - Activities Report, 2019) in the national documents, and 32 times [PD15 - Sustainability Action Plan 2022-2030 Destination Madeira] to more than 999 times [PD14 - Algarve Tourism Strategic Marketing Plan (2020-2023), by Tourism of Algarve] in the regional documents. These numbers are expected to be high once tourism represents a big part of the country’s Gross Domestic Product (GDP). Tourism Consumption in the Economic Territory (TCET) was equivalent to 15.8% of GDP in 2022 (9.8% in 2021), also above 2019 levels, when it equalled 15.3% of GDP (INEP, 2023).

On the other hand, ‘film tourism’, a well-accepted concept that has been defined throughout the years (Beeton, 2005; Connell, 2012; Grihault, 2003; Nizioł, 2009; Tanskanen, 2012; Yi *et al.*, 2022), is not acknowledged at all in any of the national documents and is only referred in three regional documents: 3 times in PD11, 2 times in PD12 - the Marketing Plan (2020-2030), both from Tourism Centre Portugal where the dynamisation of film tourism is presented as a way to position the Region as an international destination of film production and 7 times in PD14 by Tourism of Algarve with film tourism being presented as one of the region's products/segments and the critical factors for its success. The lack of explicit reference to film tourism in national documents may suggest a potential oversight or limited recognition of film tourism's importance and potential benefits as a marketing and economic tool for the country.

The observed frequency of terms related to ‘filming’ and ‘filming production’ in both national and regional documents indicates a certain degree of recognition within Portugal's tourism planning and management discourse, with the first appearing in four national documents by Tourism of Portugal (1 time in PD01- Tourism Strategy 2027: Leading the tourism of the future, 4 times in PD02, 4 times in PD03 - Activities Report 2020, and 5 times in PD04 - Activities Report 2021) and three regional documents by Tourism Centre of Portugal and Tourism of Algarve (2 times both in PD11 and PD12 and 7 times in PD14), and the second referred 1 time in a national document (PD01) and 4 times in regional documents both by Tourism Centre of Portugal (2 times in PD11 and 2 times in PD12). The prominence of these terms in national documents not only reflects a broader acknowledgement of the role of filming but also implies a synergistic relationship between national tourism objectives and the initiatives of entities like the Portugal Film Commission (PFC, 2022a). This connection underscores the intertwined nature of film tourism promotion and national tourism strategy, with collaborative efforts playing a vital role in shaping Portugal's cinematic and touristic narrative.

The identified lower frequency of ‘film tourism’ in regional documents compared to ‘marketing’ and ‘planning’ aligns with the literature emphasising the importance of meticulous planning in leveraging positive impacts for tourism (Hudson & Ritchie, 2006; Skinner & Dimitrios, 2011). This observation suggests a potential oversight or limited recognition of film tourism's significance as a marketing and economic tool. Moreover, it is important to balance the interests of the film industry with sustainable tourism practices (Buhalis & Costa, 2005; Hahm & Wang, 2011) and the lower frequency of film tourism in

regional documents compared to marketing and planning suggests a potential gap in striking this balance, possibly leaning more towards established concepts at the expense of film tourism. For Heitmann (2010), the multifaceted impacts of film tourism on economic, social, cultural, and environmental dimensions require attention from DMOs and tourism planners; however, the lower frequency of film tourism in regional documents implies a need for increased attention to this aspect in planning and management strategies to fully harness its potential benefits, as outlined in the literature.

Keywords such as 'film' were introduced from 2 times (PD04) to 3 times (PD02 and PD03) in national documents and 2 times in documents produced by the Government of Azores (PD09 - Action Plan 2019 – 2027: Sustainability of the Azores Tourist Destination), the Regional Tourism Entity of the Lisbon Region (PD10 - Strategic Tourism Plan for the Lisbon Region 2020-2024) and Tourism of Algarve (PD14) and 3 times by IPDT – Turismo Consultoria of Madeira (PD08 - Madeira Tourism Strategy (2017-2021)) and Tourism Centre of Portugal (PD11 and PD12). The use of the term 'cinema' is relatively consistent across the documents, with a noticeable increase in PD14 (10 times) from Algarve. These numbers for this region are substantiated once Tourism of Algarve refers to the Tourism and Cinema Support Fund which was established in 2018 and is considered one of the most competitive incentive systems in Europe that aims to support projects that contribute to strengthening Portugal's positioning as a tourist destination, through incentives for cinematographic and audio-visual production, the capture of international filming for Portugal and international events (ICA, 2020). It also recognises the work of the Portugal Film Commission to promote Portugal as a filming destination and the various film studios in the Algarve region. This demonstrates a big awareness regarding the importance of film tourism when it comes to Tourism of Algarve, which is actively working to promote its region and market it has the best place for filming (nationally and internationally).

Film tourism is not limited to films; it encompasses various audio-visual productions, including television series, which contribute to destination marketing and tourist attraction (Domínguez-Azcue *et al.*, 2021). The concept 'audio-visual' appeared once in PD02 national document and 11 times in the regional document PD14, which indicates a greater emphasis on the broader audio-visual industry within the regional context, specifically in the Algarve region, however since Tourism of Algarve considers the concept 'film tourism and audio-visual' as a whole it is not surprising that the numbers are so high. As for 'TV series', the concept shows only once in the regional document PD10, which suggests that the specific consideration of TV series in relation to tourism planning and management may be less prominent compared to other aspects of film tourism in Portugal. The analysis of the prominence of these concepts in regional documents suggests that destination planners in Portugal are recognizing the broader audio-visual industry's significance. According to Gómez-Morales *et al.* (2022) and Hudson & Ritchie (2006) understanding the emphasis on these concepts can contribute to effective planning for film tourism, considering its diverse forms and potential impacts on destination image.

Regional destinations often leverage film productions to promote their unique attractions and create a distinctive identity (Hudson, 2011; Wray & Croy, 2015), and the relatively higher frequencies in keywords related to film tourism in PD14 by the Tourism of Algarve indicates a potentially stronger emphasis on film tourism within this region.

Collaboration between DMOs, local authorities, and private companies is essential for successful film tourism planning and management (O'Connor, 2010; Pike & Page, 2014). Thus, the Algarve region has been marking itself as the perfect filming region with production companies and studios. As an example, FTV Productions Algarve Unipessoal Lda., also known as Production Algarve, operates as a production service company specialising in providing extensive local expertise for various media productions, including commercials, photo shoots, TV productions, feature films, and music videos. Effective destination marketing, as demonstrated by the Algarve region, can attract filmmakers and enhance the region's appeal for film productions (Hudson & Ritchie, 2006; Tanskanen, 2012). The description of Algarve's efforts, including the website Film Algarve (<https://filmalgarve.com/algarve>), displays all the services, studios, crews, amongst other facilities available in the region and even exhibits through pictures that anyone can reach a Hollywood-level filming production by comparing the Californian landscape to the ones that can be found in Algarve or Algarve Film Commission, a private non-profit association which aims to position and promote the Algarve as a filming place of national and international cinema and audio-visual productions, created in 2006 emphasise the role of the destination in promoting its filming locations.

According to Connell (2012), 'film festivals' are a form of film tourism; however, this concept is only recognised in two regional documents by the Regional Government of Madeira (3 times in PD08) and the Regional Tourism Entity of the Lisbon Region (1 time in PD10). Centre of Portugal perceives only the concept of 'film tourism' but is not once referred to as 'film festivals', which is unexpected given that the Tourism Centre of Portugal made a campaign promoting film tourism in the region, and it comprises eight film festivals (Turismo Centro Portugal, n.d). Concepts such as 'marketing' and 'planning' are also extremely important and popular within these documents, being the first present from 1 time (PD05) to 26 times (PD03) in national documents, and 1 time (PD13 - Alentejo Regional Strategy 2030) to 324 times (PD14) in regional documents; and the second was introduced from 2 times (PD06 - Sustainable Tourism Plan 2020-2023) to 12 times (PD03) in national documents and 2 times (PD07 - Tourism Marketing Strategy for Porto and Northern Portugal 2015-2020) to 17 times (PD13 and PD14) in regional documents. The occurrence rate of these keywords indicates that policymakers and stakeholders are aware of the importance of marketing as a successful factor for effective tourism planning in Portugal.

4.2. Evidence of strategic planning of film tourism in documentation

When analysing the strategic planning of film tourism in the documents, the national documents (PD01 to PD06) lack any specific strategies or references to films, TV series, or film festivals despite the country's rich cinematic culture. However, certain regional documents demonstrate a greater focus on film tourism, as only three (PD07 from the Porto and Northern Portugal region, PD13 from the Alentejo region and PD15 from Madeira) do not address film tourism strategies, films, TV series, or film festivals. As an example, the Strategic Lines of Action addressed by the Tourism Centre of Portugal (PD11 and PD12) encompass various programs and initiatives within which the "promotion of film tourism in order to position the Region as an international destination for film production (shooting)" is one of them. Yet Tourism of Algarve displays a whole section dedicated to film tourism where they

address the key success factors for the development of the product/segment, its importance/product segment in the region, the main weaknesses, and the main projects (Turismo do Algarve, 2021) being the only region presenting a clear and structured plan for film tourism.

The film campaign in PD09 (Azores) and the inclusion of film festivals in PD09, PD10 (Azores and Porto/Northern Portugal) translates the use of local stories and film festivals to promote film tourism. This reflects an understanding that leveraging local cultural elements and hosting film festivals can attract tourists, contribute to a destination's appeal, and enhance its image (Domínguez-Azcue *et al.*, 2021; Siam, 2022). The Madeira Film Festival and Madeira Micro International Film Festival in PD08 (Madeira) suggest an effort to use film festivals for destination branding, supporting the literature's discussion on their role in attracting visitors and enhancing a destination's cultural capital (Ooi & Pedersen, 2010; Qu *et al.*, 2011). Similarly, PD10 refers to Cannes as an example of a renowned film festival destination, and while not explicitly related to Portugal, the recognition of Cannes implies an understanding of the association between film festivals and tourism, raising awareness of the potential benefits of hosting film festivals and their impact on attracting visitors.

Despite the numerous film festivals in the Central region of Portugal and having all the necessary conditions to shoot a film, PD11 and PD12 do not acknowledge any film festival in the region. This lack of attention to film tourism strategies and the limited awareness of film festivals in the documents signify a missed opportunity to fully capitalise on the potential impact of film tourism. By developing comprehensive strategies and promoting the country's cinematic assets, Portugal could harness the power of film tourism to attract a wider audience, stimulate local economies, and enhance its overall tourism industry.

4.3. Evidence of recognition of impacts derived from film tourism

Acknowledging the impacts derived from film tourism is essential for making informed decisions, promoting sustainable practices (Thelen *et al.*, 2020), and maximising the positive contributions of this industry to both destinations and the film sector (Li *et al.*, 2017). When analysing film tourism impacts (economic, sociocultural, and environmental), only one document from Tourism of Algarve (PD14) addresses the economic and socio-cultural impacts, which is not unexpected given the fact that this is the region that gives more thought to film tourism and allocates more resources to this area. The lack of recognition of these impacts in other documents suggests a potential oversight in understanding and addressing the broader potential effects of film tourism. Ultimately, to fully harness the potential of film tourism, policymakers and stakeholders must recognise and evaluate its economic, sociocultural, and environmental impacts (Wray & Croy, 2015), as these aspects play a significant role in destination development and tourism sustainability.

5. Conclusions and recommendations

This study aimed to critically examine the prevision and implementation of film tourism planning and management strategies in Portugal through a quantitative content analysis of tourism planning and management plans and strategies, and it has highlighted the need to integrate film tourism into national and regional tourism strategies. The limited awareness of film tourism in national documents raises important questions regarding the strategic

approach towards leveraging its potential and integrating it into tourism planning and management at both national and regional levels. It is unanticipated that the Tourism Centre of Portugal does not display a film festival in their documents when it promotes eight film festivals on its website or that only the Algarve region considers the impacts of film tourism.

The overall state of plans and guidelines for tourism in Portugal does not emphasise film tourism with only one regional document (Algarve), having a clear and structured strategic plan. There is an opportunity for Portugal to capitalise further on film tourism; however, it requires a more assertive and comprehensive approach. Explicit strategies dedicated to film tourism should be integrated into national and regional plans, providing clear goals, initiatives, and timelines. It is imperative to go beyond mere acknowledgement of film festivals and actively incorporate them into strategic planning, recognising their pivotal role in promoting film tourism. Furthermore, there is a need to broaden the understanding of the impacts of film tourism beyond economic aspects, encompassing socio-cultural and environmental dimensions. Portugal can establish a roadmap for effectively promoting film tourism by developing detailed and well-defined plans.

To optimise these strategies, it is essential to leverage the findings of this research, particularly the insights gained from the quantitative content analysis of tourism plans and strategies. The identified gaps and opportunities should inform the development of targeted interventions and planning adjustments. This will not only elevate Portugal's position as a film tourism destination, but it will contribute to attracting a wider audience, stimulating local economies, and ensuring the sustainability and positive impact of the country's tourism industry. Considering that Portugal also has regional Film Commissions (Filmaporto — Film Commission, Centre of Portugal Film Commission, Lisboa Film Commission, Alentejo e Ribatejo Film Commission, Algarve Film Commission, Azores Film Commission and Madeira Film Commission) it will be important to analyse their role in promoting Portugal as a film tourism destination and create a strategy to link them to each plan developed by each regional entity. In future research, it will be important to adopt a qualitative research approach to reach key stakeholders to understand why film tourism is not receiving its deserving attention and perceive which strategies and partnerships are being implemented to promote Portugal as a filming destination that are not being displayed in these planning and management plans.

Funding details: This work was supported by the HEA Limerick Performance Funding under Grant OS0101.

References

- Ahmad, S., Wasim, S., Irfan, S., Gogoi, S., Srivastava, A., & Farheen, Z. (2019). Qualitative v/s. quantitative research: A summarized review. *Journal of Evidence-Based Medicine and Healthcare*, 6(43), 2828–2832. <https://doi.org/10.18410/jebmh/2019/587>
- Ahmed, Y., Ünüvar, Ş., & Tarihi, G. (2022). Film tourism and its impact on tourism destination image. *International Journal of Tourism and Social Research*, 8, 102–117.
- Anahita Khazaei, S. E., & Joppe, M. (2015). An application of stakeholder theory to advance community participation in tourism planning: The case for engaging immigrants as fringe stakeholders. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(7), 1049–1062. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1042481>

- Bąkiewicz, J., Leask, A., Barron, P., & Rakić, T. (2017). Management challenges at film-induced tourism heritage attractions. *Tourism Planning and Development*, 14(4), 548–566. <https://doi.org/10.1080/21568316.2017.1303540>
- Beeton. (2005). *Film-induced tourism*. Channel View Publications.
- Beeton, S. (2010). The advance of film tourism. *Tourism and Hospitality, Planning and Development*, 7(1), 1–6. <https://doi.org/10.1080/14790530903522572>
- Bornhorst, T., Brent Ritchie, J. R., & Sheehan, L. (2010). Determinants of tourism success for DMOs & destinations: An empirical examination of stakeholders' perspectives. *Tourism Management*, 31(5), 572–589. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.06.008>
- Bryman, A. (2015). *Social research methods* (5th ed.). Oxford University Press.
- Buhalis, D., & Costa, C. (2005a). Tourism business frontiers: Consumers, products and industry. Butterworth-Heinemann. <https://doi.org/10.4324/9780080455914>
- Busby, G., & Klug, J. (2001). Movie-induced tourism: The challenge of measurement and other issues. *Journal of Vacation Marketing*, 7(4), 316–332. <https://doi.org/10.1177/135676670100700403>
- Carvalho, S. B., Vieira, A. L. L. C., & Sousa, A. M. P. (2014). Film-induced tourism: The case of Portugal. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 21/22, 469–482. <https://doi.org/10.34624/rtd.v4i21/22.12435>
- Connell, J. (2012). Film tourism - Evolution, progress and prospects. *Tourism Management*, 33(5), 1007–1029. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.02.008>
- Croy, G., & Heitmann, S. (2011). Tourism and film. In P. Robinson, S. Heitmann, & P. U. C. Dieke (Eds.), *Research Themes for Tourism* (pp. 188–204). CABI. <https://doi.org/10.1079/9781845936846.0188>
- Croy, W. G. (2010). Planning for film tourism: Active destination image management. *Tourism and Hospitality, Planning and Development*, 7(1), 21–30. <https://doi.org/10.1080/14790530903522598>
- Croy, W. G. (2011). Film tourism: Sustained economic contributions to destinations. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 3(2), 159–164. <https://doi.org/10.1108/17554211111123014>
- Croy, W. G., Kersten, M., Mélinon, A., & Bowen, D. (2019). Film tourism stakeholders and impacts. In *The Routledge Handbook of Popular Culture and Tourism* (pp. 391–403). Karpovich.
- Croy, W. G., & Walker, R. D. (2003). Rural tourism and film - Issues for strategic regional development. In D. Hall, L. Roberts, & M. Mitchell (Eds.), *New Directions in Rural Tourism* (pp. 115–133). Ashgate Publishing Limited. <https://doi.org/10.4324/9781315248097-22>
- Depken, C. A., Globan, T., & Kožić, I. (2020). Television-Induced Tourism: Evidence from Croatia. *Atlantic Economic Journal*, 48(2), 253–262. <https://doi.org/10.1007/s11293-020-09673-3>
- Domínguez-Azcue, J., Almeida-García, F., Pérez-Tapia, G., & Cestino-González, E. (2021). Films and destinations—towards a film destination: A review. *Information (Switzerland)*, 12(1), 1–20. <https://doi.org/10.3390/info12010039>
- Du, Y., Li, J., Pan, B., & Zhang, Y. (2020). Lost in Thailand: A case study on the impact of a film on tourist behavior. *Journal of Vacation Marketing*, 26(3), 365–377. <https://doi.org/10.1177/1356766719886902>
- Edgell, D. L. (2016). *Managing sustainable tourism: A legacy for the future*. Routledge.
- Frost, W. (2010). Life-changing experiences. Film and tourists in the Australian outback. *Annals of Tourism Research*, 37(3), 707–726. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2010.01.001>
- Gómez-Morales, B., Nieto-Ferrando, J., & Sánchez-Castillo, S. (2022). (Re)Visiting Game of Thrones: Film-induced tourism and television fiction. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 39(1), 73–86. <https://doi.org/10.1080/10548408.2022.2044971>
- Grihault, N. (2003). Film tourism: The global picture. *Travel & Tourism Analyst*, 5, 1–22.
- Hahm, J., & Wang, Y. (2011). Film-induced tourism as a vehicle for destination marketing: Is it worth the efforts? *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 28(2), 165–179. <https://doi.org/10.1080/10548408.2011.546209>
- Havlíková, M. (2017). Likert scale versus Q-table measures—a comparison of host community perceptions of a film festival. In *Event Impact* (pp. 86–97). Routledge.
- Heitmann, S. (2010). Film tourism planning and development - Questioning the role of stakeholders and sustainability. *Tourism and Hospitality, Planning and Development*, 7(1), 31–46. <https://doi.org/10.1080/14790530903522606>
- Hsieh, H. F., & Shannon, S. E. (2005). Three approaches to qualitative content analysis. *Qualitative Health Research*, 15(9), 1277–1288. <https://doi.org/10.1177/1049732305276687>

- Hua, Y., Jittithavorn, C., Lee, T. J., & Chen, X. (2021). Contribution of TV dramas and movies in strengthening sustainable tourism. *Sustainability (Switzerland)*, 13(22), 1–14. <https://doi.org/10.3390/su132212804>
- Hudson, S. (2011). Working together to leverage film tourism: Collaboration between the film and tourism industries. In *Worldwide Hospitality and Tourism Themes* (Vol. 3, Issue 2, pp. 165–172). Emerald Group Publishing Ltd. <https://doi.org/10.1108/17554211111123023>
- Hudson, S., & Ritchie, J. R. B. (2006). Promoting destinations via film tourism: An empirical identification of supporting marketing initiatives. *Journal of Travel Research*, 44(4), 387–396. <https://doi.org/10.1177/0047287506286720>
- Hudson, S., & Tung, V. W. S. (2010). ‘Lights, camera, action...!’ Marketing film locations to Hollywood. *Marketing Intelligence and Planning*, 28(2), 188–205. <https://doi.org/10.1108/02634501011029682>
- ICA (2020). *Fundo de Apoio ao Turismo e ao Cinema | Cash Rebate 2018-2020*.
- INEP (2023). *O VAB e o consumo de turismo no território económico superaram os níveis pré-pandemia*.
- Jewell, B., & McKinnon, S. (2008). Movie tourism - A new form of cultural landscape? *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 24(2–3), 153–162. <https://doi.org/10.1080/10548400802092650>
- Nyanjom, J., Boxall, K., & Slaven, J. (2018). Towards inclusive tourism? Stakeholder collaboration in the development of accessible tourism. *Tourism Geographies*, 20(4), 675–697. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1477828>
- Kim, S., & O’Connor, N. (2011). A cross-cultural study of screen-tourists’ profiles. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 3(2), 141–158. <https://doi.org/10.1108/17554211111123005>
- Kim, S., & Park, E. (2023). An integrated model of social impacts and resident’s perceptions: From a film tourism destination. *Journal of Hospitality and Tourism Research*, 47(2), 395–421. <https://doi.org/10.1177/10963480211011641>
- Koufogiannakis, D., Slater, L., & Crumley, E. (2004). A content analysis of librarianship research. *Journal of Information Science*, 30(3), 227–239. <https://doi.org/10.1177/0165551504044668>
- Lavaredas, R. (2023). *The influence of cinema in destination image and place identity to foster tourism and cultural relations between Portugal and India* [PhD Thesis, Universidade Aberta].
- Li, S. N., Li, H., Song, H., Lundberg, C., & Shen, S. (2017). The economic impact of on-screen tourism: The case of The Lord of the Rings and the Hobbit. *Tourism Management*, 60, 177–187. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.11.023>
- Lock, I., & Seele, P. (2015). Quantitative content analysis as a method for business ethics research. *Business Ethics*, 24(S1), 24–40. <https://doi.org/10.1111/beer.12095>
- Maguire, K. (2021). An examination of the level of local authority sustainable planning for event management: a case study of Ireland. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(11–12), 1850–1874. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1828431>
- Maguire, K., & McLoughlin, E. (2020). An evidence-informed approach to planning for event management in Ireland: An examination of the European tourism indicator system. *Journal of Place Management and Development*, 13(1), 47–72. <https://doi.org/10.1108/JPMD-06-2019-0041>
- Mason, P. (2021). Tourism growth, development and impacts. In *Tourism Impacts, Planning and Management* (4th ed.). Routledge.
- McElroy, R., & Noonan, C. (2019). Cultural intermediaries and the value of Game of Thrones. In *Producing British Television Drama* (pp.123-144). Springer.
- McLoughlin, E., & Hanrahan, J. (2017). Measuring the economic impact of Brexit through evidence-based planning for tourism. In J. Hanrahan (Ed.), *Tourism and Hospitality Research in Ireland: Entrepreneurs Driving Tourism and Hospitality* (pp. 29–39). School of Business and Social Sciences.
- Mertler, C. A. (2021). Quantitative research methods. In C.A. Mertler, *Introduction to Educational Research* (pp. 107-143). SAGE.
- Morgan, N. J., Pritchard, A., & Piggott, R. (2003). Destination branding and the role of the stakeholders: The case of New Zealand. *Journal of Vacation Marketing*, 9(3), 285–299. <https://doi.org/10.1177/135676670300900307>
- Nash, E., & O’Connor, N. (2015). To investigate the economic impact of the Irish film industry with particular emphasis on the tourism sector. *11th Annual Tourism and Hospitality Research in Ireland Conference*.
- Neuendorf, K. A. ([2001] 2016). *The content analysis guidebook*. SAGE.

- Nizioł, A. (2009). Film tourism as a new way to market a destination. *Scientific Review of Physical Culture*, 5(4), 149–156.
- O'Connor, N. (2010). A film marketing action plan for film-induced tourism destinations [PhD Thesis, Technological University Dublin].
- Ooi, C. S., & Pedersen, J. S. (2010). City branding and film festivals: Re-evaluating stakeholder's relations. *Place Branding and Public Diplomacy*, 6(4), 316–332. <https://doi.org/10.1057/pb.2010.30>
- Oshriyeh, O., & Capriello, A. (2022). Film-induced tourism: A consumer perspective. In D. Jaziri & R. A. Rather (Eds.), *Contemporary Approaches Studying Customer Experience in Tourism Research* (pp. 223–244). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/978-1-80117-632-320221022>
- Özdemir, G., & Adan, Ö. (2014). Film tourism triangulation of destinations. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 148, 625–633. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.07.090>
- Park, H., Kim, J., Bang, S., & Woo, W. (2018). The effect of applying film-induced tourism to virtual reality tours of cultural heritage sites. *Proceedings of the 2018 3rd Digital Heritage International Congress, Digital Heritage 2018 - Held Jointly with the 2018 24th International Conference on Virtual Systems and Multimedia, VSMM 2018, 2018–2021*. <https://doi.org/10.1109/DigitalHeritage.2018.8810089>
- Pereira, M. E. (2013). This is England? Projeções da Inglaterra e da sua identidade a partir do Heritage Film no panorama do turismo cultural. *Revista Diacrítica*, 27(3), 301–318.
- Portugal Film Commission (PFC) (2022a). *A nossa missão - Portugal Film Commission*.
- Portugal Film Commission (PFC) (2022b). *About us: Portugal Film Commission*.
- Pike, S., & Page, S. (2014). Destination marketing organizations and destination marketing: A narrative analysis of the literature. *Tourism Management*, 41, 1–26. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.09.009>
- Qu, H., Kim, L. H., & Im, H. H. (2011). A model of destination branding: Integrating the concepts of the branding and destination image. *Tourism Management*, 32(3), 465–476. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.03.014>
- Riley, R. W., & Van Doren, C. S. (1992). Movies as tourism promotion. A 'pull' factor in a 'push' location. *Tourism Management*, 13(3), 267–274. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(92\)90098-R](https://doi.org/10.1016/0261-5177(92)90098-R)
- Rose, S., Spinks, N., & Canhoto, A. I. (2014). Quantitative content analysis. In *Management research: Applying the principles* (pp. 1–9). Routledge.
- Saltik, I. A., Cosar, Y., & Kozak, M. (2011). Film-induced tourism: Benefits and challenges for destination marketing. *European Journal of Tourism Research*, 4(1), 44–54. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v4i1.61>
- Sharpley, R. (2009). *Tourism Development and the Environment: Beyond Sustainability?* Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781849770255>
- Siam, R. I. (2022). The impact of hosting film festivals on the development of cultural tourism: a case study of Cairo international film festival. *Journal of the Faculty of Tourism and Hospitality*, 2(11), 271–310
- Skinner, J., & Dimitrios, T. (2011). *Great expectations: Imagination and anticipation in tourism*. Berghahn Books.
- Sousa, B. M., Malheiro, A., Liberato, D., & Liberato, P. (2020). Movie tourism and attracting new tourists in the post-pandemic period: A niche marketing perspective. In *Advances in Tourism, Technology and Systems. Proceedings of the International Conference on Tourism, Technology and Systems* (373–384). Springer.
- Tanskanen, T. (2012). Film Tourism: Study on how films can be used to promote tourism [Bachelor's Thesis, Laure University of Applied Science].
- Thelen, T., Kim, S., & Scherer, E. (2020). Film tourism impacts: A multi-stakeholder longitudinal approach. *Tourism Recreation Research*, 45(3), 291–306. <https://doi.org/10.1080/02508281.2020.1718338>
- Tkalec, M., Zilic, I., & Recher, V. (2017). The effect of film industry on tourism: Game of Thrones and Dubrovnik. *International Journal of Tourism Research*, 19(6), 705–714. <https://doi.org/10.1002/jtr.2142>
- Turismo Centro Portugal (n.d.). *Turismo cinematográfico é no Centro de Portugal*.
- Turismo do Algarve (2021). *Plano de Marketing Estratégico do Turismo do Algarve (2020-2023)*.

- Wray, M., & Croy, W. (2015). Film tourism: Integrated strategic tourism and regional economic development planning. *Tourism Analysis*, 20(3), 313–326. <https://doi.org/10.3727/108354215X14356694891898>
- Yi, K., Zhu, J., Zeng, Y., Xie, C., Tu, R., & Zhu, J. (2022). Sustainable development for film-induced tourism: From the perspective of value perception. *Frontiers in Psychology*, 13. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.875084>
- Yolal, M., GURSOY, D., UYSAL, M., KIM, H., & KARACAOĞLU, S. (2016). Impacts of festivals and events on residents' well-being. *Annals of Tourism Research*, 61, 1–18. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2016.07.008>
- Yoon, Y., Kim, S., & Kim, S. (2015). Successful and unsuccessful film tourism destinations: From the perspective of Korean local residents' perceptions of film tourism impacts. *Tourism Analysis*, 20(3), 297–311. <https://doi.org/10.3727/108354215X14356694891852>
- Zimmermann, S. (2003). 'Reisen in den Film' - *Filmtourismus in Nordafrika*. 75–85.

ISA NEVES is a doctoral researcher in the Department of Hospitality, Tourism and Leisure Studies, a faculty member of Business and Hospitality at the Technological University of the Shannon: Midlands Campus in Athlone, and a member of CiTUR. She holds an MA in Marketing and Tourism Promotion from the Polytechnic of Leiria. Her research interests include film tourism, tourism impacts, tourism marketing and neuromarketing. Institutional address: Department of Hospitality, Tourism & Leisure, Technological University of the Shannon: Midlands Campus, University Road, Athlone, Co. Westmeath N37 HD68, Ireland.

KELLY MAGUIRE is a lecturer and researcher in Tourism Management and Events Management at the Technological University of the Shannon: Athlone Campus. Her doctoral research study provided the first nationwide baseline study on Local Authority sustainable planning for event management in Ireland (2018). Her research interests include community engagement in driving tourism on the Wild Atlantic Way, sustainable event planning, tourism planning, and Local Authority planning. Institutional address: Department of Hospitality, Tourism & Leisure, Technological University of the Shannon: Midlands Campus, University Road, Athlone, Co. Westmeath N37 HD68, Ireland.

NUNO ALMEIDA holds a PhD in Business Administration with a specialisation in Marketing. He is the Pro President of the Polytechnic of Leiria, with a delegation in Innovation, Entrepreneurship, and International Relations. Author of several scientific papers, chapters, and books, he has an assortment of communications about new trends in Tourism Marketing. Institutional address: CiTUR, Leiria, Portugal, Instituto Politécnico de Leiria – Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar, Campus 4 – Santuário de Nossa Senhora dos Remédios, 2520–641 Peniche – Portugal.

Submitted 16 February 2024

Accepted 08 April 2024

In search of the literary heritage of Cascais

Em busca do património literário de Cascais

António Ribeiro

University of Lisbon, Portugal
antonioribeiro.pro@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0000-6695-485X>

Abstract

Despite the growing investment in literary tourism projects throughout the country in recent years, this offer is still too scattered and disorganised in Portugal, given its acknowledged literary wealth. This scenario led to the creation of the *Cascais Literary Tour*, a project developed as a master's thesis at the School of Arts and Humanities of the University of Lisbon (FLUL), with the decisive support of the Cascais Municipality. Based mainly on documentary research, it was a quest for the local literary heritage that culminated in the birth of a new tourist experience. Today, the *Cascais Literary Tour* can be followed independently, with the help of the material available online or with the free assistance of a guide. The first results showed that the lack of coordination between culture and tourism, highlighted in previous studies on the subject, had extended to the municipal level. Consequently, there is room for improvement in the dialogue. Although the *Cascais Literary Tour* was officially launched at the end of 2019, it has already inspired master's students at the Estoril Higher Institute for Hotel and Tourism Studies (ESHTE). They have added a gastronomic component to the existing route with their *A Taste of Cascais* project, with special gastro-literary events held in 2021, 2022 and 2023. If the recognition of the literary value of a place is based on the importance attached to a lively interpretation of the literary heritage, we can say that this principle has been respected in these initiatives, reinforcing the conviction that it is essential to go beyond the text and give to the literary experience a performative component.

Keywords: Literary tourism; literary itineraries; literary heritage; gastronomic tourism; Cascais.

Resumo

Apesar da crescente aposta em projetos de turismo literário um pouco por todo o país nos últimos anos, esta oferta é ainda demasiado dispersa e desorganizada em Portugal, dada a sua reconhecida riqueza literária. A partir deste cenário nasceu a *Rota Literária de Cascais*, um projeto desenvolvido como trabalho final de mestrado na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL), com o apoio determinante da Câmara Municipal de Cascais. Baseado sobretudo em pesquisa documental, tratou-se de uma busca pelo património literário local que culminou no nascimento de uma nova experiência turística. Hoje, a *Rota Literária de Cascais* pode ser experienciada de forma autónoma, com a ajuda do material disponível online ou com o acompanhamento gratuito de um guia-intérprete. Os primeiros resultados mostraram que a falta de coordenação entre a cultura e o turismo, demonstrada em investigações anteriores sobre o assunto, se estendeu ao nível municipal. Assim sendo, existe margem para melhorar este diálogo. Por outro lado, embora a *Rota Literária de Cascais* tenha sido oficialmente lançada no final de 2019, ela já se revelou uma fonte de inspiração para os estudantes de mestrado da Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril (ESHTE), que acrescentaram uma componente gastronómica à rota existente com o projeto *A Taste of Cascais*, com eventos gastro-literários especiais realizados em 2021, 2022 e 2023. Ora se o reconhecimento do valor literário de um lugar assenta na importância atribuída a uma interpretação vívida do património literário, podemos dizer que este princípio tem sido respeitado nas iniciativas citadas, reforçando a convicção de que é essencial ir além do texto e conferir à experiência literária uma componente performativa.

Palavras-chave: Turismo literário; itinerários literários; património literário; turismo gastronómico; Cascais.



1. Introduction

Despite the growing investment in literary tourism projects throughout the country in recent years, this type of offer is still too scattered and disorganised, given the global potential that Portugal's literary heritage can and should achieve. A country that has produced universally recognised figures such as José Saramago, Fernando Pessoa, Luís Vaz de Camões, Eça de Queiroz and Sophia de Mello Breyner Andersen, among so many other undeniable prodigies of writing, must value its considerable literary heritage. Literary heritage is understood as a cultural landscape based on literary sites associated with, but not limited to, authors and books. It is in a constant state of redefinition, as it also includes places deliberately designed to be associated with literary heritage, such as monuments, literary plaques or literary quotations that decorate the streets (Arcos-Pumarola, 2022: 61).

A quick search of the *Visitportugal* website, the official digital resource for promoting Portugal as a tourist destination, reveals a lack of focus in this area. There is no main or secondary menu dedicated to the country's literary itineraries. Somewhere lost in the sub-menu "Art and Culture", we can find a few articles on the subject, such as *Literary Tours*, *Discover Portugal through Writers*, *Writers' Houses* or *Special Places for Book Lovers*, which offer additional suggestions. However, they are fragmented, poorly developed and lack support or references for those who want to continue their research and/or immediately complete their tourist programme (VisitPortugal, 2024).

If we consult the *Tourism Strategy 2027*, a government document presenting the main strategic guidelines for the tourism sector for the next decade, we find no direct reference to literature or literary tourism. However, the same plan announces that preserving historical, cultural, and identity heritage is one of the central lines of action in valorising territories and communities (Tourism Strategy 2027: 56). Literary tourism aligns with this fundamental objective and is seen as a potentially important tool for its implementation.

During the preparation of the *Tourism Strategy 2027* document, public participation was encouraged, and the opportunity was offered to answer the question: What are the five main challenges for tourism in Portugal over the next ten years? Combating seasonality, valuing heritage and culture, deconcentrating demand, qualifying and valuing human resources, and promoting innovation and entrepreneurship were the most popular responses to this consultation (Tourism Strategy 2027: 19). Literary tourism meets all the main challenges mentioned.

In 2021, the Council of Ministers approved the Action Plan *Reactivate Tourism - Build the Future* as part of the Recovery and Resilience Plan (RRP), which aims to relaunch the tourism sector, both public and private, after the COVID-19 pandemic. This document mentions literary tourism as part of a strategy to promote the offer of differentiated products throughout the country to enhance each territory's specific attraction potential (Reactivate Tourism, 2020).

Municipalities have certainly responded to the recommendations and encouragement of government bodies as new literary tourism projects continue to emerge in Portugal, especially in the 2020s. The *Cascais Literary Tour*, which deserves special attention in this paper, is just one example of this new phenomenon of diversifying the offer.

Elena de Prada, Vice-Director of International Affairs at the Faculty of Business Management and Tourism at the University of Vigo (FCET-UV), states that literary tourism is an open field with unknown potential (Prada *apud* Matos, 2018). In this sense, we need to recognise and explore it (in the best sense) until we understand how to make the most of this tourism niche, in which imagination and knowledge are sometimes enough to build it. The tourist, cultural and/or municipal organisations involved should be fearless in the face of all the uncertainties literary tourism brings.

This paper is the result of an internship at Cascais Municipality between May and October 2019 as part of the Masters in Tourism and Communication from the School of Arts and Humanities of the University of Lisbon (FLUL), the Estoril Higher Institute for Tourism and Hotel Studies (ESHTE) and the Institute of Geography and Spatial Planning (IGOT). During this period, I had the opportunity to develop a literary tourism project entitled *Cascais Literary Tour*. This paper aims to identify the vast literary heritage of Cascais and discuss how this heritage can be vividly interpreted through the route. Structurally, it begins with a brief theoretical framework on literary tourism, followed by a contextualisation of the Portuguese scenario in this field. It then moves on to Cascais, recognising it as a literary destination. Critical information is given to understand the construction of the *Cascais Literary Tour*. Finally, we follow the other forms of interpretation of the literary heritage that have resulted from implementing the *Cascais Literary Tour*.

2.From reading to literary tourism

To introduce the topic of literary tourism, we recall the metaphor of the Argentinian-Canadian writer Alberto Manguel, who tells us that the reader can be seen as a traveller who moves through the pages of books (Manguel, 2017). If the traveller can be defined as an individual who travels to visit destinations other than his or her usual place of residence for a limited and variable period, with the aim of leisure through the development of activities conducive to knowledge and personal enrichment (Brito, 2000: 11), the reader is not far from this description but lacks the physical component of travel and the experience of direct contact that comes from it. Consequently, the reader tries to compensate for this absence by constructing imaginary geographies, *i.e.* spatial representations fabricated through signs and language (Duncan & Gregory, 2002). Literature generates new maps, transforming these “implicit and explicit representations of places into significant places for tourists and, thus, into attractive tourist destinations” (Baleiro & Pereira, 2021: xv).

In Marcel Proust's text, *The Pleasure of Reading* (1905), the French writer emphasises the sense of suffering and disappointment felt by the reader when he closes the book: “We wanted the book to keep going, and, if that were not possible, wanted more information about all of its characters, wanted to learn something further about their lives, to commit ourselves to things that were not alien to the love they had inspired in us” (Proust, [1905] 1997: 24). This is where literary tourism comes in, offering an extension of the narrative and/or its elements, inviting the reader to postpone the costly act of closing the book. As Brown's (2016) observation about visitors to the tombs of Jean-Paul Sartre and Simone de Beauvoir in Paris shows, we can see genuine literary pilgrimages where “visitors were motivated by a desire to feel close, to pay homage and to meditate on the influence of their literary hero or heroine” (Brown, 2016: 173).

As one of the driving forces behind imagination and dreams, the book can transport the reader to another universe, which can be a form of second-hand tourism. Although the destinations and characters are often fictional, there is still a motivation to explore landscapes, to follow in the footsteps of the book's characters or even its authors. Despite the hegemony of digitalisation, the written text retains its ability to provide stimulation and emotional responses to visit and experience a destination (Jenkins & Lund, 2019: xi).

Although readers are guided by the text in the act of reading, they individually construct other meanings and interpretations, thus representing a commercial target with specific and complex needs that are difficult to identify and satisfy. Especially in literary tourism, the search for an author's original intentions and meaning is the basis of literary appreciation and the starting point for literary geographical imagination. Geographical consumption in the reading experience requires a “dialogue between the author, the text, and the readers” (Jiang & Xu, 2016: 499).

Literary tourism can be defined as a “form of cultural tourism that addresses events and places from fictional texts or the authors’ lives. Literary tourism accommodates routes taken by a fictional character or visiting a place associated with a novelist, such as their homes or grave” (Sharma & Hassan, 2019: 133). It is worth noting, however, that the line between literary tourism and media tourism is becoming increasingly blurred as works of fiction are turned into television and film productions (Butler, 2022: 80). Regarding literary routes or itineraries, the form of literary tourism on which this paper focuses, they have the peculiarity of being able to manifest themselves beyond a specific location, without geographical ties. They arise from the individual initiative of the tourist or a concerted plan by local organisations (Carvalho & Baptista, 2015: 59). In the case of the *Cascais Literary Tour*, it emerged from the joint work of a master’s student and the Cascais Municipality. Literary routes or itineraries are very effective tools because they add emotions and feelings to knowledge, thus creating a real experience for the participants. On the other hand, the choice of places and the discourse that links them thematically are key points in achieving an experience that consolidates the participants' individual, social or national identity (Quer, 2022: 75-76).

3. A brief overview of literary tourism in Portugal

Based on the research carried out by Carvalho (2009) on the possible relationship between literary itineraries and the concept of business networks, literary tourism in Portugal is a promising but underdeveloped activity. The focus of literary itineraries tends to be on the cultural sector rather than tourism, which is why the tourism aspect of these itineraries is still little explored, limiting their potential contribution to socio-economic development at the local and regional levels (Carvalho, 2009: 94).

A new study confirmed this deficient panorama years later, which warned about the target audience of existing literary tourism options. According to Carvalho and Baptista (2015), if cultural organisations continue to focus almost exclusively on such products and if they continue to target schoolchildren, this will limit the potential for developing local and regional tourism. An alliance between culture and tourism is recommended because, although the twenty organisations that organise literary itineraries and routes show

openness towards the tourism sector, the link between the two sectors is not yet effective in the cases analysed (Carvalho & Baptista, 2015: 67). Despite this scenario, it is still possible to list several examples of literary itineraries throughout the country. However, the central economic aspect of literary tourism in Portugal is represented by literary festivals, museum houses, and author foundations (Oliveira, 2017).

Within this limited reality, Óbidos occupies a prominent place in the development of national literary tourism. Despite its status as a town, it joined the UNESCO network of Cities of Literature in 2015, becoming a paradigmatic example of using literature and creativity to drive socio-economic progress. This small municipality in the district of Leiria has created its literary heritage by transforming S. Pedro's Church into a library and bookshop and creating a strategic plan to improve the community's access to literature. Finally, it is imperative to highlight the organisation of the Óbidos International Literature Festival (FOLIO), an annual event that has quickly become one of the most important literary events in the country (Óbidos, 2024).

Migueis, Fernandes and Ribeiro (2017) concluded that the local entity has a clear commitment to fulfil a consistent communication strategy to consolidate the identity of the Óbidos brand. According to the research, Óbidos Municipality is firmly committed to communication that goes beyond traditional advertising. Digital communication through websites or online social networks and the creation of content to be disseminated through the media have been favoured by the municipality and the organisation of events as communication tools (Migueis, Fernandes & Ribeiro, 2017: 701). The effectiveness of this concerted strategy, favouring a well-defined digital component, has been demonstrated by the success of the various events organised by the municipality of Óbidos, including literary ones.

Recently, two important municipal literary tourism products have emerged, linked to the writer José Saramago, the 1998 Nobel Prize in Literature winner. The *Elephant's Journey Route*, created in 2021, crosses more than half a dozen municipalities in the Portuguese interior and was created precisely as a way of promoting integration and territorial cohesion in low-density but high-potential areas where tourism is a fundamental activity for diversification and economic growth (Moura *apud* Matos, 2021: 6). A year earlier, the Montemor-o-Novo Municipality inaugurated the *Levantado do Chão Literary Route*. This is a dynamic product that links the municipalities of Lisbon, Montemor-o-Novo and Évora through three thematic routes, divided into two major and three minor routes, covering a total of twenty-six points of interest that interpret the work *Levantado do Chão* by José Saramago. The added value of this project has since been recognised, as it has been announced as one of the ten finalists for the 2023 National Tourism Award, in the Innovative Tourism category.

In addition to several good examples of itineraries recently inaugurated throughout the country, it is worth highlighting the LITESCAPE.PT - *Atlas of Literary Landscapes of Mainland Portugal* developed by the IELT - Institute for the Study of Literature and Tradition. Launched in 2010 by researcher Ana Isabel Queiroz, the initiative aims to use literature to understand the landscape of the national territory and its evolution. Through the continuous reading of literary works, selection of extracts and classification according to a set of geographical and landscape descriptors, an extensive database has been created, available

online, in which all the contributions of the more than 30 people involved in the project continue to be recorded.

4. Cascais as a literary destination

Given that literary tourism is a variant of cultural tourism, it is essential to highlight the ability of the municipality of Cascais to attract cultural creators over the years. The writers, artists, performers, and intermediate professionals of artistic creation living in the municipality constitute a relatively large and growing contingent, reinforcing the image of a municipality with a population with a level of qualification above the national average (Santos, 2005: 319).

Therefore, there are privileged conditions for strengthening the image of Cascais as a distinctly literary destination, and it is the responsibility of the local authorities to make the most of them by implementing a quantitative and diversified policy in the field of culture. This is because culture ceases to be a mere political ornament and becomes an autonomous and nerve-racking segment in the growth of societies, the strengthening of their identities and the harmony between citizens and the spaces they inhabit and animate (Letria, Rebelo & Tropéano, 2000: 32).

While it is true that even destinations without a literary tradition or heritage can become literary destinations and develop profitable tourism products (Jenkins & Lund, 2019: 183), in the case of Cascais, we are at the opposite end of the spectrum, facing a territory that manages to add a centenary literary heritage of inestimable value. Acknowledging the role of literature in the development of a place, it is urgent to consider this heritage in the context of the development of tourist-cultural consumption from a dichotomous perspective between past and present, in which literature is assumed as a means to understand better the city, its identity, memory and symbolism associated with the *genius loci*, that can contribute to deepening the tourist experience (Henriques & Quinteiro, 2012: 606).

Local writer Júlio Conrado has played a leading role in collecting this local heritage, first in the regional newspaper *A Zona*, with the regular publication of *A nossa terra na literatura contemporânea* (*Our Land in Contemporary Literature*) in 1990. Later, he published *Lugares de Cascais na Literatura* (*Places of Cascais in Literature*) (1995), which received a new, revised and expanded edition in 2001, in which the author presents an exhaustive anthology of texts that mention Cascais. In this work, Júlio Conrado identifies the dominant representations of Cascais in literature, always linked to the images of ephemeral pleasure associated with the city. The very mention of Estoril or Cascais implies a notion of happy mobility: these are places where people come to eat, play, make love, do business, and spend their holidays (Conrado, 2001: 9).

However, certain cases do not follow the usual narrative. The most important examples against this dominant image are by the writers Augusto Abelaira and Mário Dionísio, who replaced the usual joy and light of the territory with praise for the grey. The character in Augusto Abelaira's novel *Enseada Amena* (1966) and Mário Dionísio in his diary *Passageiro Clandestino* (1964) chose Cascais as a refuge for work, never for leisure.

5. Notes on the construction of the Cascais Literary Tour

The internship at Cascais Municipality took place between May and October 2019, culminating in the official inauguration of the *Cascais Literary Tour*. This was not the first time the municipality had ventured into a literary tourism initiative, a scenario that would eventually influence my choice of host organisation. Following the International Cultural Festival (FIC) in 2016, the Route of Writers in Cascais was created, and the municipality was keen to find a way to revive the initiative and make it more attractive (Route of Writers in Cascais). However, after initial working meetings, it was decided that the best solution would be to create a new literary route that would not replace or replicate the previous *Route of Writers in Cascais* too much. Thus, my principal and exciting task was to create a brand-new literary tourism product under the guidance of Cascais Municipality, which in turn acted as site guardian, “committed to directing and influencing these tourist constructions as much as possible in the name of good history, family loyalty and local fidelity” (Fawcett & Cormack, 2001: 700).

The documentary research was mainly carried out at the Cascais Municipal Library - Casa da Horta, where I had the opportunity to consult all the local archives, looking for references to Cascais in literature. I completed this research at the National Library of Portugal, where most of the catalogue alludes to Cascais. In this exhaustive collection, dozens of authors' names and references to Cascais appeared. However, when analysing all the content collected, there were unmistakable trends about eight authors and their relationship with Cascais. The following sentences detail this information.

(1) Alberto Pimentel: Travel writing was one of his favourite genres, as he enjoyed travelling around Portugal and discovering new traditions and experiences. In one of these publications, entitled *Sem passar a fronteira* (*Without crossing the border*) (1902), the traveller dedicates the second chapter of the book entirely to Cascais, with a collection of various articles and leaflets from periodicals. He describes the bathing season and praises various beaches along the coast, but what stands out is undoubtedly the flattering text he dedicates to the Calçada da Assunção (now Rua Marques Leal Pancada); (2) Almeida Garrett: Cascais was the preferred setting for the forbidden love story between Almeida Garrett and Rosa Infante, the Viscountess of Luz. The two exchanged letters for several years and arranged secret meetings in different parts of the city. In 1853, a year before his death, Garrett published *Folhas Caídas* (*Fallen Leaves*), a series of poems in which this passionate relationship is the central theme, without ever explicitly revealing the identity of his beloved. These include the melancholy poem *Cascais*; (3) Branquinho da Fonseca: In 1942, he took over as curator of the Conde de Castro Guimarães Library-Museum in Cascais, where his invaluable contribution is still remembered. In addition to the renovation process, which brought more books and readers, the then curator created the travelling libraries, an innovative and decisive action to bring the libraries closer to the communities. His extensive poetic oeuvre includes a poem dedicated exclusively to libraries; (4) Eça de Queiroz: Cascais has always been an important holiday destination. At the invitation of his friend, the Count of Arnoso, Eça de Queiroz often stayed at the Casa de S. Bernardo (on the current Avenida Rei Humberto II de Itália), a place where the self-styled “Vencidos da Vida” (Losers of Life), a group of “resigned” intellectuals, including figures such as Ramalho Ortigão, Guerra Junqueiro and the Count of Sabugosa, used to gather. Eça de Queiroz liked to walk along the coast, often on longer journeys than planned, as he wrote in letters to his wife, Emília de Castro; (5) Fernando

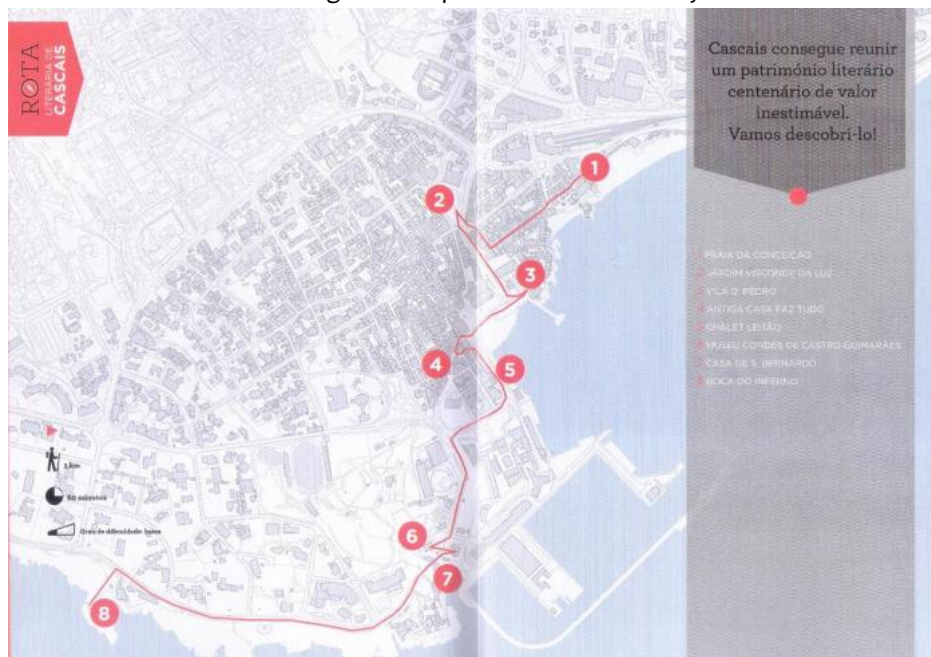
Pessoa developed a particular fondness for occasional trips to the Costa do Sol, a tourist destination that began to emerge in the mid-1920s. He would spend his days in Cascais or take the opportunity to visit his sister, who had settled in Estoril. He was a key accomplice in staging the mysterious disappearance of the English astrologer Aleister Crowley in Boca do Inferno. Fernando Pessoa always wanted to move to Cascais permanently and even applied for the post of curator at the Conde de Castro Guimarães Library-Museum but was unsuccessful. In a letter to his only known love, Ofélia Queiroz, the poet of heteronyms, expressed his wish. (6) Maria Amália Vaz de Carvalho: After being widowed by the poet Gonçalves Crespo, she fell into a deep emotional crisis, and Cascais became her favourite refuge. For the fundamental historical contribution she made with the publication of *Vida do Duque de Palmela D. Pedro de Sousa e Holstein (Life of the Duke of Palmela D. Pedro de Sousa e Holstein)* (1898-1903), the Duchess of Palmela finally honoured her with the gift of Vila D. Pedro, a house located at Rua Fernandes Tomás, in Cascais. In her book *Pelo mundo fora (Across the world)* (1896), Maria Amália Vaz de Carvalho recalls the time she spent in the villa with Oliveira Martins, alluding to his friend's failing health; (7) Ramalho Ortigão: Cascais and Ramalho Ortigão go hand in hand when it comes to the beach, whether in *As praias de Portugal: Guia do banhista e do viajante (The beaches of Portugal: A bather's and traveller's guide)* (1876) or in *Banhos de caldas e águas minerais (Broth and mineral waters baths)* (1875), a book about the existence of spas and therapeutic waters in Portuguese territory. Together with his great friend and key figure in the Portuguese language, Eça de Queiroz, he wrote *As Farpas (The splinters)* (1871-82), a series of iconic monthly pamphlets that portrayed Portuguese society in all its aspects, often satirically. In one of these, he expressed great satisfaction with the urban changes announced for the Estoril area; (8) Ruben A. : From an early age, he got used to spending his summer holidays at Chalet Leitão in Cascais. He became a permanent resident at the turn of the 1940s, when he was studying at the University of Lisbon. In the first year of his academic life, on the eve of being called up for military service, Ruben A. made Chalet Leitão a meeting place for his friends and university colleagues, including illustrious figures such as Almada Negreiros, António Duarte and Barata Feyo, among others. At the same time, the house hosted several refugees from the Second World War, who were anxiously waiting in Cascais for the documents that would allow them to leave the European continent (Ribeiro, 2020).

It was agreed with the Cascais Municipality that the *Locals* programme would implement the new Literary Tour, a municipal initiative that, among other things, brings together students from the ESHTe Tourism Information course and encourages their participation in free walking tours of the city. There was, therefore, a clear need to train these volunteers, confirming Smith's (2003: 93) observations in this regard. For this reason, one of my tasks would be to prepare and provide the necessary training for future interpreter guides. I compiled biographical sheets on the authors in question, which could serve as indispensable material for future interpreter guides. Research was again carried out at the National Library of Portugal, with essential additions from the Casa Fernando Pessoa and the Fundação Eça de Queiroz. The former provided an extensive set of references free of charge and checked the content produced, while the latter gave access to its extensive photographic archive.

Once the names of the writers to be included in the route had been decided, it was time to choose the places in Cascais that best represented them, thus beginning the process of structuring the route. Unlike the original *Route of Writers in Cascais*, which focused exclusively on the houses in Cascais where the great creators of Portuguese literature lived, I tried to open the range of possibilities to other spaces. Considering all the information I had worked with; I chose eight places to include in the route. Although the number of places inventoried coincides with the number of authors, this coincidence must be taken as such, as many authors are not limited to just one possible place. On the other hand, some of the places can have more than one author.

This is the final list of the eight places selected, in the order suggested by the route, with the authors associated with them (Figure 1): Praia da Conceição (Ramalho Ortigão, Ruben A. and Alberto Pimentel); Jardim Visconde da Luz (Almeida Garrett); Vila D. Pedro (Maria Amália Vaz de Carvalho); Antiga Casa Faz-Tudo (Alberto Pimentel); Chalet Leitão (Ruben A.); Museu-Biblioteca Condes de Castro Guimarães (Branquinho da Fonseca and Fernando Pessoa); Casa São Bernardo (Eça de Queiroz and Ramalho Ortigão) and Boca do Inferno (Fernando Pessoa). Looking at the location of the points on the city map, they were naturally ordered, with the starting point at one end, near the railway station. Therefore, considering that measuring the quality of itineraries should include not only the quality of the cultural heritage but also the quality of the environment where the itineraries occur (Ilić, J., Lukić, T., Besermenji, S., & Blešić, I., 2021: 94), we can say that the *Cascais Literary Tour* is an itinerary of undeniable value.

Figure 1. Map of the *Cascais Literary Tour*



Source: Cascais Municipality.

The *Cascais Literary Tour* would have an official inauguration exclusively for guests, where I would take on the role of interpreter guide. The Cascais Municipality informed me of the possibility of using the local theatre, the Teatro Experimental de Cascais (TEC), to enrich

the inauguration. Finally, I was given the task of writing and selecting the content to be included in the Literary Tour brochure, which would be printed and made available online on the Cascais Municipality website.

If Carvalho and Baptista's (2015) research concludes that there is a lack of coordination between tourism and cultural organisations regarding national literary tourism, the construction of the *Cascais Literary Tour* reveals similar limiting phenomena, this time within the municipality. For example, the existence of a busy municipal calendar of events has led to the gradual postponement of the route's inauguration date, which was originally scheduled to begin in August (Ribeiro, 2020: 73).

6. A living interpretation of the literary heritage

The official inauguration of the *Cascais Literary Tour* took place on the afternoon of 22 October 2019, in the presence of around two dozen guests. Thanks to the agreement between the Cascais Municipality and the Teatro Experimental de Cascais, it was possible to see several scenic moments along the route, punctuated by six students from the Professional Theatre School of Cascais, who brought to life some of the writers and other characters mentioned by the interpreter guide along the route (Figure 2). In one of these moments, the actors stood before an old pastry shop. They invited the group to taste traditional pastry recipes such as *Areias e Joaninhas de Cascais*, adding an important gastronomic element to the experience. Also noteworthy was the presence of the Mobile Library of Cascais at a strategic point along the route, with its doors open to satisfy the curiosity of the guests. In short, the indispensable presence of the Professional Theatre School of Cascais students, the gastronomic moment, and the Mobile Library helped bring the literary heritage to life (Ribeiro, 2020: 73).

Figure 2. The actor who portrayed Fernando Pessoa at the Condes de Castro Guimarães Museum and Library during the inauguration of the *Cascais Literary Tour*.



Source: Cascais Municipality.

The *Cascais Literary Tour* is now available on the Cascais Municipality website, and it is possible to follow the route independently, with the help of the official brochure, or by booking a free tour with the *Locals*, the young and local interpreter guides. By embracing the

technological potential of today's tourist experience, the Cascais Municipality, as a destination organisation, increases its social capital and provides a transfer route for the tacit knowledge hidden in the municipality (Mansfield, 2015: 54).

However, the different ways of interpreting the literary heritage of Cascais did not stop there. Students on the master's degree in Innovation in Culinary Arts and Sciences at the Estoril Higher Institute for Tourism and Hotel Studies (ESHTE) had the idea of adding a gastronomic dimension to the *Cascais Literary Tour*. In partnership with the Cascais Food Lab, an initiative that promotes local gastronomic entrepreneurship, the master's students developed a menu of eight original recipes inspired by the eight authors in the *Cascais Literary Tour*. The project – *A Taste of Cascais* – comprised three events in July 2021, June 2022, and March 2023 (Figure 3). The events began with the *Cascais Literary Tour*, accompanied by an interpreter guide, and enriched by the scenic notes of students from the Professional Theatre School of Cascais, and culminated in a literary dinner at the Casa de Santa Maria, a historic building designed by Raul Lino in 1902. According to the results of the questionnaires filled in by the participants, the whole experience has led to an evident willingness on the part of all the participants to delve deeper into the authors' works and to rediscover the local cultural heritage:

The gastronomic experience established herein also served as a mechanism to uphold local culture and heritage. This encompassed the valuing and reverence of diverse resources, propelling innovation and entrepreneurial pursuits. Notably, local hosts assume a pivotal role as destination ambassadors, leveraging co-creative endeavours to foster sentiments of affinity. Through such cultural co-creation, participants and visitors can immerse themselves within the cultural fabric facilitated by gastronomy. (Pires, M. J., Bonacho, R., Mataloto, C. & Ribeiro, A., 2024: 51).

Figure 3. One of the dishes served in the *Taste of Cascais* gastronomic experience (scallops with pink peaches, sloes and wild strawberries kvass).



Source: Cascais Municipality.

If the recognition of the literary value of a place is based on the importance attached to a lively interpretation of its literary heritage, we can say that this principle has been respected

in the examples cited above, reinforcing the conviction that it is essential to go beyond the text and to give the literary experience a performative component.

The documentary research has shown that Cascais has a significant literary heritage, so we see a unique opportunity to exploit this potential and develop other types of literary tourism products. The existence of the *Route of Writers in Cascais* and the *Cascais Literary Tour* is far from exhausting the universe of possibilities to be explored. On the other hand, the collaboration between different organisations of the municipal diaspora, both in the development of the *Cascais Literary Tour* and later in the *A Taste of Cascais* project, has contributed decisively to the success and enrichment of these initiatives. Promoting these collaborative networks is a phenomenon that is welcomed for the value it adds to the projects and will be encouraged in future municipal initiatives related to literary tourism. Once again, I would like to point out the challenges that can arise when working with municipalities, which, in some cases, have a busy calendar of events and/or a lack of resources, which can affect the expected progress of the project. The *Cascais Literary Tour* was born out of a master's dissertation. However, it did not take long for it to develop into other initiatives and introduce new elements, confirming the positive impact of the work for the municipality of Cascais and the need to continue investing in similar products.

REFERENCES

- Arcos-Pumarola, J. (2022). Literary Heritage. *Working Definitions in Literature and Tourism*. CIAC.
- Baleiro, R., & Pereira, R. (Eds.). (2021). *Global Perspectives on Literary Tourism and Film-Induced Tourism*. IGI Global.
- Brito, B. R. (2000, April). O turista e o viajante: Contributos para a conceptualização do turismo alternativo e responsável. *IV Congresso Português de Sociologia*, Coimbra. <https://aps.pt/pt/atas-iv-congresso/>.
- Brown, L. (2016). Tourism and pilgrimage: Paying homage to literary heroes. *International Journal of Tourism Research*, 18(2), 167-175. <https://doi.org/10.1002/jtr.2043>
- Butler, R. (2022). Literary tourism. *Working Definitions in Literature and Tourism*. CIAC.
- Carvalho, I. C. R. (2009). *Turismo literário e redes de negócios: Passear em Sintra com Os Maias* (PhD Thesis, Universidade de Aveiro].
- Carvalho, I., & Baptista, M. M. (2015). Perspetivas sobre o turismo literário em Portugal. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 24, 55-68. <https://doi.org/10.34624/rtd.voi24.10907>
- Cascais Literary Tour* (n.d.). <https://360.cascais.pt/en/route/cascais-literary-tour>.
- Conrado, J. (2001). *Lugares de Cascais na literatura: Antologia*. Hugin.
- Duncan, J., & Gregory, D. (Eds.). (2002). *Writes of passage: Reading travel writing*. Routledge.
- Fawcett, C., & Cormack, P. (2001). Guarding authenticity at literary tourism sites. *Annals of Tourism Research*, 28(3), 686-704. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(00\)00062-1](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(00)00062-1)
- Henriques, C., & Quinteiro, S. (2012). O turismo literário. Olhão sob a perspectiva de João Lúcio. *Tourism & Management Studies*, 600-608.
- Ilić, J., Lukić, T., Besermenji, S., & Blešić, I. (2021). Creating a literary route through the city core: Tourism product testing. *Journal of the Geographical Institute "Jovan Cvijić" SASA*, 71(1), 91-105. <https://doi.org/10.2298/IJGI2101091I>
- Jenkins, I., & Lund, K. A. (Eds.). (2019). *Literary tourism: Theories, practice and case studies*. CABI.
- Jiang, L., & Xu, H. (2016). Reading, tourism, and geography consumption in literary places. *Tourism Geographies*, 18(5), 483-502.
- Letria, J. J., Rebelo, L. F., & Tropéano, R. (2000). *Pela cultura: a experiência de Cascais e outras reflexões*. Hugin.

- Manguel, A. (2017). *O leitor como metáfora: O viajante, a torre e a traça*. Edições Sesc.
- Mansfield, C. (2015). *Researching literary tourism*. Shadows.
- Matos, I. (2018, July 9). Portugal é um país perfeito para apostar no turismo literário. *PUBLITURIS*. <https://publituris.pt/2018/07/03/portugal-um-pais-perfeito-apostar-no-turismo-literario>.
- Matos, I. (2021, July 9). Viagem Do Elefante. Saramago Inspira rota de turismo literário na Beira Baixa. *Publituris*, pp. 6–7.
- Migueis, I. G., Fernandes, F., & Ribeiro, R. B. (2017). Place branding Óbidos e os eventos culturais: Estudo de caso sobre Óbidos Vila Natal e Festival do Chocolate. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 1(27/28), 691-702. <https://doi.org/10.34624/rtd.v1i27/28.8757>
- Óbidos | Creative Cities Network. (2024). Unesco.org. <https://www.unesco.org/en/creative-cities/obidos>.
- Oliveira, S. A. (2017). *Um Porto de encontro entre Turismo e Literatura* [Master's Dissertation, Universidade do Porto].
- Paisagens Literárias*. (n.d.). <https://ielt.fcsh.unl.pt/paisagensliterarias>.
- Pires, M. J., Bonacho, R., Mataloto, C. & Ribeiro, A. (2024). Co-creating a meaningful food literary experience. *A Taste of Cascais. Experiencing and envisioning Food*. CRC Press.
- Proust, M. (1997), *O prazer da leitura*. Teorema.
- Quer, P. (2022). Literary Routes and Identity. *Working Definitions in Literature and Tourism*. CIAC.
- Reactivate Tourism - Build the Future Action Plan. (2020). Turismo de Portugal, turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/reactivate-tourism-build-the-future-action-plan.pdf.
- Ribeiro, A. (2020). *Rota Literária de Cascais: Um projecto em construção com a Câmara Municipal de Cascais*. [Master's Dissertation, Universidade de Lisboa].
- Roteiro Literário Levantado Do Chão*. (n.d.). <https://roteirolevantadodochao.pt>.
- Route of Writers in Cascais*. (n.d.). <https://360.cascais.pt/en/route/route-writers-cascais>.
- Santos, M. L. L. (2005). *Cartografia cultural do concelho de Cascais*. Observatório das Actividades Culturais.
- Sharma, A. & Hassan, A. (2019). Literary tourism in the Indian subcontinent. In I. Jenkins & K. A. Lung (Eds.) *Literary tourism: Theories, practice and case studies* (pp.133-139). CABI.
- Smith, K. A. (2003). Literary enthusiasts as visitors and volunteers. *International journal of tourism research*, 5(2), 83-95. <https://doi.org/10.1002/jtr.419>
- Tourism Strategy 2027. (2017). Turismo de Portugal, www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/estrategia-turismo-2027-eng-jul-2021.pdf.
- VisitPortugal. (2024). <https://www.visitportugal.com/en>.

ANTÓNIO RIBEIRO Mestre em Turismo e Comunicação pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, formação a partir da qual desenvolveu especial aptidão pela modalidade de turismo literário. Criador do projeto de turismo literário intitulado *Rota Literária de Cascais*, com o apoio da Câmara Municipal de Cascais, posteriormente apresentado no International Tourism Congress (2021), na International Food Design and Food Studies Conference (2022), e na International Conference on Literary & Film Tourism (2024). Estudante do Doutoramento em Discursos: Cultura, História e Sociedade, na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Endereço institucional: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Alameda da Universidade, 1600-214 - Lisboa.

Submitted 16 February 2024

Accepted 14 April 2024

Viajante infatigável, o mais geógrafo dos poetas: Revisitando Camões a partir da obra de Orlando Ribeiro

Untiring traveller, the most geographer of poets: Revisiting Camões based on the work of Orlando Ribeiro

Jean Carlos Vieira Santos

Universidade Estadual de Goiás, Brasil

svcjean@yahoo.com.br

<http://orcid.org/0000-0002-5746-1217>

Resumo

Este texto propõe uma apreciação da escrita de Orlando Ribeiro, ao combinar a literatura de Luís Vaz de Camões e a geografia. A partir da obra do geógrafo, a discussão evidencia as relações da escrita do notável poeta com as viagens, os lugares e as observações do meio vivido por ele. Nesse contexto, o objetivo central é revisitar o artigo “Camões e a geografia”, de Orlando Ribeiro (1980) e colocar questões por ele lançadas: Camões e a geografia? Qual é a capacidade investigativa de compreender Camões e sua geografia? Nessa premissa, o trabalho assenta na pesquisa bibliográfica, modalidade de metodologia pautada pela busca eletrônica e consulta de obras físicas. Ao analisar o texto de Ribeiro, os resultados compreendem a relação do legado poético de Camões e os fados “Verdes são os campos” e “Soneto Andreia”.

Palavras-chave: Natureza; viagens; fado; turismo literário; poemas.

Abstract

This text proposes an appreciation of Orlando Ribeiro's writing, combining Luís Vaz de Camões' literature and geography. Based on the geographer's work, the discussion highlights the relations between the notable poet's writing and his travels, places and observations of his environment. In this context, the central objective is to revisit the article “Camões and Geography” and answer the questions raised, e.g., what is the investigative ability to understand Camões and its geography? This paper is based on bibliographical research, a methodology focused on the critical analysis of texts. When analysing Ribeiro's text, results comprehend the relation between the legacy and the fates “Verdes são os campos” and “Soneto Andreia”, poems by Camões.

Keywords: Nature; trips; fado; literary tourism; poems.

1. Introdução

A proposta de revisitar mais uma obra do português Orlando Ribeiro não é uma viagem simples e rápida, sobretudo em razão dos contributos deixados pelo renomado investigador, que afirmava ter “uma vida de geógrafo andarilho” (Ribeiro, 1966: 99). Essa viagem iniciou pelo contato do pesquisador com textos de tal referência na biblioteca da Universidade do



Algarve, durante os estudos de doutoramento (2007 a 2008) e do pós-doutoramento em Turismo na Faculdade de Economia (2014 a 2015), em um tempo de aprendizado e mergulho profundo nas bagagens teóricas deixadas pelo pensador lusitano.

Diante disso, há a oportunidade de celebrar “o maior nome da Geografia Lusitana que nasceu em 16 de fevereiro de 1911 em Lisboa e faleceu em 17 de novembro de 1997 na cidade natal” (Santos, 2021: 1). Para tanto, a reflexão ora proposta traz à tona o “discurso orlandiano” (Guedes, 2010: 109) ou a “produção ribeiriana” (Garcia, 1998: 114), com base no texto do autor sobre o viajante infatigável Luís Vaz de Camões.

Essa referência para a geografia mundial se licenciou em história e geografia em 1932 e, em 1936, doutorou-se em geografia pela Universidade de Lisboa. Foi leitor de português em Sorbonne, Paris, de 1937 a 1940, quando assistiu às aulas de grandes mestres das referidas áreas da licenciatura, como Marc Bloch, Emmanuel de Martonne e Albert Demangeon (Garcia, 1998; Santos, 2021).

Também passou pela Universidade de Coimbra, entre 1941 e 1943, e Universidade de Lisboa, de 1943 a 1981. Orlando Ribeiro criou, em 1943, o Centro de Estudos Geográficos de Lisboa, o qual dirigiu até 1974. Em 1935, Orlando defendeu o trabalho de doutoramento em geografia com uma pequena, mas exemplar monografia sobre a Serra Arrábida, nos arredores de Lisboa, como esboço geográfico. Dedicou o trabalho investigativo ao seu país de origem na década de 1940, período que compreende a maior parte da Segunda Guerra Mundial, ao desenvolver intensos trabalhos de campo, sobretudo na região da Beira Baixa (Garcia, 1998; Santos, 2021).

Outro grande legado de Ribeiro compreende o ano de 1980, quando iniciou a publicação de *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, a qual conta com a presença de Suzanne Daveau, geógrafa francesa que anteriormente trabalhou como professora da Universidade de Dakar e, pouco antes, casara com Orlando (Garcia, 1998). De acordo com Santos (2022: 185), refletir sobre a obra do geógrafo português “é um desafio primordial para tentar entender sua experiência, além de ler, analisar e compreender os clássicos da ciência geográfica”.

Nesse contexto, o objetivo central do artigo¹ é revisitar e focalizar o manuscrito “Camões e a geografia”, de Orlando Ribeiro, publicado em 1980 na *Revista Finisterra*. De fato, o título do artigo revisitado estimula questões, como: Camões e a geografia? Qual a capacidade investigativa de compreender Camões e sua geografia? Como enfatizar a geografia de um não geógrafo de formação? Entende-se que essa desafiadora tarefa pode ser realizada a partir da leitura de Orlando Ribeiro, um legado que ultrapassa o tempo e continua presente nos grupos de estudos da academia em diferentes partes do mundo.

Tal trabalho se justifica pela riqueza dos textos ribeirianos; a genial análise geográfica de Portugal, das terras e gentes do Mediterrâneo e Atlântico; e o cuidadoso olhar para lugares turísticos, poetas e literatura lusitana, patrimônios urbanos, conceitos e análises conhecidos e responsáveis por profundas reflexões na geografia e em outros campos do saber.

Dessa forma, propõe-se outro percurso de viagem para visualizar a geografia de Camões a partir de dois poemas cantados por fadistas: “Verdes são os campos”, com música

¹ Este trabalho traz resultados parciais das leituras realizadas para o projeto de pesquisa financiado pela Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Estadual de Goiás (PrPUEG): “Geografia do Turismo no Cerrado: Análises de destinos e cidades em Goiás”.

e interpretação de José Afonso; e “Soneto Andreia”, com música de Edgar Nogueira e interpretação de Catarina Rosa. Esse tópico se desenvolve para entender a geografia de um não geógrafo que também foi musicada.

2. Procedimentos metodológicos: A investigação e o desejo de revisitar um clássico acadêmico

O presente texto aprecia a escrita de Orlando Ribeiro, ao combinar a literatura de Camões e a geografia. Conforme a obra do geógrafo, a discussão evidencia as relações da escrita do notável poeta com as viagens, os lugares e as observações do meio vivido por ele; logo, este não é um trabalho de geografia literária ou geografia da literatura, e sim a revisita que transita pelo legado ribeiriano, ao reconhecer a representatividade da obra desse geógrafo para o mundo como um “fermento” de compreensão que não finaliza a análise per se.

Diante dessa premissa, o trabalho se assenta na pesquisa bibliográfica, modalidade de metodologia pautada pela busca eletrônica e consulta de obras físicas. Andrade (2010: 15) lembra que esse levantamento teórico é obrigatório nos “estudos exploratórios” e, para adquirir o conhecimento apresentado, foi fundamental o aprofundamento das referências apresentadas ao final do artigo, que denota uma “fuga” de conceitos rasos e conflitantes.

O desejo de revisitar a referência norteadora deste trabalho demonstra que Ribeiro (1980) utilizou diversas palavras para abrilhantar a figura de Camões, ao exaltar o conhecimento naturalista e a trajetória viajante coroada pela sua maior obra, *Os Lusíadas*.

Cabe enfatizar que o título do artigo, além de aludir a um brilhante texto de 1980 desse geógrafo, representa diálogos com autores inseridos na (e externos à) geografia, ao se inspirar teoricamente por nomes como Ferreira (1998), Henriques, Silva e Santos (2023), Marandola Júnior e Gratão (2010), Quinteiro (2019), Santos, Lopes Filho e Leite (2023) e Valente (2008), com a abordagem de temas como o fado e os produtos turístico-literários. Como fazer pesquisa é viajar pelos clássicos, “adquirir conhecimento, é armazenar riquezas inestimáveis. É acumular uma poupança cujos rendimentos são úteis para toda a vida” (Seabra, 2009: 11). Sendo assim, este artigo visa analisar criticamente as produções de Ribeiro (1966, 1980, [1945] 1986), que permitiram ler e fazer fichamentos, bem como se entregar a uma escrita de passos firmes e seguros fundantes ao conhecimento geográfico e de áreas afins. Com base em Portuguez e Santos (2022), espera-se oferecer aos futuros pesquisadores um olhar geográfico interdisciplinar, com viés educativo e para as dinâmicas espaciais.

3. Revisitando Camões e a geografia: Parada obrigatória

Antes de revisitar a obra de Ribeiro (1980), torna-se imperioso sublinhar que o autor “Luís Vaz de Camões nasceu em Portugal, embora, por falta de documentação que comprove, não se saiba exatamente a cidade, bem como o ano de nascimento, que estaria compreendido entre 1517 e 1525” (Maia & Nunes, 2019: 55). O poeta tem ascendência galega, cuja família se fixou em:

[...] Vilar de Nantes, uma freguesia portuguesa no concelho de Chaves e mais tarde migrou para Coimbra e Lisboa, lugares estes nos quais se suspeita que o escritor tenha nascido [...]. Durante os anos de 1542 e 1545, morou em Lisboa e, no referido período, preferiu viver na corte de D. João III. Nesse triênio, obteve reconhecimento

e foi visto como poeta. Viveu em Coimbra durante alguns anos, onde frequentou o curso de Humanidades, mas não se sabe ao certo se ele chegou a frequentar a Universidade de Coimbra; especula-se tal fato já que seu tio, Don Bento Camões, era clérigo e chanceler da instituição, sem contar que seu grande conhecimento cultural pressupunha uma formação educacional consideravelmente rica para os padrões de uma pessoa comum, tendo, inclusive, contato com escritores espanhóis, italianos e gregos, os quais influenciaram sobremaneira seus escritos (Maia & Nunes, 2019: 55).

Falece Camões a 10 de junho de 1580 (ou 1579, por não haver registros sobre o ano correto) em Lisboa – Ribeiro (1966) também confirma a data de 1580. Segundo Maia e Nunes (2019: 56), Camões foi realmente reconhecido enquanto notável escritor somente “após sua morte. Apesar de ser associado normalmente à sua obra mais famosa, *Os Lusíadas*, de caráter épico e de exacerbado nacionalismo a cantar os feitos dos navegadores portugueses e exaltando o povo português”.

No que tange à data de nascimento de Luís de Camões, propõe-se um diálogo biográfico repleto de contradições no meio acadêmico e nos demais espaços onde se aborda o estudo literário, seja geografia, turismo, história, etc. Diante das considerações postas até aqui, afirma-se que este trabalho convida à reflexão geográfica clássica, à exaltação da escrita primorosa “de Orlando Ribeiro, geógrafo de muitos olhares e investigador do sentimento humano pelo território e pela natureza que se debruçou na vida sustentada por possibilidades de vários espaços e geografias” (Santos, 2022: 199).

Portanto, o presente artigo propõe uma parada obrigatória quando retorna ao texto “Camões e a geografia” como proposta de reflexão e contribuição a partir do legado orlandino, aplicável a uma geografia das primeiras décadas do século XXI que não se recusa e, tampouco, se inibe ao revisitar os clássicos de outras épocas. Essa viagem necessária se volta, principalmente, a campos do saber como turismo, literatura e artes discutidas e investigadas no âmbito da ciência geográfica.

Nesse entremeio de uma escrita que aproxima “todos os geógrafos e o legado de Orlando Ribeiro, não nos restam dúvidas da importância de revisitar os elementos mais importantes das estantes das bibliotecas e dos websites das livrarias virtuais” (Santos, 2022: 199). Aqui, a revisita se associa à ideia de ressaltar um geógrafo habituado à leitura dos clássicos literários da sua época, com a proposta de superar as lacunas do conhecimento de uma viagem realizada por um dos maiores nomes da geografia mundial.

O texto orlandino sublinha que “Camões não é só o cantor das glórias lusíadas e das líricas que se situam em tantos lugares por onde andou, mas o mais geógrafo dos poetas” (Ribeiro, 1980: 153). Para efeitos de estudo e análise, o mais geógrafo dos poetas aparece no título do artigo acompanhado da escrita “viajante infatigável”, pois o referido autor arrazoia que Camões é “homem de cultura humanística e científica, como se diria hoje, viajante infatigável, conhecedor de grande parte do mundo que descreve” (Ribeiro, 1980: 153).

É preciso informar simplesmente que Camões, não geógrafo de formação, se refere a fenômeno literário que atualmente abrange o mundo inteiro. No artigo de Ribeiro (1980), que à luz de outros paradigmas poderia ser apenas um estudo literário, aqui se considera o tronco principal da proposta de estudo e análise na geografia do turismo, o que não implica rupturas com a vasta obra ribeiriana.

Na introdução do texto, Ribeiro (1980: 155) sintetizou que sua leitura é apenas “um testemunho de boa vontade”, por não ter escrito para confrontar as obras citadas no seu

trabalho. Apesar de não haver uma definição universal aceita da geografia de Camões, explana-se que:

Camões compreendia perfeitamente que a Geografia não consistia só na enumeração dos países e das cidades, na indicação das montanhas e dos rios, nem mesmo nas mais recentes informações colhidas sobre o Globo; mas que ela é verdadeiramente a reunião de todas as notícias que se possam obter sobre as diferentes regiões da terra, sobre sua configuração e seu relevo, acerca do seu clima, produções e habitantes, em suma, o conjunto de todos os conhecimentos que foi possível adquirir sobre estes objetos desde as mais remotas idades; em razão das mudanças e das transformações que de contínuo se estão dando, e das gerações que sem cessar se produzem (Ribeiro, 1980: 154-155).

Na esteira de Ribeiro (1980: 155), verifica-se que “Camões entrou no mundo da Geografia pela mão do próprio fundador da Ciência, Alexander Von Humboldt, um dos maiores naturalistas e viajantes de todos os tempos.”. Por um lado, no que concerne à palavra “viagem”, Ribeiro (1980) a conceitua inserida na geografia de Camões, ao colocá-la como vertente que sobressai nos estudos realizados. Por outro lado, o recorte teórico aqui investigado, contribui para ver um Camões turista, e não apenas para a sua inserção na geografia.

Isso não significa que o objetivo deste estudo será mudado, mas, em virtude da importância do trabalho de Ribeiro (1980), há várias possibilidades de leituras e com tratativas contemporâneas. A obra rememora que Camões escreveu em um país de censura inquisitorial rigorosa, cuja descrição visou:

[...] mostrar a máquina do mundo e cartografar e descrever com notável rigor as suas partes telúricas, só tem comparação com a terceira descoberta do mundo através dos satélites, vista pela primeira vez não na imagem das terras e dos mares, representados com toda a exatidão, mas com a incomparável variedade do mundo contemplado de fora da morada permanente do homem – e da sua visão original do Cosmos (Ribeiro, 1980: 158).

Como objeto de estudo do presente trabalho, o artigo advém, na maior parte, de diversas leituras acadêmicas ribeirianas. Esse intelectual, a serviço da geografia, expõe uma janela que singularmente se adiciona à relevância de Camões, não apenas com visibilidade para a geografia do poeta, mas por seus escritos serem envolventes e inesgotáveis.

Aqui se sobressaem as fontes geográficas e cosmográficas de Camões, em que Ribeiro (1980) lança a seguinte hipótese: no comércio entre eruditos, os manuscritos “corriam” antes dos livros impressos e é muito provável que o poeta português tenha conhecido a África e, principalmente, a perda geographia em latim, ou seja, tal conhecimento foi obtido a partir de um manuscrito desgarrado. Nesse ínterim, “Camões conhecia os geógrafos e cosmógrafos medievais, que escreveram em latim” (Ribeiro, 1980: 161) e, na condição de estudioso, se sensibilizou a essa questão, sem negar o conhecimento daquela época.

Com a obra disponível, na Revista *Finisterra*, Ribeiro (1980: 165) reafirma que “Camões não foi unicamente poeta, mas também homem universal do Renascimento, com uma cultura humanista de base, alargada por leituras como por viagens que realizou”. Esse não geógrafo de formação esteve em Marrocos, Macau, Cabo da Boa Esperança (duas vezes)

e costa oriental de África. Tais estadas lhe proporcionaram uma experiência de viajante desconhecida pelos poetas do seu tempo, ao descrever minuciosamente o que viu de fato. Para Ribeiro (1980), Camões tinha perfeita noção da geografia do próprio tempo, da Terra conhecida e das suas partes, em que possuía dotes e expressão de observador. Era um homem universal do Renascimento, sabedor da mitologia clássica e conhecedor profundo da história de Portugal, tanto na Europa como nos:

Descobrimentos, naturalista tanto quanto o podia ser um observador escrupuloso e arguto, antes dos grandes sistemas só elaborados a partir da segunda metade do século XVIII, sensível à pujante natureza tropical e atraído pelo encanto das mulheres de cor, o mundo das ideias de Camões conta-se entre os mais vastos do seu tempo (Ribeiro, 1980: 164).

Nesse sentido, o trabalho de análise realizado neste artigo entende que determinadas palavras relevantes para a geografia contemporânea, como natureza, campos e tempo, estão presentes nos poemas de Camões. Isso será observado a partir dos temas cantados por fadistas na próxima seção, cujos recortes teóricos mostram que não são raras as ocasiões em que se depara com o vocabulário geográfico na poética camoniana. Também podem ser destacadas, na “Descrição Geográfica de Os Lusíadas” (Ribeiro, 1980: 168-169), as expressões “mundo, globo, zona, setentrional, ocidente, oceano e austral”.

Conforme Ribeiro (1980), Camões tinha perfeita noção da geografia, visto que o vocabulário geográfico do próprio tempo e utilizado em seus textos possuem várias acepções e necessidades. Dessa forma, não é fácil definir e estabelecer, com precisão, a geografia de Camões a partir do estudo orlandino, mas este último provoca profundas considerações sobre a temática, em que todas “as ciências, de uma forma geral, possuem conceitos-chave que dão sustentação ao seu objetivo de reflexão (Silva, 2018: 292).

Sendo assim, o esforço analítico realizado neste artigo pretende auxiliar futuros trabalhos sobre a trajetória reflexiva para a pesquisa teórica em geografia. Desde os tempos de Camões, tal ciência se propôs a investigar os fenômenos terrestres, questão que subsidia o pensamento da interdisciplinaridade que poderá se fundamentar em tais fontes.

À luz dessa leitura e em conformidade à obra ribeiriana, um dos primeiros requisitos de Camões para ser geógrafo era “o sentido de localização, mais ainda o sentido da precedência dos lugares sobre o decurso da história” (Ribeiro, 1980: 168-169), em que possuía um conhecimento claro e minucioso da Europa. Entretanto, convém esclarecer que, na abordagem acerca da vegetação de *Os Lusíadas* e do comércio das espécies, o autor discute sobre o mundo tropical e argumenta que “Camões não foi sensível à beleza das matas tropicais” (Ribeiro, 1980: 173).

Em *Os Lusíadas*, Camões utiliza os conhecimentos do seu tempo com poderosa erudição e uma instrução científica completa. Como “espírito da Renascença, conheceu a fundo e discutiu teoricamente os grandes nomes da arte e do pensamento da Antiguidade; os naturalistas são seguidos sem que a natureza seja observada” (Ribeiro, 1980: 173). Ainda segundo o referido autor, no “canto X, seguramente aquele em que Camões mais acentuou cientificamente da sua obra, não se encontram descrições da natureza tropical, mas apenas uma relação de ricos produtos e custosas especiarias” (Ribeiro, 1980: 175).

Quanto à importância da natureza nos registros poéticos de Camões, Ribeiro (1980) explica que, em *Os Lusíadas*, uma flora poética aparece em Ilha dos Amores, onde se

sobressai a feição mediterrânea que está perfeitamente de acordo com a intenção do poeta. Alguns procuram vestígios de plantas tropicais de modo ineficiente e, “das vinte e quatro plantas de que, na descrição de Camões, se compõe a flora da ilha, não há uma que não seja espontânea de Portugal e regiões vizinhas” (Ribeiro, 1980: 178). Convém salientar que os materiais botânicos que edificam a vegetação da sua ilha são essencialmente portugueses.

Segundo Henriques e Dias (2016), Camões, exato e rigoroso, citou espécies que formam um tipo de vegetação entendido como um todo coeso, a exemplo da flora de um lugar específico ou da geografia botânica. Na análise do Canto IX, são identificadas vinte e quatro plantas referidas nas estrofes camonianas, as quais são vistas como espécies integradas no âmbito da paisagem mediterrânica: laranjeira, álamo, pinheiro, pessegueiro, pereira, narciso, lírio-roxo, manjerona, cidreira, loureiro, cipreste, amoreira, videira, anémola-silvestre, rosa, jacinto, limoeiro, mirto, cerejeira, viola, açucena, bonina, romãzeira e ulmeiro. Cabe ainda enfatizar que a:

[...] Flora mediterrânica, foi então perspetivada como detentora de um novo “significado” no contexto da obra épica de *Os Lusíadas*, uma vez que apesar da “Ilha dos Amores” remeter para o locus amoenus, as espécies botânicas nela salientadas, segundo uma leitura de Ficalho (1880), são comprovadamente mediterrânicas (Henriques & Dias, 2016: 329).

Apesar de perpassar brevemente a vegetação de *Os Lusíadas*, reforça-se no trabalho de Henriques e Dias que a geografia das plantas de Camões, associada ao testemunho de boa vontade orlandino, merece outros aprofundamentos investigativos e viagens por esse destino teórico, pois aparenta ser uma reflexão inesgotável, com contribuições que poderão dialogar com a biogeografia contemporânea e a situar no contexto do poeta português e sua geografia.

Ao se inserir no mundo de Camões pelas escritas de Ribeiro (1980), observa-se que *Os Lusíadas* glorificam os lusos, e a grande revolução do mundo pelas navegações ibéricas é atribuída apenas aos portugueses. Para o autor estudado, Camões se sentiu sempre demasiado português e se entusiasma com as glórias dos seus maiores ícones para se elevar a uma concepção ibérica da descoberta do mundo.

Segundo Ribeiro (1980: 194), outro geógrafo que estudou Camões foi o inglês “Oskar H. K. Spate, que ao contrário de alguns patriotas seus muito em voga, não fabricou teorias, mas descreveu e interpretou (essência da Geografia um dos importantes espaços naturais e humanos: Índia & Pakistan (1954))”, que aprendeu português ao ler as obras épicas e líricas do poeta. Desse modo, apreende-se que:

Enquanto *Os Lusíadas* foram escabichados em relação à enorme cultura renascentista de Camões – ao mesmo tempo humanística, cosmográfica, geográfica e botânica – apenas a alusão de SPATE abre a perspectiva nova, que consiste no confronto da inspiração mais livre do poeta, que na rigidez das oitavas de *Os Lusíadas*, recheadas de alusões e comparações com a mitologia antiga, não podia deixar correr simplesmente a inspiração e a sugestão dos lugares onde o seu destino erradio o levou (Ribeiro, 1980: 195-196).

Devido este artigo ser uma análise do texto de Ribeiro (1980), compreendeu-se que nenhum outro poeta talvez possuísse vastos conhecimentos de cosmografia e geografia e se

inspirasse neles – certamente, ninguém soube transmiti-los como ele. A leitura mostra o sentimento de Ribeiro (1980: 197) por Camões como “uma divindade tutelar das Ciências da Terra, desde o seu lugar no mundo até aos espaços e aos povos que dão às regiões uma fisionomia própria e inconfundível que ele tão bem soube captar”.

No aprofundamento da leitura do texto analisado, são constatados posicionamentos embebidos de várias emoções e do compromisso com a obra. Ribeiro (1980) mescla sua cumplicidade com a geografia e as leituras de outros autores, ao mobilizar a emoção de quem lê um texto escrito rebuscadamente a partir de outros tempos, mas com conexões contemporâneas potentes.

A viagem pespassa temas harmonizados com a geografia atual, entre eles o turismo, a arte, a gastronomia, a música, o património e outros que formam teias com as categorias geográficas. Esse caminho leva a considerar “Camões e o Fado”, tema a ser abordado na próxima seção, para compreender outra vertente do poeta, contexto desencadeado pela leitura do clássico ribeiriano e cuja reflexão consegue unir a escrita do viajante infatigável ao fado.

4. Camões, a Geografia e o Fado: A importância da revisita e das perspectivas

Como o tema central deste trabalho revisita o pensamento de Orlando e sua relação com a obra de Camões, propõe-se vislumbrar a perspectiva geográfica em dois temas do fado, “Verdes são os campos” e “Soneto Andreia” (Quadro 1), poemas de Luís de Camões cantados pelos fadistas José Afonso e Catarina Rosa, nos quais não se pode desconsiderar a influência de Alexander Von Humboldt. Cumpre afirmar que, na leitura do artigo de Ribeiro (1980), cabe reconhecer a importância de Humboldt para Camões.

Quadro 1. Temas de Camões no Fado

Verdes são os campos	Soneto Andreia
Verdes são os campos, Da cor de limão: Assim são os olhos Do meu coração.	Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades Muda-se o ser, muda-se a confiança Todo o mundo é composto de mudança Tomando sempre novas qualidades
Campo, que te estendes Com verdura bela Ovelhas, que nela Vosso pasto tendes, De ervas vos mantendes Que traz o Verão, E eu das lembranças Do meu coração.	Continuamente vemos novidades Diferentes em tudo da esperança Do mal ficam as mágoas na lembrança E do bem, se algum houve, as saudades O tempo cobre o chão de verde manto Que já coberto foi de neve fria E e em mim converte em choro o doce canto
Gados que pasceis Com contentamento, Vosso mantimento Não no entenderéis Isso que comeis Não são ervas, não: São graças dos olhos Do meu coração.	E afora este mudar-se cada dia Outra mudança faz de mor espanto Que não se muda já como soía

Fonte:

https://www.portaldofado.net/component/option,com_letras/Itemid,446/task,detail/id,275/lang,pt/.

O tema “Verdes são os Campos” traz o mesmo título da poesia de Camões; no entanto, “Soneto Andreia” é o título dado pelos fadistas a “Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades” (Camões, [1572] 2011). Pela leitura dos temas camonianos, percebemos que na sua obra temos a alma lusitana e acima de tudo as fontes onde deve-se buscar as informações para as investigações de hoje. Assim, Silvestre (2015: 260), afirma que a “música tem um valor incontestável para a apropriação e apreensão do real, permitindo conhecer a conceção do mundo e dos seus elementos, e, ainda, pela evocação ou imaginação, entender o passado e projetar o futuro”.

Dessa forma, Henriques, Silva e Santos (2021: 466) arrazoam que, em 2011, o Fado obteve a “classificação de Património Imaterial da Humanidade, com a sua inscrição na Lista Representativa do Património Cultural Imaterial da Humanidade”. Nesse entremeio, Santos, Lopes Filho e Leite (2023: 14) reforça que a canção lusitana permite às pessoas viajarem “pelo íntimo de uma poética cultural e musical que teve suas origens nos bairros de Lisboa, cuja alma contemporânea está no cotidiano do povo português, na poesia pessoana, nas ondas da rádio Amália FM e no mercado turístico”.

O fado tem lugar, sobretudo, nos roteiros turísticos das cidades portuguesas do sul ao norte, em que se assiste a uma música-patrimônio que se turistificou de fato. De acordo com Ferreira (2006) e Santos (2022), a voz do fado, Amália Rodrigues, cantou Camões, o que proporcionou novos horizontes ao ritmo e representou novos conteúdos culturais; entretanto, não ousou cantar Fernando Pessoa porque não era, a seu ver, cantável.

Valente (2008: 10) define o fado como uma canção viajante, ao reiterar “sua capacidade de se autotraduzir, ao longo do tempo, de maneira a manter-se vivo na paisagem sonora”, além de enfatizá-la como uma música de liberdades poéticas. Na abordagem do contexto de “turista”, Ribeiro (1980), por exemplo, dialoga com o fado viajante que também se apropria dos escritos de Camões. Nesse prisma, revisitar a obra ribeiriana contribuiu sobremaneira para as reflexões empreendidas, uma vez que abarcam análises de um poeta com a geografia para além da academia.

Diante do objetivo de revisitar a obra de Ribeiro (1980), surgiu o interesse em investigar Camões e o fado, com base na geografia sob a perspectiva musical. Nos temas “Verdes são os campos” e “Soneto Andreia”, indica-se que os espaços tidos como “Verdes são os campos” e “O tempo cobre o chão de verde manto” refletem sobre as condições da natureza e reforçam o que foi citado por Ribeiro (1980): Camões tinha uma perfeita noção da geografia do seu tempo, da Terra conhecida e das respectivas partes. Inclusive, é possível se apropriar das palavras de Santos (2007) e compreender que, diante da natureza ou de uma paisagem, a vontade de apreendê-la se exerce sobre os conjuntos.

Tal acentuação é posta também em “Que já coberto foi de neve fria”, cuja questão climática considerada no poema musicado precisa ser destacada, por ser um conhecimento que assegura a robutez do olhar empírico do poeta – as observações são caras à geografia e se baseiam, sobretudo, em uma cultura poética que une o drama humano com a natureza. Em outras palavras, confirmam-se os pressupostos de Ribeiro (1980: 197) sobre Camões comparado a “uma divindade tutelar das Ciências da Terra”, cujo contexto contribuiu para

algumas análises realizadas pela obra orlandina sejam reveladas, principalmente sob o ponto de vista do título do trabalho analisado.

Outra parte, “Campo, que te estendes / Com verdura bela”, corresponde a um olhar com interface de conhecimento das Ciências da Terra, contexto que proporciona a leitura permeada de “geograficidade, de poética e de imaginação” (Marandola Junior & Gratão, 2010: 13). Essa poesia advém de um mundo composto por mudanças, tempo, lugar e muitas geografias; por isso, Camões transcendeu a sua época. Para Ribeiro ([1945] 1986: 210), a palavra “verdura” define a paisagem clássica portuguesa, com “aquelas verduras macias, aquela terra produtiva e ocupada”; nas observações de ambos, “a verdura bela/macia” é definida como uma região portuguesa, desvendada nas escritas e em um lugar de encontro entre a poesia, o fado e a geografia.

Tem-se a ciência de que o mundo viajante de Camões é desvelado não apenas na geografia de Orlando Ribeiro e nos fados de Amália Rodrigues, José Afonso e Catarina Rosa, o que também não é novidade nos diferentes campos do saber do meio acadêmico; logo, considera-se pertinente dialogar com roteiros literários nos quais nem sempre Camões é a atração principal, como no exemplo a seguir – isso não invalida e, tampouco, distorce a grandeza do maior nome da literatura portuguesa. A propósito, os produtos turístico-literários mais comuns são:

[...] os itinerários, também designados passeios, circuitos, roteiros, caminhadas ou percursos. São estes que alinham de forma coerente um conjunto de lugares literários a que associam uma narrativa que estabelece a ligação entre os diferentes pontos geográficos e entre estes pontos e os textos e autores (Quinteiro, 2019: 7-8).

Um exemplo de itinerário literário que confirma a realidade escrita no parágrafo anterior, em que Camões não era o objeto central do passeio, ocorreu durante a visita guiada “Rural em reflexão na cidade: espaços e escritores”, realizada em 7 de setembro de 2023 na Universidade Coimbra. Uma proposta de visita que trouxe uma poética que transfigura e reconstrói o destino em um discurso de significações múltiplas, em que os visitantes vivem o lugar (Barbosa & Santos, 2022).

Nesse roteiro literário se salientam as oponências de Miguel Torga, Eduardo Lourenço, Fernando Namora e Eça de Queiroz, em uma visita enriquecedora e fecunda para os sujeitos de diferentes áreas do conhecimento que participavam do evento. Entretanto, o grupo de pesquisadores “turistas literários” manifestou interesse em conhecer a relação de Camões com a Universidade de Coimbra e, naquele momento, a caminhada atingiu outro sentido fértil, pois a presença do pesquisador na cidade universitária remetia à necessidade de mergulhar na relação da caminhada com o mundo camoniano, mesmo que tal interesse ultrapassasse a proposta da visita guiada. Diante dos questionamentos, não ocorreu uma peregrinação de informações pelo íntimo de Camões em Coimbra, mas apontamentos possíveis e incompletos foram citados durante o percurso realizado, o que gerou certo grau de satisfação ao grupo.

Em vista disso e dos caminhos percorridos neste artigo, a reflexão não se esgota aqui, pois se abre a outras perspectivas de análises devido ao sentimento de que Orlando Ribeiro e Luís de Camões são inesgotáveis. As viagens e a exploração de obras científicas (ou não) são necessárias para promover encontros em universidades, visitas guiadas, salas de aula, museus, eventos e outros lugares plurais. Por esse motivo, a revisita do texto ora eleito

enveredou por um novo caminho literário para descobrir que os geógrafos podem se renovar e continuar com a interação com as infinitas possibilidades de leituras dentro e fora da ciência geográfica.

5. Considerações finais

No tocante ao estudo realizado neste artigo, a obra ribeiriana mostrou que Camões não escreveu *Os Lusíadas* enclausurado em um gabinete, apenas com suas noções e ideias, pois partiu da geografia e da relevância do empírico para essa ciência e foi um viajante que conseguiu despertar no leitor o interesse por lugares, paisagens e territórios. Entende-se que este artigo apresenta uma leitura provisória, mas, após o estudo realizado, a melhor definição para o texto de Ribeiro (1980) é a presença do sujeito em movimento, do viajante, do olhar empírico e, porque não, do poeta em seus trabalhos de campo como descobridor de outros sítios.

Pela experiência profissional e diante dos estudos realizados pelo pesquisador, corrobora-se que a maior limitação para a construção deste artigo foi a falta de conhecimento profundo sobre a obra de Camões. A vasta obra de uma das maiores referências da literatura mundial ultrapassa a capacidade de entendimento das influências de tais escritos na geografia e no turismo, área priorizada na construção dos trabalhos e produtos científicos. Estudá-lo a partir de Orlando Ribeiro foi uma oportunidade ímpar de conhecer um fragmento camoniano inserido na rica biblioteca Finisterra.

Entretanto, não faltou coragem para o escritor deste texto propor a viagem pelo primoroso texto de Ribeiro (1980), o qual representa um marco na geografia mundial. Assim como toda leitura ou pesquisa científica, deixam-se lacunas para realizar novas investigações e viagens acadêmicas, no sentido de trazer à tona o legado ribeiriano e camoniano para a reflexão em diferentes campos da geografia, do turismo, da história, da literatura, da música e de outros campos do saber.

Esses autores não são somente palavras e textos, e sim perspectivas de novas pesquisas sobre os caminhos percorridos por eles, as cidades de residências e visitadas, as estradas, as ruas, as praças, as bibliotecas, os cafés, enfim, os vários cenários ainda guardados nas linhas de suas obras. Existem dois viajantes, um andarilho e outro infatigável; por conseguinte, há muito para contar, escrever e revelar, pois suas obras clássicas perduram até os dias atuais. Para futuros trabalhos, há a possibilidade e a perspectiva de outras investigações também recompensadoras, com os escritos de um geógrafo que representa um marco à ciência mundial.

Destarte, nas considerações finais e ao longo da secção “Camões, a geografia e o fado”, acredita-se ter respondido às questões especialmente lançadas na introdução deste artigo. Por evidenciar a importância das referências investigadas, os mundos ribeiriano e camoniano demonstram as imperfeições não apenas da abordagem de assuntos em seus textos atuais e presentes na sociedade do século XXI, como também a relevância de revisitar as obras clássicas, pois os tempos são outros, mas as grandes marcas literárias permanecem.

Referências

- Andrade, M. M. (2010). *Introdução à metodologia do trabalho científico: Elaboração de trabalhos na graduação*. Atlas.
- [Barbosa, O. X. & Santos, J. C. V.](#) (2022). Cafés e turismo nos quintais do centro histórico da cidade de Goiás. *Revista Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal*, 41, 70-89. <https://doi.org/10.18089/DAMeJ.2022.41.4>
- Camões, L. V. de. ([1572] 2011). *Sonetos de Camões*. Edição comentada e anotada por I. F. Torralvo & C. C. Minchillo. Ateliê Editorial.
- Ferreira, R. M. M. (2006). *Amália Rodrigues: Com que voz, cho(ra)rei meu triste fado! – a poesia no universo da fadista Amália* [Dissertação de Mestrado, Universidade Aberta de Lisboa].
- Ficalho, C. (1880). *Flora dos Lusíadas*. Academia Real das Sciencias.
- [Garcia, J. C.](#) (1998). Orlando Ribeiro (1911-1997): O mundo à sua procura. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, 15, 107-116.
- Guedes, M. T. V. S. (2010). *O Alto Douro na obra de Orlando Ribeiro* [Dissertação de Mestrado, Universidade do Porto].
- [Henriques, C. & Dias, F.](#) (2016). A Flora Mediterrânica no Património Literário Camoniano: sua valorização turística na paisagem algarvia. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 2 (1), 319-332.
- Henriques, C., Silva, J. A., & Santos, M. (2021). Casas de Fado de Lisboa: Entre autenticidade e turistificação. *Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade*, 13(2), 460-488. <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v13i2p460>
- [Maia, T. P. & Nunes, V. Z.](#) (2019). Camões lírico: Uma abordagem histórico literária. *Leopoldianum*, 45(127), 53-69. <https://doi.org/10.58422/releo2019.e928>
- Marandola Junior, E. & Gratão, L. H. B. (2010). *Geografia e Literatura: Ensaios sobre a geograficidade, poética e imaginação*. EDUEL.
- Portuguez, A. P. & Santos, J. C. V. (Orgs.) (2022). *Geografia, educação ambiental e dinâmicas espaciais*. Barlavento. <https://doi.org/10.54400/978.65.87563.31.2>
- [Quinteiro, S.](#) (2019). Os lugares da literatura: Mapas e rotas literárias. *Cultur*, 13(2), 4-13. <https://doi.org/10.36113/cultur.v13i2.2633>
- [Ribeiro, O.](#) (1966). Veneza. *Finisterra*, 1(1), 99-110. <https://doi.org/10.18055/Finis2558>
- [Ribeiro, O.](#) (1980). Camões e a geografia. *Finisterra*, 15(30), 153-199. <https://doi.org/10.18055/Finis2201>
- Ribeiro, O. ([1945] 1986). *Portugal – o Mediterrâneo e o Atlântico* (4.a Ed.). Sá da Costa.
- [Santos, J. C. V.](#) (2021, 29 de maio). Dia do Geógrafo: Tempo de celebrar o português Orlando Ribeiro. *Jornal Mundo Lusíada*, 1.
- Santos, J. C. V. (2022). A natureza na obra “Portugal – O Mediterrâneo e o Atlântico”, de Orlando Ribeiro. In A. P. Portuguez & J. C. V. Santos (Orgs.), *Geografia, educação ambiental e dinâmicas espaciais* (pp. 183-200). Barlavento.
- [Santos, J. C. V.](#) (2022). Ensaio acerca de Amália Rodrigues, o fado e o turismo. *Revista Percurso – NEMO*, 14(1), 47-60.
- [Santos, J. C. V., Lopes Filho, J. J., & Leite, J. A.](#) (2023). Overseas music in the soundscapes of the cerrado: The captivating fado in the state of Goiás and the Federal District, Brazil. *Revista Cerrados*, 21(1), 3-19. <https://doi.org/10.46551/rc24482692202301>
- Santos, M. (2007). *Pensando o espaço do homem*. Edusp.
- Seabra, G. (2009). *Pesquisa científica: O método em questão*. Editora da Universidade Federal da Paraíba.
- Silva, R. R. F. (2018). Uma busca de refletir a geografia enquanto área do conhecimento. In Vasconcelos, C. A. (Org.), *Tecnologias, Currículos e Diversidades: Substratos teóricos-práticos da/na educação* (pp. 287-301). Edufal.
- Silvestre, V. F. S. de A. (2015). *O Fado e a questão da identidade*. [Tese de Doutorado, Universidade Aberta].
- Valente, H. A. D. (2008). *Canção d'Além-Mar: O fado e a cidade de Santos*. Realejo.

JEAN CARLOS VIEIRA SANTOS tem um pós-doutoramento em Turismo pela Universidade do Algarve, Doutorado, Mestrado e Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU). É professor nos cursos de Gastronomia e Administração da Universidade Estadual de Goiás (UEG/Caldas Novas) e nos Programas de Mestrados em Geografia (PPGEO-UEG/Cora Coralina) e Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER-UEG/Anápolis). Tem interesses em temas relacionados a Geografia do Turismo, Estudos Interdisciplinares do Turismo e Narrativas de Viagens, Destinos Turísticos e Povos Oleiros do Cerrado. Endereço institucional: UEG, Rua B/8 Q. 18, S/N - Parque das Brisas, 75690-000, Caldas Novas (GO), Brasil.

Submetido em 1 fevereiro 2024

Aceite em 10 abril 2024

Promontório de Sagres – Marca do Património Europeu. O património associado à escravatura em Lagos

Sagres Promontory – European Heritage Label. The slavery heritage in Lagos

Maria Raquel Patrício Roxo

Universidade do Algarve
mroxo@cultalg.gov.pt

Alexandra Rodrigues Gonçalves

Universidade do Algarve & CinTURS
marodrig@ualg.pt

Resumo

Partindo das problemáticas associadas ao projeto Marca do Património Europeu, percorremos as *geografias imaginativas* de Edward Said, procurando uma nova abordagem epistemológica na forma de encarar os lugares, os territórios e as paisagens. Neste contexto, vemos como a paisagem patrimonial do Promontório de Sagres, nomeadamente a que diz respeito à cidade de Lagos, detém um papel fundamental para a descolonização epistemológica, desde logo, através da valorização do património associado à escravatura ali existente, que nos pode auxiliar neste processo. Observamos ainda como o conceito de pós-memória pode ajudar a desconstruir as *geografias imaginativas* e criar *geografias imaginárias*, mais humanas, que nos libertam do mito da objetividade da criação de conhecimento. Mais do que um Roteiro da escravatura, propomos dar os primeiros passos no processo de descolonização mental e epistemológica.

Palavras-chave: Promontório de Sagres; marca do Património Europeu; Lagos, *geografias imaginativas*; descolonização; escravatura; pós-memória.

Abstract

Starting from the issues associated with the European Heritage Label, we go through Edwards Said's *Imaginative Geographies*, looking for a new epistemological approach in the way of looking at places, territories and landscapes. In this context, we can see how the *heritagescape* of Sagres Promontory, with particular regard to the town of Lagos, plays a fundamental role in the epistemological decolonization, first of all through the emphasis given to the heritage associated with slavery there, which can help us in this process. We also observe how the concept of post-memory can help us to deconstruct the *imaginative geographies* and create more human *imaginary geographies*, that liberate us from the myth of objectivity of knowledge creation. More than a Slavery Route we propose to take the first steps in the process of mental and epistemological decolonization.

Keywords: Sagres Promontory; European Heritage label; Lagos; *imaginative geographies*; decolonization; slavery; post-memory.



1. Introdução

Este estudo tem como ponto de partida a dissertação “Promontório de Sagres – Marca do Património Europeu. Narrativas patrimoniais” (Roxo, 2021),¹ que teve como principal objetivo explorar e problematizar as práticas discursivas associadas ao Promontório de Sagres e refletir sobre os desafios e potencialidades que esta paisagem patrimonial detém enquanto Marca do Património Europeu. O estudo incentiva à integração de novas abordagens epistemológicas de criação patrimonial, por um lado, dando luz ao que tem estado na escuridão e, por outro lado, considerando a existência de uma pluralidade ontológica que não tem sido considerada.

O Promontório de Sagres, enquanto Marca do Património Europeu, constitui aqui um ponto de partida, a partir do qual serão exploradas algumas formas de aproximação ao tema do património associado à escravatura, recentemente descoberto em Lagos.

A análise será sustentada em alguns conceitos, noções e problemáticas apresentadas ao longo do artigo, como o conceito de *geografias imaginativas* que será colocado em diálogo com a noção de paisagem patrimonial. Mas também as relações entre História, Memória e Poder serão abordadas, dando especial destaque, pela pertinência que tem neste contexto, ao conceito de Pós-memória. Não se pretende efetuar uma reflexão aprofundada sobre cada uma destas dimensões teóricas, que são analisadas apenas na medida do que poderão auxiliar à reflexão, à reavaliação e a uma recontextualização da importância do legado patrimonial em análise, para a Memória da Humanidade, e para a valorização da paisagem cultural de Lagos, sendo este o principal objetivo deste artigo.

Trata-se de um estudo de caso, de método interpretativo, através da análise e contextualização de alguns conceitos teóricos que se consideraram pertinentes para o tema em análise. Recorreu-se essencialmente a fontes secundárias, mas também a fontes primárias e a autores de referência no campo dos estudos pós-coloniais - nomeadamente os pioneiros Edward Said e Gayatri C. Spivak - mas também a outros autores mais recentes, como António Pinto Ribeiro e António Sousa Ribeiro e, ainda, a outros no campo dos estudos críticos de património, como Rodney Harrison e Françoise Choay.

Como perguntas de partida para a investigação a prosseguir determinaram-se: Como aplicar o conceito de *geografias imaginativas* em torno da paisagem patrimonial de Lagos? Em que medida o conceito de pós-memória é neste contexto pertinente para a valorização da memória associada à escravatura?

Este texto pretende também constituir um contributo no processo de desconstrução patrimonial, de descolonização mental e epistemológica e de criação de novas narrativas patrimoniais.

2. O Promontório de Sagres e a marca do património europeu

Partindo de uma candidatura submetida pela DRCALG – Direção Regional de Cultura do Algarve, o Promontório de Sagres foi distinguido em 2015 com a Marca do Património Europeu (MPE).² Importa referir que a expressão Promontório de Sagres diz respeito ao promontório onde se

¹ Disponível em: https://sapientia.ualg.pt/bitstream/10400.1/17449/2/Tese_Raquel%20Roxo_FINALREV.pdf

² Decisão n.º 1194/2011/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011 que cria uma ação da União Europeia relativa à Marca do Património Europeu: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011D1194>

integra a Fortaleza de Sagres, ou seja, ao Cabo de Sagres. O projeto MPE tem como objetivo promover um sentimento de pertença à União Europeia, através do seu património cultural, da sua história e de um conjunto de valores associados aos direitos humanos³ e, por outro lado, reforçar o diálogo intercultural. Podemos consultar a rede de 60 sítios distinguidos, até ao momento, através do mapa interativo: <https://geo.osnabrueck.de/ehl/PT/map>

No estudo atrás mencionado (Roxo, 2021), foi possível verificar como a Marca do Património Europeu apresenta um risco de se tornar um projeto eurocêntrico, enquanto rede de sítios que fortalece as “fronteiras europeias” e a linha abissal⁴ entre o Norte e o Sul Global, se integrado numa perspetiva eurocêntrica e ocidental de olhar e interpretar a História e o Património. Mas há ainda que destacar a evidente pluralidade patrimonial deste projeto e, além disso, faz sentido, para a análise que se pretende efetuar, lembrar que esta rede de sítios integra também alguns lugares de memória, associados aos períodos mais negros da História, particularmente a do século XX.⁵

No caso do Promontório de Sagres, a candidatura deu destaque ao período associado ao início da expansão marítima portuguesa impulsionada pelo Infante D. Henrique, e à Fortaleza de Sagres, mas também à paisagem cultural associada a este território, que integra vários bens patrimoniais de relevância europeia. Desde logo, o património associado ao megalitismo, de grande importância em contexto europeu; o culto vicentino e a memória associada à desaparecida Igreja do Corvo, um importante centro de peregrinação, entre os séculos VIII e XII; a Ermida de Nossa Sr.^a de Guadalupe - designada também como a “Virgem dos Descobrimentos”, que dá luz à dimensão religiosa da expansão portuguesa; o conjunto de fortificações que funcionavam em rede com a Fortaleza de Sagres; o património subaquático existente nesta região, como é exemplo os vestígios do navio *l’Océan*; e ainda Lagos, no contexto das primeiras viagens de exploração da costa africana e lugar que detém um importante património associado à escravatura (Gonçalves et al., 2019: 148-149).

3. Lagos e o património associado à escravatura

Desde há muito vista como a *cidade dos Descobrimentos*, Lagos é considerada o primeiro “cais de partida”, de onde saíram as primeiras embarcações na exploração da costa africana. Constitui também o primeiro cais de chegada de um grupo bastante considerável de negros africanos para serem escravizados.

Ao amanhecer do dia 8 de agosto de 1444 dá-se na Vila de Lagos o 1.º desembarque de 235 africanos escravizados. Os cativos foram separados em cinco grupos, sendo um deles composto por 46 escravos, lote logo reservado para o Infante D. Henrique, que a tudo assistia e

³ Tais como: liberdade, respeito pelos direitos humanos, diversidade cultural e linguística, democracia, solidariedade e tolerância.

⁴ Linha abissal é um conceito central na teoria das “Epistemologias do Sul” proposto por Boaventura de Sousa Santos, para se referir à existência de uma divisão profunda e radical entre realidades sociais distintas, que separa uns de outros, que são considerados irrelevantes e até invisíveis, não apenas do ponto de vista da justiça social, mas também do ponto de vista da justiça cognitiva (epistemológica). O autor argumenta que as “linhas “cartográficas” abissais que demarcam o Velho e o Novo Mundo na era colonial subsistem estruturalmente no pensamento moderno ocidental e permanecem constitutivas das relações políticas e culturais excludentes mantidas no sistema mundial contemporâneo” (Santos, 2007: 71).

⁵ Temos, como exemplos, os campos de concentração de Natzweiler (França e Alemanha), o campo de trânsito de Westerbork (Holanda) ou o Cemitério n.º 123 da Frente Oriental da I Guerra Mundial (Łuźna – Pustki, Polónia).

supervisionava, em cima do seu “poderoso cavalo”. Este acontecimento é descrito em 1453 na *Crónica da Conquista dos Feitos da Guiné*, pelo cronista Gomes Eanes de Zurara, de forma bastante detalhada:

[...] Uns tinham as caras baixas e os rostos lavados em lágrimas, outros estavam gemendo dolorosamente, [...] outros faziam as suas lamentações em maneira de canto [...]. Mas, para a sua dor ser mais acrescentada, chegaram os que estavam encarregados da partilha e começaram a separá-los uns dos outros, a fim de fazerem lotes iguais. Por isso havia necessidade de se separarem os filhos dos pais, as mulheres dos maridos e os irmãos uns dos outros [...]. As mães apertavam os filhos nos braços para não lhes serem tirados [...]. (Zurara [1453], 1841: 133-134).

Este episódio retrata o início de um período trágico da história da Humanidade, o início de “um processo comercial e desumano em grande escala, com consequências duradouras nas economias ibéricas, nas sociedades africanas e no futuro das nações do continente africano” (Manteigas, 2015: 2).

Existe ainda a referência na *Crónica* de Gomes Eanes de Zurara, da oferta, por parte de Lançarote e de outros armadores, de um escravo capturado em Arguim, para o convento do Cabo de São Vicente, que “depois foi frade de São Francisco”. Estas dádivas deveriam até ser frequentes, pois o cronista volta a mencionar uma dádiva idêntica, no ano seguinte, em 1445 (Zurara, 1453, citado por Garcia, 2004: 40). O cronista ainda nos relata que “Dos outros mouros que filharam em Tider, enviaram Lançarote e os outros capitães, a S. Vicente do Cabo, um mouro, e a Santa Maria de Água da Lupe, uma ermida que está naquele termo de Lagos, outro, para se vender e do preço comprarem ornamentos para aquela igreja” (Zurara, 1453, citado por Pereira, 2005: 154).

Sabemos que, sem dúvida, o tráfico mais lucrativo seria o de pessoas escravizadas. Até ao ano de 1448 foram trazidos da costa africana mais de um milhar de escravos. É lançada ainda a hipótese de que existia em Lagos uma Almojarifado dos Escravos (Loureiro, 2008: 60-63). Em 1463, poucos anos após o falecimento do Infante, a Casa de Arguim e Guiné foi transferida do Algarve para Lisboa, tendo vindo a instalar-se no edifício da Casa de Ceuta (Caldeira, 2016: 73).

Aos testemunhos do cronista Gomes Eanes de Zurara, que descreve o primeiro grande desembarque e leilão de africanos escravizados, no porto de Lagos, juntam-se as evidências arqueológicas da recente descoberta de um “poço dos negros”.

4. A descoberta da “lixreira” do Vale da Gafaria

No ano de 2009, em Lagos, no decorrer de uma obra para a construção de um parque de estacionamento subterrâneo fora de muralhas, junto à zona da Cerca Nova, foram encontrados esqueletos de 158 pessoas, que as investigações arqueológicas e antropológicas identificaram como sendo de escravos africanos. Tratou-se da descoberta do mais antigo “cemitério” - ou melhor dizendo, de uma lixeira, ou lugar de descarte - de corpos africanos, descoberto em solo europeu, representando por isso um achado patrimonial único. Após identificação das ossadas, estas foram enviadas para a Universidade de Coimbra, para serem estudadas. Atualmente a coleção de ossadas, com datação por radiocarbono dos séculos XV-XVI, encontra-se a cargo da Dryas Arqueologia, Lda., empresa situada em Coimbra (Coelho, 2012: xi).

A proposta apresentada em 2012, pela então presidente do Comité Português do Projeto UNESCO *A Rota do Escravo*, a historiadora Isabel Castro Henriques, para a museologia deste

importante legado patrimonial (descoberto em Lagos) assentava em três núcleos: o núcleo da escravatura no edifício conhecido como “Mercado dos escravos” (Figura 1),⁶ a criação de um Memorial e de um Centro Interpretativo, na zona onde foram identificados os esqueletos e ainda a criação de um Centro de Documentação. A única proposta que efetivamente foi concretizada, desde então, foi a criação do Núcleo museológico *Rota da escravatura*, inaugurado em 2016.

Figura 1. “Mercado dos Escravos” na Praça do Infante, Lagos



Fonte: Arquivo pessoal da autora (Maria Raquel Roxo).

No entanto, apesar de se reconhecer o mérito na criação deste núcleo museológico, o 1.º deste género em Portugal, pela tentativa de “dar a conhecer a ligação de Lagos ao comércio de escravos aqui existente no século XV, oferecendo uma nova perspetiva sobre este período negro da História de Portugal”⁷ e ainda de “estabelecer uma relação entre a realidade escravagista do início do capitalismo no século XV e aquilo que hoje é também uma outra forma de escravatura do mundo contemporâneo e que está bem presente com a chegada de levas de migrantes africanos” (Morán, 2017: 216), este pequeno museu tem sido criticado “pela falta de uma leitura ampla, reforçando a instrumentalização da escravidão, em lugar de a questionar. Numa abordagem que reforça a ideia de Portugal como país global, e que esconde a subjetividade das pessoas escravizadas, corre-se o risco de fazer um uso meramente turístico do património sensível” (Gianolla, 2022: 93).

Na mesma linha, Paula Mota Santos conclui que apesar da exposição tentar abordar a questão da escravatura e o papel de Portugal neste comércio, não o consegue fazer na sua totalidade, pois utiliza mecanismos e diapositivos que continuam a omitir a ligação direta de Portugal, e persiste na reciclagem do lusotropicalismo, através da ideia de Lusofonia. O tráfico humano e o sistema colonial surgem integrados na primeira fase da globalização e do “encontro de culturas”, sem nunca se referir o papel pioneiro e preponderante de Portugal no tráfico de seres humanos (Santos, 2020: 56).

⁶ Importa mencionar que “Mercado de Escravos” constitui uma “anacrónica designação consagrada por uma tradição que remonta somente ao século XIX” (Morán, 2017: 214). Trata-se de um edifício construído no século XVII para albergar a Vedoria, tendo sido mais tarde utilizado como Alfândega.

⁷ <https://museu.cm-lagos.pt/polos/rota-da-escravatura/>

Vemos que, passados cerca de quinze anos, após a descoberta destes vestígios patrimoniais, nada, ou quase nada, existe naquele local, que identifique que ali mesmo, junto às muralhas da cidade, atualmente uma zona de lazer, existiu uma lixeira, que foi local de descarte de mais de uma centena e meia de corpos africanos escravizados. Nada, para além de uma pequena placa de sinalética informativa, com um *lettering* extremamente reduzido, que é relativa às ruínas da Gafaria (Figura 2), fazendo uma referência sumária aos esqueletos encontrados na zona de “lixeira”. O que vemos é um parque de estacionamento subterrâneo e um minigolfe com umas esculturas que nada nos contam sobre a memória de Lagos.

Figura 2. Ruínas do Vale da Gafaria e sinalética



Fonte: Arquivo pessoal da autora (Maria Raquel Roxo).

De acordo com Isabel Castro Henriques, a proposta apresentada pelo comité enfrentou vários obstáculos relacionados com a dificuldade da descolonização do imaginário português e a desconstrução dos mitos criados no século XIX e XX, tendo a Câmara Municipal de Lagos argumentado que já estaria prevista a concessão do espaço, do Anel Verde, onde foram encontrados os esqueletos, para a construção de um mini golf.⁸

Por sua vez, “a identificação deste cemitério constitui um achado inédito em Portugal, com paralelo mais direto no Brasil, mais propriamente no Rio de Janeiro, onde [...] foi identificado [...] o cemitério dos pretos novos, destinado essencialmente ao enterro (ou até à mera deposição à superfície) de escravos recém-chegados ao Brasil” (Neves et al., 2009: 557-558). Gostaríamos de realçar que este cemitério, integrado no Cais do Valongo, no Rio de Janeiro foi elevado a Património Mundial da UNESCO, em 2017 (Gianolla, 2022: 93). Assim, os vestígios do primeiro grande grupo de africanos escravizados em solo europeu, associados à génese das descobertas marítimas portuguesas, continuam deixados ao esquecimento.

Para melhor se poder refletir sobre a importância deste legado patrimonial e sobre a melhor forma de preservar esta memória, importa de seguida fazer um enquadramento teórico para

⁸ Informação prestada por Isabel Castro Henriques, na apresentação integrada no Seminário “A memória social do tráfico de escravos” realizado no dia 9 de janeiro de 2023, no Museu Nacional de História Natural, de Lisboa.

melhor definição de alguns conceitos que se consideraram pertinentes para uma abordagem mais sustentada.

5. O património como fenómeno global

Françoise Choay caracterizava o património como sendo “nómada”, no sentido em que não está no mesmo lugar, pois é moldado, transformado, permanentemente construído e reconstruído pelas leituras, mentalidades, narrativas e valores de cada sociedade, considerando o lugar e a sua temporalidade (Choay, 2020: 11).

Esta mudança epistemológica evidencia também o património como um instrumento privilegiado para a criação de identidades e, ainda, para potenciar o desenvolvimento de turismo cultural. Como este processo passou também a acontecer a uma escala global, o património encontra-se muitas vezes, na intersecção de diferentes arenas, ao nível local, nacional e internacional (Gillot *et al.*, 2013: 5-6), onde se observam vários desafios, nomeadamente os relacionados com o património contestado.

Vemos ainda que Património é, na sua natureza contemporânea, uma arena de contestação e de negociação, e neste contexto, torna-se importante avaliar como o património é recebido, integrando a ideia de “filiação invertida”, proposta por Jean Davallon; em que o património não deve ser observado como algo de construído no passado, mas como algo que diz respeito ao momento presente (Davallon, 2000, citado por Gillot *et al.*, 2013: 4).

Por sua vez, Rodney Harrison (2013), na leitura de Roxo, “defende uma visão sobre o património, que claramente ultrapassa as habituais fronteiras mentais, do natural/cultural, ocidental/ não ocidental, mente/corpo, pensamento/ prática, tangível e intangível” associadas ao pensamento ocidental cartesiano (Roxo, 2021: 25 -26).

Note-se que o património passou a ser “um processo que se torna complexo e potencialmente conflituoso quando, por exemplo, decorre da entrada de novos grupos no coletivo com soberania sobre os bens, pois conduz à atribuição de novos valores, à recalibragem dos existentes e, por vezes, ao seu questionamento” (Jerónimo & Rossa, 2021: 6).

6. Paisagem patrimonial ou *heritagescape*

Para a investigação desenvolvida em torno do Promontório de Sagres e da Marca do Património Europeu o conceito de paisagem patrimonial (*heritagescape*) teve alguma pertinência (Roxo, 2021), que importa também aqui explorar: “The contemporary heritage-scape(s) could be considered as the product of the encounter between Western paradigms and alternative models of relating to the past, and of producing and promoting cultural symbols and identity references.”⁹ (Gillot *et al.*, 2013: 6).

Optámos por transcrever a definição de *heritage-scape*, no seu original, em língua inglesa, pela importância do sufixo *scape*, aqui emprestado por Arjun Appadurai, no sentido de “fluxo cultural global”. Neste sentido dá-se destaque aos fluxos culturais que apesar de estarem enraizados na metanarrativa do Iluminismo, viajaram por outras zonas do mundo e foram perdendo a sua coerência interna (Appadurai, citado por Gillot *et al.*, 2013: 6).

⁹ As paisagens patrimoniais contemporâneas podem ser consideradas como o produto do encontro entre os paradigmas ocidentais e os modelos alternativos de nos relacionarmos com o passado, de produção e promoção de símbolos culturais e referências identitárias. (Tradução nossa).

Para M. A. Giovine a paisagem patrimonial é “um conceito teórico idiossincrático destinado a descrever um modelo particular e utópico da ordem geopolítica” e que põe a “ênfase na interconectividade de lugares, práticas e atores chave aparentemente díspares, nos níveis local e internacional” (Giovine, 2018: 20).

A paisagem patrimonial pode ser definida como uma rede de sítios, que se encontra em permanente movimento e que integra uma grande interconetividade entre si e que podem ainda apresentar “uma maior representatividade de valores, objetos e práticas, fora da esfera do mundo ocidental e ainda de novos conceitos antropológicos, como a coexistência do homem com a terra, a coexistência cultural ou a coexistência espiritual e criativa. Isto leva-nos a colocar em perspectiva como é o património entendido e interpretado, pois este conceito - *Heritagescape* - leva-nos o olhar para além do elemento patrimonial”, de acordo com Rana Singh (2010, citado por Roxo, 2021: 34).

De seguida, iremos refletir sobre a forma como a paisagem patrimonial se pode entrecruzar com o conceito de *geografias imaginativas* de Edward Said, apresentado na sua obra “Orientalismo” (1978).

7. As geografias imaginativas

O conceito de *geografias imaginativas*, criado por Edward Said, é central nos estudos pós-coloniais e na geopolítica. Este conceito permite atingir uma maior amplitude na abordagem epistemológica. Para Said, todos os grandes acontecimentos são historizados e contextualizados no tempo e no espaço, e as ideias universais são parte de um discurso hegemónico de exclusão que as *geografias imaginativas* promovem, e que são extremamente importantes pelo papel que têm enquanto construtoras da realidade social e da História Social do Mundo (Al-Mahfedi, 2011: 2).

Edward Said atribui um papel fundamental à cultura na orientação de mapas geográficos e sublinha o enorme impacto do Imperialismo Europeu do século XIX e XX, nos dias de hoje. As *geografias imaginativas* constituem, assim, novas formas geográficas, que criam fronteiras entre Nós e os Outros e entre a “Nossa Terra e a Terra dos Outros/Bárbaros” (Al-Mahfedi, 2011: 3). Said chega mesmo a falar de uma história imaginativa: “Porque não restam dúvidas de que a geografia e a história imaginativas ajudam a mente a intensificar o próprio sentido de si mesma mediante a dramatização da distância e da diferença entre o que está próximo dela e do que se encontra longe” (Said, 2021: 93).

Derek Gregory, na obra *Geographic Imagination* vai ainda um pouco mais longe, pois incentiva a uma ideia de extensão das *geografias imaginativas*, no sentido em que estas são também “performativas”, pois tentam produzir os efeitos que imaginamos. Incluem não só o espaço físico, mas também, o espaço como “construção”, criando sempre algo de novo. A produção de diferença associada à produção de distância continua a autorizar o desencadeamento de processos de violência contra o “outro”, seja este um outro ser humano, ou um outro lugar (Gregory, 1994, citado por Al-Mahfedi, 2011: 5 -6).

As *geografias imaginativas* nunca resultam apenas de processos cognitivos, mas também de imagens, associadas a fantasias e desejos e carregam consigo valores de comparação, que são também simbólicos, e que produzem não apenas alteridade, mas também a identidade do sujeito observado. Estas sedimentam-se com o tempo, e ao mesmo tempo moldam e legitimam as atitudes, políticas e práticas de um determinado coletivo, pelo que neste sentido constituem

ainda uma espiral de sentido duplo (centrípeto e centrífuga) de um padrão de alteridade (Al-Mahfedi, 2011: 9).

Aproveitando a ideia de espiral de sentido duplo, sugerida por Al-Mahfedi, podemos refletir sobre as direções que as *geografias imaginativas* podem seguir, enquanto perpetuadoras de um modelo de alteridade, dando destaque às diferenças, às fronteiras existentes, alimentando a desumanização do “outro”, ou seja, reforçando a espiral em sentido centrípeto, fechando-se mais sobre si mesma; ou se, por outro lado, podemos imaginar novas geografias, que se poderão designar de imaginárias, seguindo um sentido inverso, uma força que se abre para o exterior da espiral, de forma a gradualmente nos libertarmos de amarras epistemológicas de pensar as geografias e, de forma criativa, dar lugar a formas mais amplas de pensamento, de criação de conhecimento e reconhecimento da importância de integrar imagens, representações e valores que não têm sido considerados.

Há que reconhecer que a principal preocupação de Said era a de produzir *uma geografia humana*, em oposição à geografia moderna, expansionista ou imperialista, dando assim destaque à perspectiva humana (Al-Mahfedi, 2011: 13 e 14).

O que observamos até agora permite-nos concluir o seguinte: enquanto a *geografia imaginativa* olha os territórios, através de imagens, símbolos e práticas, colocando em proeminência as distâncias, as diferenças e as fronteiras, promovendo um discurso hegemónico de exclusão, a paisagem patrimonial, pelo contrário, constitui um modelo de construção social e patrimonial, que apresenta uma interconectividade de sítios, que recebem fluxos culturais globais, ou seja, conjuntos de valores, objetos, práticas e cosmovisões fora da esfera do mundo ocidental e que, por isso, representa um conceito que se aproxima muito mais da pretendida *geografia humana*, de Said, em oposição à *geografia imaginativa* Imperial.

8. História, memória e poder

Em relação ao tema em apreço, Laurentino Gomes declara que “Nada foi tão volumoso, organizado, sistemático e prolongado quanto o tráfico negreiro para o Novo Mundo: durou três séculos e meio, promoveu a emigração forçada de milhões de seres humanos, envolveu dois oceanos (Atlântico e Índico), quatro continentes (Europa, África, América e Ásia) [...]”. (Gomes, 2021: 23-24). De acordo com a informação recolhida no *Slave Voyages*,¹⁰ foram mais de 5.8 milhões as pessoas escravizadas comercializadas no comércio triangular, por Portugal e Brasil. Entre 1501 e 1867 foram transportados mais de 12.5 milhões de pessoas entre os continentes Africano e Americano.

No entanto, concordamos com Biedermann e Tavares que advogam que “é de olhos bem abertos que devemos entregar-nos ao estudo do lado mais violento da expansão” (Biedermann & Tavares, 2022: 308). Os autores sublinham a necessidade de se estudar mais aprofundadamente este processo, e denunciam algumas das abordagens ainda utilizadas por parte de vários historiadores. Alguns transmitem a ideia de que os escravos até seriam bem tratados pelos seus proprietários portugueses, narrativa que nega a violência de qualquer forma de escravidão. Outros investigadores sustentam que Portugal foi pioneiro na abolição da escravatura, quando sabemos que se trata de uma ideia falaciosa, pois o decreto-lei de 1761 apenas vetava a entrada de mais pessoas escravizadas em Portugal Continental e sabemos como

10 <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>

o tráfico transatlântico português aumentou exponencialmente nas décadas seguintes.¹¹ Há ainda os que remetem para o facto da escravatura já existir noutras zonas do mundo, inclusivamente em África, antes da chegada dos portugueses, como se isso retirasse alguma substância à problemática (Biedermann & Tavares, 2022: 307).

Sabemos que esta afasia está intimamente ligada à apropriação que Portugal fez do lusotropicalismo (Santos, 2020: 46- 47), quer nas narrativas oficiais, quer na academia, quer na própria historiografia.¹² Vemos que esta afasia persiste, quando se continua a legitimar a existência de uma só memória, a que está associada a encontro de culturas e à multiculturalidade que proporcionou a Lusofonia e onde se esquece todo o processo de violência a que este passado está arraigado.

Lisboa foi a primeira capital colonial europeia, com uma significativa população de africanos, já no século XVI. No entanto, essa memória passa praticamente despercebida, quando olhamos para a paisagem arquitetónica e monumental. Apesar da existência de alguns percursos e roteiros turísticos mais recentes, que nos orientam o olhar para a toponímia da cidade, ou ainda para as zonas onde essa presença foi mais marcante, como o antigo bairro do Mocambo (na atual Madragoa), vemos que não existe um monumento ou um memorial que retrate e homenageie a presença africana na capital.

Como nos diz Isabel Castro Henriques (2022: 9) “A africanidade da cidade “está dispersa numa pluralidade de memórias e de vestígios imateriais e invisíveis nos dias que vivemos”.

Ainda está por erguer o Memorial à pessoa escravizada, em Lisboa, proposto pela Associação Djass – Associação de Afrodescendentes, projeto vencedor do OPP – Orçamento de Projeto Participativo-, de 2017.¹³ As controvérsias mantêm-se em torno da sua construção e embora inicialmente previsto para o Campo da Cebolas, parece que o Memorial não tem ainda um lugar atribuído para a sua colocação. No entanto, assistimos no espaço público português a uma enorme proliferação de monumentos aos “heróis dos descobrimentos”.¹⁴

Já Walter Benjamim (2017: 162) nos falava da necessidade de “escovar a história a contrapelo”, ou seja, de se integrar também a perspetiva dos vencidos para reconstruir o seu próprio passado. O materialista histórico também nos alertava para o facto de ser “mais difícil honrar a memória dos anónimos do que a dos famosos”.

Parece-nos fazer sentido citar Miguel Cardina (2023: 9-10), que referindo-se a Michel- Rolph Trouillot nos diz que este “sugere que a tarefa da escrita da história é a de seguir no encaço do poder, examinando a forma como ele opera na produção da narrativa histórica”.

A proposta de materialização desta história pode ser viabilizada através de um museu, pois os “Museus são lugares de memória e ao mesmo tempo também são lugares de esquecimento,

¹¹ Para mais informação consulte: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>

¹² Os manuais escolares continuam a tratar a escravatura como algo de inevitável, um mal menor, associado ao processo dos “descobrimientos”. Apesar de se mostrar a sua desumanidade, a forma de abordagem não permite uma análise mais aprofundada na forma como as ideologias raciais se articularam com os processos económicos, políticos e culturais, e o legado desse processo nos dias de hoje (Araújo, 2013, p.15).

¹³ <https://www.memorialescravatura.com/>

¹⁴ Podemos dar como exemplos, o Padrão dos descobrimentos, em Belém; a estátuas do Infante D. Henrique erguidas no Porto, em Viseu, Lagos e Sagres; de Vasco da Gama, em Sines, Évora e Ilha Terceira; de Pedro Álvares Cabral, em Belmonte, Lisboa e Santarém; ou ainda a estátua do navegador lacobrigense Gil Eanes, em Lagos.

silêncio e poder [...]. É lugar de fala, lugar de história e de identidade, lugar do presente e do futuro. Museu é lugar para ser ocupado pelos mais variados grupos sociais” (Cordeiro, 2022: 7).

A partir desta ideia de lugar de fala, importa indicar uma obra pioneira nos estudos pós-coloniais: *Pode a subalterna tomar a palavra?*, da indiana Gayatri Chakravorty Spivak (2021) é uma crítica radical ao paradigma ocidental, pelo facto de se assumir como estando sempre do lugar do *Sujeito*, que tem o poder de falar sobre o objeto, neste caso o subalternizado. Não se trata de ter ou não liberdade de expressão, mas de ser um *Sujeito* de fala.

Sendo os museus lugares de memória e lugares de fala, importa fazer a pergunta: quem fala nos museus? Que memórias, histórias e identidades estão ali representadas? Que histórias e memórias estão por contar? O que foi esquecido?

9. Pós-memória

Neste contexto, parece-nos pertinente observar a condição de pós-memória, um conceito proposto por Marianne Hirsch. Nas suas palavras “Existe pós-memória quando certas memórias foram transmitidas de modo tão profundo que parecem constituir memórias em si mesmas” (Hirsch, 2008, citada por A. P. Ribeiro, 2021: 206). Recentemente este conceito tem sido utilizado por vários investigadores no âmbito dos estudos pós-coloniais: “Não será exagero dizer que a radicação do conceito de pós – memória constitui uma das inflexões mais relevantes dos estudos da memória desde o dobrar do milénio” (A.S. Ribeiro, 2021: 19).

Para António Sousa Ribeiro (2019: 2):

A constituição de pós-memória é um processo complexo, que pode assumir formas muito diversas e que, não é de mais repeti-lo, não se baseia nunca numa simples transmissão, antes implica um posicionamento ativo, uma decisão, por parte de membros de uma segunda geração. Esta decisão não se joga nunca no plano estritamente racional, pressupõe, inevitavelmente, um grau elevado de envolvimento emocional”.

Por seu lado, António Pinto Ribeiro (2021: 9) declara:

Hoje, os filhos e netos das gerações que viveram os processos de descolonização, como muitos cidadãos não ocidentais que vivem no Ocidente, levantam “outras” questões a partir de novos locais de enunciação. Interrogam as histórias contadas e não contadas da Europa, interrogam os objetos herdados de vidas e territórios anteriores, a hegemonia da modernidade europeia e as narrativas de coleções de museus que evocam os fantasmas do empreendimento colonial.

Parece-nos que o conceito de pós memória é para a memória associada à escravatura, muito pertinente, pois mesmo não sendo uma memória vivida, experienciada na pele, é uma memória legada, transmitida, entre gerações ou entre grupos sociais de proximidade, de forma muito profunda, memória que pressupõe um posicionamento ativo sobre a matéria. Estas memórias são também caracterizadas por uma certa hibridéz, pois integram também um lado emocional, por vezes traumático.

10. Turismo e o “consumo” de património

Nesta análise gostaríamos de acrescentar uma nota breve sobre o fenómeno do turismo e dos turistas, que procuram nas suas viagens as histórias reais e autênticas dos destinos, ainda que

nem sempre visíveis na paisagem patrimonial visitada. A envolvente simbólica contribui para o estímulo de memórias que podem ser positivas ou negativas consoante a narrativa construída sobre o local, e as suas experiências anteriores.

Por sua vez, temos vários públicos do património que o “consomem” de formas diferentes. Se considerarmos o turismo e as comunidades locais, verificamos que se assiste a uma colonização dos estilos de vida, enquanto o comércio alcança espaços que antes estavam fora de seu alcance e se privatizam espaços públicos. Os estudos sobre representações culturais e turismo reconhecem que a experiência que o lugar proporciona é determinada por significados sociais e culturais (dos visitantes e dos visitados) (Qian *et al.*, 2012).

Não pretendemos “turistificar” ou comercializar propostas de um *dark tourism* (Turismo Negro) que pelo seu lado negativo atraem pessoas motivadas para viajar e visitar lugares onde ocorreram eventos catastróficos, massacres, ou acontecimentos trágicos, mas sim perspetivar uma experiência educativa e de aprendizagem num turismo contemporâneo, que procura sobretudo conhecimento e desenvolvimento pessoal.

No entanto, o *dark tourism* pode também auxiliar na criação de uma visão multidisciplinar mais ampla que escrutina um leque muito diversificado de preocupações sociais, culturais, políticas, históricas, geográficas e de gestão (Duncan, 2017: 293). Além disso, não podemos também deixar de considerar as preferências e expectativas dos turistas, nomeadamente os que procuram saber mais sobre as suas próprias raízes ancestrais, aquilo que se designa por *nostalgic tourism* (Russell, 2008: 104 -105).

11. Reflexões finais e contributos para a investigação

Ao longo deste artigo e através de várias abordagens tentou-se uma pedagogia epistemológica combativa, considerando algumas aproximações possíveis ao património associado à escravatura existente em Lagos, através dos conceitos de paisagem patrimonial, de *geografia imaginativa* e também de pós-memória.

O caminho até aqui trilhado permite-nos concluir que nos encontramos numa geografia que reforça a pertinência da existência de um novo modelo de criação patrimonial, através deste legado associado à escravatura. Referimo-nos a uma nova paisagem patrimonial, que se encontra em permanente transformação, que integra o território de Lagos e que se encontra em fase de transformação, com a descoberta de achados patrimoniais únicos, extremamente importantes para a História da Humanidade: o conjunto significativo de esqueletos de pessoas escravizadas encontrados no “poço dos negros” de Lagos.

Considerando que as *geografias imaginativas* são também performativas, vemos como no caso particular do “cemitério” de escravizados, o ato de se manter este lugar silenciado, através da colocação de uma mera sinalética relativa às ruínas da Gafaria (e que coloca em segundo plano a informação das evidências dos africanos escravizados), continua a perpetuar uma distância, uma diferença e uma desconsideração não só pelos vestígios arqueológicos, como pelos sujeitos dessa pós-memória.

Fica a sensação de que no século XXI assistimos a um novo descarte destes africanos, não pela sua transferência para Coimbra (para investigação laboratorial), mas pela ausência de uma forma condigna de lhes dar memória.

Em Lagos, vemos como tem sido mantida uma *geografia imaginativa*, pois a cidade continua a manter a retórica dos factos e feitos da história da expansão marítima portuguesa, mas sem

uma leitura verdadeiramente ampla e crítica, sobre este período da história, que os achados recentes, ou não tão recentes, dão especial relevância.

Este Lugar deve ser um lugar de reflexão, de questionamento, de aprendizagem, que merece ser reavaliado e recontextualizado considerando os “fluxos culturais” (*scapes*) (Appadurai, citado por Gillot *et al*, 2013: 6) provenientes de outras zonas do Mundo. As representações, imagens, cosmovisões, memórias e pós-memórias, associadas a estes novos achados patrimoniais devem ser integradas, negociadas e discutidas, favorecendo o diálogo intercultural, a pluralização e uma partilha de poder nas decisões a tomar, relativamente ao que é património, ao que deve ser patrimonializado e de que forma.

Referimo-nos a uma recontextualização integrada também num novo paradigma, que desconstrua também os mitos de criação de conhecimento: o mito da universalidade, o mito da objetividade e o mito da neutralidade (Kilomba, 2019: 49-56), procurando formas alternativas de observar este passado, para além das fronteiras da epistemologia cartesiana: objetividade /subjetividade, racional /emocional, natureza/cultura, etc.

Vemos, ainda, como o conceito de pós-memória nos poderá auxiliar a desconstruir as *geografias imaginativas*, fechadas em “espirais centrípetas” sobre si próprias, que continuam a legitimar e a fortalecer distâncias e fronteiras e a produzir um conhecimento não só colonialista e imperialista, como também fragmentado. A integração da pós-memória permite criar *geografias* mais humanas e que nos libertam do mito da objetividade da criação de conhecimento. A pós-memória poderá, assim, auxiliar a combater as narrativas historiográficas que ao longo de demasiado tempo sempre têm negligenciado estes testemunhos subjetivos.

A criação do núcleo museológico da escravatura em Lagos, constituiu, apesar das apreciações atrás apresentadas, um passo extremamente relevante para uma abertura neste processo geográfico e de expansão da paisagem patrimonial, pois dá luz a este período da história, apesar de não o ter conseguido realizar de uma forma mais ampla e pluriparticipada. Aquilo que sobressai da narrativa museográfica, como em tantas outras, é que continua prisioneira de uma epistemologia que ainda não se descolonizou, que não dá Lugar de Fala aos Sujeitos da própria História.

Além disso, deve ser ainda considerada a pertinência patrimonial deste Lugar considerando o fenómeno do turismo, que procura a cultura, o património visível e edificado dos territórios que visita, procurando as suas memórias, a autenticidade e o “espírito do lugar”. Importa aqui salientar que o *Festival dos Descobrimentos*, evento que conta já com a realização de onze edições, na cidade de Lagos, apesar da sua atratividade do ponto de vista turístico e do forte envolvimento da comunidade, continua a perpetuar uma performance acrítica ao processo dos descobrimentos.

Concordamos com Pedro Pereira Leite (2014) quando afirma que:

Lagos, ao ter adotado como estratégia de posicionamento a valorização dos “descobrimentos” parece não se ter ainda apercebido das vantagens que estes achados aportam para a demonstração da sua singularidade. Uma cidade voltada para um mundo global de relação assumindo seu passado nas suas múltiplas dimensões.

Não podemos considerar a história da escravatura apenas como um facto histórico que diz respeito ao passado, ou a quem viveu naquele tempo, por várias razões. Em primeiro lugar, porque os afrodescendentes têm direito a essa memória, e a serem considerados e se sentirem

representados na construção dessa história. Além disso, devem ser reconhecidos os efeitos nefastos desse processo e da sua continuidade e prevalência nos dias de hoje, nomeadamente nas mais variadas formas de discriminação racial, de exploração do outro, e ainda da escravatura moderna que atinge hoje cerca de 50 milhões de pessoas, de acordo com a Organização Mundial do Trabalho.¹⁵

Recentemente, em abril de 2023, o Comité da ONU deu a conhecer o resultado de uma avaliação sobre as políticas para a eliminação da discriminação racial e concluiu que Portugal se deveria retratar, através de um pedido de desculpas, pelo seu papel no tráfico negreiro e pelas práticas de escravidão nas suas ex-colónias. O Comité relembra que os legados desse período associado ao colonialismo e ao comércio transatlântico de pessoas escravizadas, persistem ainda nos dias de hoje, através de várias formas de racismo, intolerância e discriminação, alertando para a necessidade de Portugal “fornecer reparações por atrocidades graves e massivas cometidas e garantias de não-repetição”.¹⁶

Libertemo-nos das amarras epistemológicas de pensar as Geografias e integremos modelos alternativos de nos relacionarmos com o passado e de produção de símbolos culturais, de que os memoriais fazem parte. Torna-se por demais evidente a urgência da valorização deste legado, através da criação de um Memorial à pessoa escravizada, integrando as subjetividades dos afrodescendentes, sujeitos de pós- memória, atribuindo-lhes um *Lugar de Fala e um Lugar de Memória*.

Não será despidendo considerar o potencial que Lagos detém relativamente aos novos consumos turísticos que poderão surgir associados a este lugar de memória, nomeadamente no que diz respeito aos visitantes que se pretendem relacionar com as suas raízes culturais ancestrais; e também como este património pode ter um significado maior na perspetiva educativa relativamente ao combate ao racismo, aos estereótipos e a vários tipos de discriminação.

Iniciámos este artigo com uma breve apresentação sobre o Promontório de Sagres enquanto Marca do Património Europeu. Convém, ainda, lembrar que este é um projeto europeu de particular pertinência nos dias de hoje, pelos valores em que se sustenta, mas também pela amplitude e diversidade patrimonial que detém e que integra vários lugares de memória associados a um dos períodos mais terríveis da história da humanidade.

Sagres e Lagos compõem um mesmo território, uma mesma paisagem cultural - aqui posta em evidência pela Marca do Património Europeu - associada à génese do período expansionista europeu.

Aqui, gostaríamos de convocar as palavras de Paulo Pereira (2005: 142):

Talvez a mais importante finisterra portuguesa, o cabo de Sagres constitui um dos altos lugares de uma possível mitologia portuguesa. A carga histórica que encerra – e a mitologia ou mitografia que se lhe associou – foi, no entanto, e em grande medida, uma construção dos séculos XIX e XX.

Sabemos que Sagres representa, desde há muito, um lugar mitificado, que se tornou um símbolo das primeiras viagens de navegação patrocinadas pelo Infante D. Henrique e um dos

¹⁵ https://www.ilo.org/brasil/brasilia/noticias/WCMS_855426/lang-pt/index.htm

¹⁶ <https://news.un.org/pt/story/2023/04/1813527>

altos lugares de memória, associados a este período histórico, central na identidade portuguesa e no imaginário coletivo nacional.

Porque a construção de narrativas patrimoniais relacionadas com o processo de expansão marítima portuguesa deve integrar todo o conhecimento que até ao momento se detém, o novo Centro Expositivo da Fortaleza de Sagres, inaugurado a 2 de março de 2023, apresenta a escravatura e o tráfico negreiro como parte integrante desse processo, ao integrar a temática “As rotas da escravatura”. A exposição dá, assim, destaque à escala do tráfico negreiro transatlântico iniciado pelos portugueses, referindo-se ainda a Lagos, como lugar onde ocorreu esse primeiro grande desembarque e onde se encontraram recentemente os achados arqueológicos do “poço dos negros”.

Nas palavras de um dos comissários científicos da exposição, o Centro Expositivo da Fortaleza de Sagres representa uma espécie de “museu do território, sem pretender glorificar a expansão portuguesa”.¹⁷

Referências

- [Al-Mahfedi, M. H. K.](#) (2011). Edwards Said’s “Imaginative Geography” and Geopolitical Mapping: Knowledge/power constellation and landscaping Palestine. *The Criterion: An International Journal in English*, 2(5).
- Appadurai, A. (1996). *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization*. University of Minnesota Press.
- [Araújo M., Maeso S.R. & Alves, A.R.](#) (2013). ‘Raça’ e África em Portugal: Um estudo sobre manuais escolares de história. Centro de Estudos Sociais. Universidade de Coimbra.
- Benjamim, W. (2017). *O anjo da história*, ed. e trad. de João Barrento, Assírio & Alvim (obra original publicada em 1940).
- Biedermann, Z & Tavares, R. (2022). Violência, deslocação, escravidão. In Tavares, R. *Portugal, uma retrospectiva, 1603 – 1385*. (1ª ed, pp. 307-313). Público e Tinta da china.
- [Caldeira, A.M.](#) (2016). Da costa ocidental africana a Lisboa. Comércio de escravos nos séculos XV e XVI. *Rossio: Revista de Estudos de Lisboa*, 7, 63-79.
- Cardina, M. (2023). *O atrito da memória. Colonialismo, guerra e descolonização no Portugal contemporâneo*. Edições Tinta da China, Lda.
- Choay, F. (2020). *Alegoria do património*. Arte e Comunicação. Edições 70.
- [Coelho, C.R.S.](#) (2012). Uma identidade perdida no mar e reencontrada nos ossos: Avaliação das afinidades populacionais de uma amostra de escravos dos séculos XV-XVI. [Dissertação de Mestrado em Evolução e Biologia Humanas]. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.
- [Cordeiro, T. O. A.](#) (2022). Memória, património, museologia: A importância das dimensões sociais. *Revista Espacialidades*, 18 (2). DOI:10.21680/1984-817X.2022v18n2ID28227
- Davallon, J. (2006). *Le don du patrimoine. Une approche communicationnelle de la patrimonialisation*. Édition Lavoisier.
- [Duncan L.](#) (2017). Progress in dark tourism and thana tourism research: An uneasy relationship with heritage tourism. *Tourism Management*, 61, 275-301. DOI : 10.1016/j.tourman.2017.01.011
- Garcia, J. M. (2004). *Sagres*. 2ª edição. Edição RCL – Imagem e Comunicação.
- Gianolla, C. (2022). Memorial de homenagem às pessoas escravizadas. In A. Guardião, M. B. Jerónimo & P. Peixoto, *Ecos coloniais. Histórias patrimónios e memórias* (pp. 87-93). Tinta da China.
- [Gillot, L., Maffi, I. & Trémon, A.C.](#) (2013). ‘Heritage-scape’ or ‘heritage-scapes’? Critical considerations on a concept. *Ethnologies*, 35(2), 3–29. DOI: 10.7202/1026546ar
- [Giovine, M.A. Di](#) (2018). O Património - Paisagem: Origens, intervenções teóricas e recepção crítica para a compreensão do programa do Património Mundial da UNESCO, *Via [Enlínia]*, 13. DOI: 10.4000/viatourism.2073
- Gomes, L. (2021). *Escravidão*. Porto Editora.

¹⁷ De acordo com informação prestada por Rui Parreira, um dos comissários científicos da exposição, no Workshop “Promontório de Sagres - Património histórico do extremo barlavento algarvio”, realizado em fevereiro de 2023.

- [Gonçalves, M.A., Parreira, R., Magalhães & N., Rafael, L.](#) (2019). Sagres Fortress in the Algarve: Between the myth, the cultural tourism destination and the European Heritage label. In C. Henriques, M. C. Moreira & P.A.B. César (Eds.) *Tourism and the history World Heritage – Case studies of the Ibero-American space* (pp. 144-165). Interdisciplinary Centre of Social Sciences, University of Minho.
- Gregory, D. (1994). *Geographical imagination*. Blackwell.
- Harrison, R. (2013). *Heritage: Critical approaches*. Routledge.
- Henriques, I.C. (2023, janeiro, 9). O memorial da escravatura em Lagos [Apresentação em Simpósio] Acertando contas com o Racismo. A memória social do tráfico de escravos. Museu Nacional de História Natural. Lisboa.
- Henriques, I.C. (2022). *Roteiro histórico de uma Lisboa Africana. Séculos XV – XXI*. 2ª edição. Edições Colibri.
- [Hirsch, M.](#) (2008). The Generation of postmemory. *Poetics Today*. 29 (1): 103-128. Porter Institute for Poetics and Semiotics. DOI 10.1215/03335372-2007-019
- [Jerónimo, M.B. & Rossa, W.](#) (2021). O bem e o mal do(s) património(s). In M.B. Jerónimo & W. Rossa (Coord.), *Patrimónios Contestados*. (pp. 5-9). Edição do Público.
- Kilomba, G. (2019). *Memórias da plantaço. Episódios de racismo quotidiano*. Editora Orfeu.
- [Leite, P.P.](#) (2014). O caso do cemitério dos escravos. *Global Heritages*. Disponível em www.hipoteses.org
- Loureiro, R.M. (2008). *Lagos e os Descobrimientos até 1460*. Câmara Municipal de Lagos.
- Manteigas, R. (2015). *Lagos na Rota da Escravatura*. Câmara Municipal de Lagos.
- [Morán, E.](#) (2017). Crónica literária e registo arqueológico: Usos sociais da memória dos escravos negros em Lagos In Sines, *História e Património, o Porto e o Mar Actas* (pp. 209-219). Câmara Municipal de Sines.
- [Neves, M.J; Almeida, M. & Ferreira, M.T.](#) (2009). Separados na vida e na morte: Retrato do tratamento mortuário dado aos escravos africanos na cidade moderna de Lagos. *Revista Xelb, 10 – Atas do 9º Encontro de Arqueologia do Algarve*: 547 - 560.
- Parreira, R. (2023, fevereiro, 17). *Promontório de Sagres – Património histórico do extremo barlavento algarvio [Workshop]*. Fortaleza de Sagres. Sagres.
- Pereira, P. (2005). *Enigmas e lugares mágicos de Portugal. Cabos do Mundo e Finisterras*. Vol V. Círculo de Leitores.
- [Qian, J.; Wei, L. & Zhu, H.](#) (2012). Consuming the tourist gaze: Imaginative geographies and the reproduction of sexuality in Lugu lake. *Geografiska Annaler: Series B, Humana Geography*, 94 (2), 107-124. DOI: 10.1111/j.1468-0467.2012.00399.x
- Ribeiro, A.P. (2021). *Novo Mundo. Arte contemporânea no tempo da pós-memória*. Edições Afrontamento.
- [Ribeiro, A. S.](#) (2019). *Pós memória e ressentimento. Memoirs. Filhos de império e pós memória europeias*. Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra.
- Ribeiro, A.S (2021). *Pós- Memória: Passado e futuro de um conceito. Europa Oxalá. Livro de Ensaios*. Edições Afrontamento
- [Roxo, M.R.P.](#) (2021). *Promontório de Sagres - Marca do Património Europeu. Narrativas patrimoniais*. [Dissertação de Mestrado em História e Patrimónios]. Faro. Universidade do Algarve.
- [Russell, D.W.](#) (2008). Nostalgic Tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 25(2), 103-116. DOI: 10.1080/10548400802402271
- Said, E. W. (2021). *Orientalismo: Representações ocidentais do oriente*. Edições 70 (obra original publicada em 1978).
- [Santos, B.S.](#) (2007). Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. In *Novos Estudos – CEBRAP* n. 79.
- [Santos, P.M.](#) (2020). Bringing Slavery into the light in postcolonial Portugal. The rhetoric and poetics of a slavery exhibition. *Museum Worlds: Advances in Research*, 8(1), 46–67. DOI: 10.3167/armw.2020.080105
- Singh R.P.B. (2010). *Heritagescapes and cultural landscapes*. Shubhi Publications.
- Spivak, G.C. (2021). *Pode a subalterna tomar a palavra?* Orfeu Negro.
- Zurara, G.E. (1841). *Crónica do descobrimento e conquista da Guiné*. J. P. Aillaud, Officina Typographica de Fain e Thunot.

Agradecimentos

Um agradecimento especial ao Professor Doutor António Paulo Simões Dias de Oliveira pela análise a este texto e pelos valiosos contributos.

MARIA RAQUEL PATRÍCIO ROXO é técnica superior da Fortaleza de Sagres, monumento que desde 1 de janeiro de 2024 passou a estar afeto à Museus e Monumentos de Portugal. Doutoranda em “Estudos de Património” na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade do Algarve, Mestre em “História e Patrimónios” (2021), pela Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade do Algarve, com a Dissertação “Promontório de Sagres – Marca do Património Europeu. Narrativas patrimoniais”. Licenciada em Sociologia pela Universidade Lusófona (2001). Trabalha na Fortaleza de Sagres desde 1997. É técnica superior da Fortaleza de Sagres. Foi coordenadora do DiVaM – Dinamização e Valorização dos Monumentos – programa cultural da Direção Regional de Cultura do Algarve, de 2014 a 2023. Atualmente desempenha funções na área da programação cultural. Entre as várias áreas de interesse destacam-se os estudos pós-coloniais e os estudos crítico de património. Morada institucional: Fortaleza de Sagres, Rua da Fortaleza, 8650-360 Sagres, Portugal. mroxo@culturalg.gov.pt

ALEXANDRA RODRIGUES GONÇALVES é Professora Adjunta da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo da Universidade do Algarve. Investigadora Integrada do CinTurs - Research Centre for Tourism, Sustainability and Well-being. Doutorada em Turismo pela Universidade de Évora (2013), Mestre em Gestão Cultural pela Universidade do Algarve e Licenciada em Marketing (1997). Foi Diretora Regional de Cultura do Algarve (2013-2018) e vereadora da Câmara Municipal de Faro (2009 a 2013). Possui investigação publicada nas áreas da experiência turística e cultural, no turismo cultural e criativo, na gestão do património cultural e dos museus, na avaliação de eventos, entre outros. É coordenadora de projetos na área do Turismo, da Cultura e da Sustentabilidade Desde 30 de outubro de 2019 é a Diretora da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo da Universidade do Algarve. Morada institucional: Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo-Universidade do Algarve, Estrada da Penha 139, 8005-246 Faro, Portugal. marodrig@ualg.pt ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3796-1801>

Submetido em 03 de setembro 2023

Aceite em 19 de fevereiro 2024

Cronologia da legislação do alojamento em Portugal

Chronology of Portugal's hospitality legislation

Vitor Sá

Instituto Politécnico de Gestão e Tecnologia – ISLA Gaia, Portugal

vitorsa.sa@islagaia.pt

<https://orcid.org/0000-0002-9088-1096>

Resumo

O turismo é reconhecido como um dos setores mais importantes e dinâmicos da economia portuguesa. Pela sua natureza e evolução nas últimas décadas, este setor assistiu a profundas alterações em todas as suas áreas. O alojamento terá sido uma das áreas a registar maior evolução e diversificação. Por este motivo, a legislação que a regulamenta foi sendo alterada com uma frequência significativa desde a sua génese, mas especialmente nas últimas décadas. Este artigo efetua o levantamento dos sucessivos diplomas legais e interpreta a sua evolução. A investigação propõe uma divisão em cinco gerações no que diz respeito à evolução da legislação hoteleira, sendo que a primeira coincide com a primeira lei regulamentadora do setor, a segunda com o início do desenvolvimento do verdadeiro turismo de massas em Portugal, a terceira com a entrada na Comunidade Económica Europeia, a quarta com a massificação e internacionalização do turismo português e, por último, a quinta geração coincide com a globalização, a consolidação da internet e o surgimento de novas e reformuladas realidades de alojamento.

Palavras-chave: Hotelaria portuguesa; legislação; história do turismo; alojamento.

Abstract

Tourism is one of the most important and dynamic sectors of the Portuguese economy. Due to its nature and evolution in the last decades, this sector has seen profound changes in all its areas. The hospitality sector is one of them. For this reason, the legislation regulating accommodation has changed significantly since its origins, but especially in the last decades. This essay collects the successive legal statutes and interprets their evolution. The research proposes a division into five generations concerning the evolution of the regulatory framework for the hospitality sector: the first corresponds with the first law regulating the sector, the second with the beginning of mass tourism in Portugal, the third with the entry into the European Economic Community, the fourth with the massification and internationalisation of Portuguese tourism and, finally, the fifth generation overlaps the globalisation, the consolidation of the internet and the emergence of new and reformulated accommodation realities.

Keywords: Portuguese hotel industry; legislation, tourism history, accommodation.



1. Introdução

A regulamentação do alojamento turístico surge em Portugal apenas no século XX, evoluindo ao longo das décadas até aos diplomas em vigor atualmente. O artigo pretende fornecer uma visão diacrónica da legislação do alojamento, propondo uma divisão em cinco gerações. Estas divisões coincidem com marcos significativos no que diz respeito à legislação em análise, mas em simultâneo com alterações políticas e sociais que influenciaram a forma como o alojamento turístico opera[va]. São igualmente analisados os argumentos apresentados para as sucessivas alterações e alguns dos elementos que as distinguem. O levantamento efetuado poderá apresentar-se como uma importante ferramenta para o estudo do alojamento turístico português, fornecendo um fácil acesso à legislação que se encontra dispersa e uma rápida compreensão da sua evolução.

2. Metodologia

Neste artigo traça-se o percurso evolutivo da legislação regulamentadora do alojamento em Portugal através de uma análise comparativa e cruzada entre os diferentes diplomas. Com recurso a uma análise ao conteúdo (Drisko & Maschi, 2016; Krippendorff, 2004; Neuendorf, 2017) dos diplomas em causa, pretendeu-se dar destaque aos pontos que diferenciam as sucessivas regulamentações quando comparadas com as antecedentes. Optou-se por dividir a legislação em diferentes gerações (Tabela 1), uma vez que alguns diplomas marcam uma rotura significativa com o precedente, mas também numa tentativa de os integrar nas reconhecidas fases de evolução histórica do turismo português, permitindo assim criar uma visão clara e contextualizada sobre as circunstâncias em que foram introduzidas alterações profundas.

Para levar a cabo esta análise recorreu-se sobretudo ao *Diário da República* em linha, mas igualmente à literatura produzida sobre o turismo português, permitindo assim, procurar pontos na história do setor que terão catalisado as transformações nos diplomas legais.

Tabela 1. Gerações da legislação reguladora do alojamento turístico

	Ano	Diploma	Sumário
1.ª geração	1930	Decreto n.º 18421, de 5 de junho	Promulga várias disposições sobre classificação de hotéis e condições a que devem satisfazer
2.ª geração	1954	Lei 2073, de 23 de dezembro	Promulga disposições relativas ao exercício da indústria hoteleira e similares
	1969	Decreto-Lei n.º 49399, de 24 de novembro	Revisão da Lei 2073, de 23 de dezembro
3.ª geração	1986	Decreto-Lei n.º 328/86	Estabelece normas respeitantes ao aproveitamento dos recursos turísticos do País e ao exercício da indústria hoteleira e similar
	1988	Decreto-Lei n.º 149/88 de 27 de abril	Revisão ao Decreto-Lei n.º 328/86
	1991	Decreto-Lei n.º 235/91, de 27 de junho	Altera diversas normas do Decreto-Lei n.º 328/86, de 30 de setembro, relativas ao aproveitamento dos recursos turísticos e ao exercício da indústria hoteleira e similar
4.ª geração	1997	Decreto-Lei n.º 167/97, de 4 de julho	Aprova o regime jurídico da instalação e do funcionamento dos empreendimentos turísticos
	1999	Decreto-Lei n.º 305/99, de 6 de agosto	Altera o Decreto-Lei n.º 167/97, de 4 de julho, que estabelece o regime jurídico da instalação e do funcionamento dos empreendimentos turísticos.
	2002	Decreto-Lei n.º 55/2002, de 11 de março	Altera o Decreto-Lei n.º 167/97, de 4 de julho, que aprova o regime jurídico da instalação e do funcionamento dos empreendimentos turísticos destinados à atividade do alojamento turístico
	2006	Decreto-Lei n.º 217/2006, de 31 de outubro	Altera o Decreto-Lei n.º 167/97, de 4 de julho, que aprova o regime jurídico da instalação e funcionamento dos empreendimentos turísticos.
5.ª geração	2008	Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de março	Aprova o regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos
	2009	Decreto-Lei n.º 228/2009, de 14 de setembro	Altera (primeira alteração) o Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de março, que aprovou o regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos e procede à sua republicação.
	2014	Decreto-Lei n.º 15/2014, de 23 de janeiro	Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de março, que aprova o regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos
		Decreto-Lei n.º 128/2014, de 29 de agosto	Aprova o regime jurídico da exploração dos estabelecimentos de alojamento local (3.ª alteração)
	2015	Decreto-Lei n.º 63/2015, de 23 de abril	Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 128/2014, de 29 de agosto
		Decreto-Lei n.º 186/2015, de 3 de setembro	Procede à alteração (quarta alteração) do Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de março,
	2017	Decreto-Lei n.º 80/2017, de 30 de junho	Altera (quinta alteração) o Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de março
	2018	Lei n.º 62/2018, de 22 de agosto	Altera (segunda alteração) o regime de autorização de exploração dos estabelecimentos de alojamento local

3. Enquadramento teórico

Num espectro mais alargado, quando se fala em legislação hoteleira, o termo cobre desde o alojamento à restauração e outras áreas ligadas ao acolhimento de turistas. Aliás, isto é visível na legislação portuguesa que, apenas em 1997, assistiu a uma verdadeira separação legal entre as diferentes áreas. Como tal, o nosso foco estará na legislação referente ao alojamento. Barth e Barber (2017: 1) definem a legislação hoteleira como uma “prática legal e social relacionada com o tratamento dos hóspedes”, procurando assim proteger também o anfitrião (Lutfullah & Nazir, 2020), com o Estado a atuar como guardião e regulador das condições para o desenvolvimento (Gomes & Ferreira, 2020).

Precisamente o alojamento é um dos pilares fundamentais da indústria do turismo, tendo assumido diversas abordagens ao longo do tempo e cuja origem pode ser encontrada na Mesopotâmia em 2000 A.C. (O’Gorman, 2009). Tal como defendem James (2018) e Medlik e Ingram (2000), a indústria hoteleira moderna surgiu entre o final do século XVIII e início do século XIX na Europa ocidental e na América do Norte, substituindo os estabelecimentos rudimentares que durante séculos foram alojando os viajantes, embora desde o século XVII o termo “hotel” fosse usado no sentido de estalagem para a aristocracia (Brito, 2003). Esta nova forma distinguia-se das anteriores, entre outros atributos, pela sua escala e localização, influenciada pelo aumento do tráfego de longa distância, novas práticas sociais relacionadas com o lazer e trabalho e o desenvolvimento dos transportes (James, 2018). Esta teoria confirma a defendida por King (1995), ao afirmar que a hotelaria se desenvolveu a partir de duas raízes, isto é, o alojamento de luxo para a aristocracia e o alojamento de nível mínimo para os plebeus.

Em Portugal, ao longo dos séculos, o conceito foi sofrendo algumas mutações sendo que, segundo Brito (2003), na Idade Média os peregrinos instalavam-se em albergarias, hospitais e hospícios, enquanto os restantes viajantes se instalariam em aposentadorias, estalagens, vendas e estaus. Mais tarde, irão também surgir as tavernas. Estas denominações são bem exploradas e explicadas na obra de O’Gorman (2009).

A legislação aplicável ao alojamento turístico nas suas diferentes aceções, visa sobretudo, e desde a sua génese, regulamentar a indústria, defendendo a qualidade do serviço prestado e a segurança do hóspede (King, 1995), ainda que possam existir divergências entre os países, realidade vivida desde os primeiros tempos da hotelaria (James et al., 2017). Tal como a origem do alojamento para viajantes, os primitivos regulamentos hoteleiros surgiram na região de Mesopotâmia (O’Gorman, 2009).

Apesar de existir um volume significativo de publicações sobre hotelaria, são em número reduzido aquelas que se debruçam sobre a legislação/regulamentação nesta área. É, portanto, uma área de investigação que carece de um maior volume de investigação tal como, há mais de duas décadas, Sharpley (2001: 107) reconheceu, ao afirmar que “apesar da abundância de livros sobre muitos aspetos do turismo e hotelaria, [esta área] mantém-se com poucos recursos para o ensino e aprendizagem”. O mesmo autor considerou tal facto surpreendente dado o “caráter cada vez mais litigioso dos turistas e o crescente volume de legislação que, direta ou indiretamente, afeta as empresas deste setor”.

Todavia, em 2022 foi publicada uma muito interessante obra onde é feita uma apresentação da legislação turística de vários países europeus, permitindo-nos compreender

as diferenças entre a regulamentação da hotelaria portuguesa, nesta obra apresentada por Torres (2022), e, por exemplo, a grega em Mylonopoulos (2022), italiana em D’Urso (2022) ou montenegrina em Tomic (2022). É possível ainda encontrar algumas investigações avulsas aplicadas aos casos particulares de alguns países ou regiões como Rechkoski (2006), Busto (2018) e Lutfullah e Nazir (2020), mas também abordagens mais genéricas à problemática (Atherton & Atherton, 2011; Barth & Barber, 2017; Boella & Pannett, 2000).

Tal como afirma Machado (2017), o ordenamento constitucional português aponta caminhos para a atividade empresarial do turismo, onde se inclui o alojamento. Nas últimas décadas os diferentes tipos de alojamento turístico têm sido regulados por decretos-lei, com a única exceção a ser o diploma de 1954. De qualquer forma, é reconhecido o mesmo valor legal a leis e decretos-lei, sendo que os primeiros da iniciativa de deputados, grupos parlamentares ou grupos de cidadãos e os segundos da iniciativa exclusiva do governo. Todavia, e sendo Portugal membro da União Europeia (UE), a legislação produzida pode resultar ou ser influenciada pela transposição de diretivas ou regulamentos europeus (European Commission, 2023) tal como previsto no Artigo 288.º do Tratado sobre o funcionamento da União Europeia. No primeiro caso é exemplo o Regulamento n.º 692/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de julho de 2011 que define as normas de recolha e tratamento das estatísticas europeias relativas ao turismo e, no segundo caso Diretiva n.º 2008/122/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de janeiro de 2009 sobre o time-sharing. Muitos outros exemplos poderiam ser dados dentro da indústria do turismo, porém, na atualidade, a legislação concernente ao alojamento turístico não se encontra sob a influência de qualquer normativa emanada pela UE, uma vez que, segundo Hineva (2016), os tratados europeus excluem a harmonização da legislação referente ao turismo, ainda que os direitos do consumidor turístico estejam protegidos por vários regulamentos e diretivas. Ainda longe da criação de uma entidade europeia, a primeira tentativa de regulamentação da hotelaria a nível internacional surgiu em 1932, quando o International Institute for the Unification of Private Law solicitou à International Hotel Alliance (IHA) a avaliação da criação de normas uniformes para os alojamentos (Simons, 1987).

3.1. Antecedentes

Apesar da primeira lei hoteleira portuguesa ter surgido apenas em 1930 (Brito, 2003, 2011; Martins, 2011; Sá, 2021), se recuarmos ao ano de 1914 é possível encontrar a génese do fomento governamental da atividade hoteleira em Portugal. O Decreto n.º 1121 reconhece que o “movimento turístico virá [a] produzir notável melhoria em todas as manifestações económicas e financeiras” (Decreto n.º 1121, de 2 de dezembro, 1914: 1338) do país, numa época em que em Portugal não existiam “em número suficiente grandes hotéis modernos [...] que [oferecessem] ao turismo abastado o conforto que exige e que encontra nas estâncias do estrangeiro” (Decreto n.º 1121, de 2 de dezembro, 1914: 1338). Muito provavelmente o legislador referia-se a países como a Itália, onde as empresas hoteleiras “cresceram de forma generalizada, diferenciada e extensiva, aumentando a dimensão desde o início do século XX”, numa contínua melhoria da qualidade (D’Urso, 2022: 338). O referido decreto irá atribuir a qualquer investidor nacional ou estrangeiro um conjunto de benefícios que irão da isenção do pagamento da contribuição de registo, à isenção da contribuição predial, entre outras. Estas medidas procuravam impulsionar sobretudo unidades hoteleiras

com dimensões significativas, já que, em Lisboa e no Porto, os beneficiários teriam de conter mais de cem quartos e, fora destas cidades, mais de cinquenta quartos. A orientação fica também visível no facto de serem atribuídos incentivos extra às unidades com mais de cem quartos, como aquele presente no artigo 3.º, reconhecendo a estas a possibilidade de “pagar, em dez prestações anuais, [...], os direitos de alfândega para o mobiliário, utensílios e aparelhos [...], se estes artigos não puderem ser adquiridos no país em igualdade de condições” (Decreto n.º 1121, de 2 de dezembro, 1914: 1339). Volvidos seis meses e já em 1915, é aprovado o regulamento para a execução do Decreto n.º 1121 de 2 de dezembro de 1914, pelo Decreto n.º 1652, de 15 de junho. Esta legislação iria perdurar até 1934, sendo prorrogado pela Lei n.º 923 de 30 de dezembro de 1919, todavia, com fracos resultados (Cunha, 2010).

3.2. Primeira geração de legislação hoteleira: regulamentar, cadastrar e fomentar

Abusa-se em geral da designação “hotel”, que na quase totalidade dos países tem o mesmo significado, correspondendo-lhe sempre um estabelecimento com certas condições de conforto e até luxo [...]. (Decreto n.º 18421, de 5 de junho, 1930: 1041; Decreto n.º 19101, de 8 de dezembro, 1930: 2387).

Em 1930, nasce a primeira lei reguladora da atividade hoteleira, estabelecendo assim, as regras a observar na instalação de cada categoria. O Decreto n.º 18421 de 5 de junho de 1930 reconhece a importância de regulamentar a hotelaria em Portugal e a existência de alguma capacidade hoteleira, ainda que se abusasse da “designação «hotel», que na quase totalidade dos países tem o mesmo significado, correspondendo-lhe sempre um estabelecimento com certas condições de conforto e até de luxo” (Decreto n.º 18421, de 5 de junho, 1930: 1046) Neste sentido, em Portugal havia ainda muito a fazer, já que grande parte dos hotéis existentes “ou se [remodelavam] por completo ou [teriam] de adotar designação diversa da que escolheram” (Decreto n.º 18421, de 5 de junho, 1930: 1041). Para tal, o decreto reconhece a necessidade de proceder ao cadastro de todas as unidades que acolhem hóspedes, mas também de estabelecer uma classificação dos hotéis e as respetivas condições mínimas para cada classe. Esta terá sido também a primeira lei no âmbito hoteleiro a reconhecer os direitos e regalias dos hóspedes, obrigando os hotéis à posse de um livro de reclamações. São ainda criadas três categorias de hotéis (luxo, 1.ª classe e 2.ª classe), contudo, passados seis meses é publicado o Decreto n.º 19101, de 8 de dezembro de 1930 que revoga o anterior, inserindo-lhe alterações cirúrgicas. Com efeito, é aprovado um novo regulamento para os hotéis e são criadas quatro categorias de hotéis: luxo, 1.ª classe, 2.ª classe e 3.ª classe. Todos os estabelecimentos que não respondessem às exigências passariam a usar as designações hospedaria, pensão ou outra equivalente, corolários da definição legal de hotel (Brito, 2003), condição prevista em ambos os diplomas, não sendo conhecida qualquer regulamentação para estas tipologias existente à época.

Esta lei surge no período de desenvolvimento do país como destino turístico, a que Cunha (2013) apelida de “infância”. Mau grado o país ainda se encontrar no advento do desenvolvimento como destino turístico, à criação desta lei não terá sido alheio o facto das pretensões do país de se desenvolver como destino internacional, já que foi também em 1930 que o Ministério dos Negócios Estrangeiros, “com algum intrusismo [sic], havia criado no seu seio uma Comissão de Propaganda de Portugal no estrangeiro, argumentando que «estava intimamente ligada com a expansão económica, visto que o turismo é, em regra, um

movimento de penetração comercial»” (Pina, 1988: 73). Esta Comissão surge num período entre guerras que parou o vigoroso desenvolvimento da indústria hoteleira em alguns países durante anos (D’Urso, 2022).

3.3. Segunda geração de legislação hoteleira: acompanhar o crescimento e diversificação

[...] uma das preocupações fundamentais de qualquer política turística será necessariamente a de dotar o País de uma rede de estabelecimentos que, quantitativa e qualitativamente, esteja apta a satisfazer a procura cada vez maior e mais variada quer de nacionais, quer de estrangeiros. (Decreto-Lei n.º 49399, de 24 de novembro, 1969: 1659)

Passados quase vinte e cinco anos, e já no período apelidado como a “adolescência” do desenvolvimento do país como destino turístico (Cunha, 2013), pela Lei n.º 2073 de 23 de dezembro de 1954 surgem novas disposições relativas ao exercício da indústria hoteleira. Este período coincide, à semelhança do caso espanhol (Cuadrillero & Gómez, 1993), com o “momento em que se começava a desenhar a moderna explosão turística” (Pina, 1988: 75). e a oferta hoteleira do Algarve crescia, em termos percentuais, a três dígitos (Machado, 2009). Neste contexto “o governo português, prevenindo contra os antigos desconchavos operacionais, daria conveniente solução ao problema” (Pina, 1988: 75). Neste contexto, a referida lei estabelece um conjunto de tipologias com interesse para o turismo: hotéis, pensões e hospedarias, pousadas e estalagens. No caso dos hotéis e pensões, estes poderiam ser classificados como sendo de luxo, 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe (Figura 1).

Figura 1. Classificação correspondente segundo as novas classificações definidas pelo Decreto-Lei n.º 49399

Tabela a que se refere o artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 49 399

Classificação segundo a Lei n.º 2073	Nova classificação correspondente
Hotel de luxo A	Hotel de cinco estrelas.
Hotel de luxo B	Hotel de cinco estrelas.
Hotel de 1.ª A	Hotel de quatro estrelas.
Hotel de 1.ª B	Hotel de três estrelas.
Hotel de 2.ª	Hotel de duas estrelas.
Hotel de 3.ª	Hotel de uma estrela.
Pensão de luxo	Pensão de quatro estrelas.
Pensão de 1.ª	Pensão de três estrelas.
Pensão de 2.ª	Pensão de duas estrelas.
Pensão de 3.ª	Pensão de uma estrela.
Estalagem	Estalagem de quatro estrelas.
Hospedarias	Sem interesse para o turismo.

Fonte: Decreto n.º 61/70, de 24 de fevereiro, *Diário do Governo n.º 46/1970*, 1º Suplemento, Série I de 1970-02-24 (1970).

A nova legislação veda o uso de expressões estrangeiras e, apenas com autorização dos serviços de turismo, poderiam ser utilizadas os termos “Grande”, “Palácio” ou “de Turismo”. Contudo, e tal como vai reconhecer o Decreto-Lei n.º 49399 de 24 de novembro de 1969, passados quinze anos sobre a publicação do diploma de 1954, este “nunca foi regulamentado, tendo resultado, desse facto, que algumas das suas disposições nunca chegaram” (Decreto-Lei n.º 49399, de 24 de novembro, 1969: 1656) a entrar em vigor. Este vazio legal levou a que a intervenção dos serviços públicos fosse pouco eficaz e inoperante, ainda que no último decénio se tenha assistido a um “desenvolvimento extraordinário”

(Decreto-Lei n.º 49399, de 24 de novembro, 1969: 1656). Por este motivo, as normas regulamentadoras saídas de 1954 careciam de uma atualização pela crescente e diversificada procura turística, mas também pela evolução técnica da indústria. Nesta revisão são criadas novas classificações para o alojamento, adotando-se a classificação por estrelas, espelhando uma prática internacional. São igualmente introduzidas as tipologias de motel e hotel-apartamento, mantendo-se a necessidade de autorização para o uso de expressões estrangeiras na designação dos estabelecimentos e a proibição o recurso às expressões “turístico” ou “turismo”. Ao contrário do diploma de 1954, as expressões “Grande”, “Palácio” ou “de Turismo” só poderão ser empregues em hotéis de cinco estrelas. Pela primeira vez surge uma definição clara de estabelecimento hoteleiros, considerando-os como “os destinados a proporcionar alojamento, mediante remuneração, com ou sem fornecimento de refeições e outros serviços acessórios” (Decreto-Lei n.º 49399, de 24 de novembro, 1969: 1659), excluindo-se aqueles que oferecendo alojamento, por exemplo albergues de juventude, não teriam intuito lucrativo. Apesar de não ser reconhecido como uma categoria autónoma, no caso de fornecerem apenas alojamento e pequenos-almoço, o estabelecimento seria reconhecido como residencial. Contrariando novamente o diploma de 1954, a revisão de 1969 também não reconhece Pousada como uma categoria autónoma, podendo apenas ser classificada como tal os estabelecimentos a que se refere o Decreto-Lei n.º 31259, de 9 de maio de 1941. Por fim, as pensões de quatro estrelas poderiam adotar a denominação Albergaria em vez de Pensão. Perante esta nova realidade legislativa houve necessidade de enquadrar os estabelecimentos hoteleiros já existentes nas novas categorias (Figura 1). No ano seguinte, pelo Decreto n.º 61/70, de 24 de fevereiro, será publicado o novo Regulamento da Indústria Hoteleira e Similar, dando também a conhecer a forma como este enquadramento se iria processar.

Apesar de neste período se assistir a um crescimento significativo no número de turistas no país, persistiam algumas deficiências nas infraestruturas básicas de comunicação e alojamento, dificultando assim o desenvolvimento como destino turístico (García, 2012).

3.4. Terceira geração de legislação hoteleira: modernização transitória

Em 1986, surge uma nova revisão à legislação existente. Esta nasce no contexto da criação do primeiro Plano Nacional de Turismo e da comemoração dos 75 anos da institucionalização do turismo português, “numa defesa intransigente da qualidade do turismo [...], que [passaria] pela inovação das mentalidades e da oferta” (Pina, 1988: 188), num país recém-membro da Comunidade Económica Europeia (CEE), a competitividade e a qualidade da oferta tornam-se fundamentais.

A partir de 1986, a legislação hoteleira será revista com grande frequência até à atualidade, espelhando o dinamismo do setor e a evolução da indústria do turismo. Desta forma, pelo Decreto-Lei n.º 328/86 de 30 de setembro, é reconhecido o estado obsoleto da legislação no que diz respeito à realidade jurídico-administrativa, mas também relativamente à própria atividade, admitindo, contudo, que este era um “diploma de transição” (Decreto-Lei n.º 328/86 da Presidência do Conselho de Ministros, 1986: 2784). Por este motivo considera-se que o diploma de 1986 terá sido responsável por uma modernização transitória, ou pelo menos seria essa a intenção inicial, já que este vigorará por mais de dez anos, sofrendo duas revisões. Neste decreto-lei, grosso modo, o conceito de estabelecimento

hoteleiro mantém-se, porém ocorrem alterações nas classificações, acrescentando as tipologias de aldeamento turístico e hospedarias ou casas de hóspedes. Mantém-se igualmente o critério para o uso de designação Residencial e Pousada. Este decreto viria a ser revisto pelos Decreto-Lei n.º 149/88 de 27 de abril e Decreto-Lei n.º 434/88 de 21 de novembro, sendo regulamentado no ano seguinte pelo Decreto Regulamentar n.º 8/89 de 21 de março. Precisamente no decreto regulamentar é explicado o critério usado no caso dos estabelecimentos hoteleiros que não respondessem às exigências mínimas:

- Sendo hotel ou estalagem, será classificado de pensão;
- Sendo pensão ou motel, será classificado como hospedaria;
- Sendo hotel-apartamento ou aldeamento turístico, ser-lhe-á cancelada a autorização de funcionamento como empreendimento turístico

Embora o conceito de “meios complementares de alojamento” venha da década anterior, o decreto-lei de 1986 abre a porta ao surgimento de novas subtipologias, nomeadamente “à nóvel [sic] fórmula do Turismo de Habitação, distribuída por uma expansiva malha provinciana de casas apalaçadas, abertas à hospedagem turística” (Pina, 1988: 190), sendo que os conjuntos turísticos continuam a não constituir uma subtipologia dos empreendimentos turísticos. Assim, de acordo com o decreto-lei de 1986, são meios complementares de alojamento os apartamentos turísticos, as unidades de turismo de habitação, as unidades de turismo rural ou agroturismo e os parques de campismo. Mais tarde, o decreto de 1986 seria ainda alvo de uma breve revisão pelo Decreto-Lei n.º 235/91 de 27 de junho. O surgimento e os desenvolvimentos operados na terceira geração de legislação hoteleira irão coincidir com duas das etapas do desenvolvimento do turismo português e apelidadas como maioridade e maturidade (Cunha, 2013).

3.5. Quarta geração de legislação hoteleira: simplificar e desburocratizar

Mais de dez anos depois e “tendo-se consciência de que a revisão [do] último diploma [correspondia] a uma necessidade sentida unanimemente por todos os intervenientes na atividade turística” (Decreto-Lei n.º 167/97, de 4 de julho, 1997: 3264), surge uma nova legislação do alojamento. Este foi também o momento de cisão entre o regime de licenciamento aplicado ao alojamento e a aplicada à restauração. Nesta nova abordagem, surge um novo conceito mais abrangente, os empreendimentos turísticos. Em parte, nasce em substituição do termo estabelecimento hoteleiro como conceito chapéu, entendendo-se como “estabelecimentos que se destinam a prestar serviços de alojamento temporário, restauração ou animação de turistas” (Decreto-Lei n.º 167/97, de 4 de julho, 1997: 3265). Dentro deste conceito mais abrangente temos precisamente os estabelecimentos hoteleiros, mantendo a definição muito próxima daquela conhecida das diferentes gerações de legislação do alojamento turístico, similar com o que acontece às tipologias de meios complementares de alojamento turístico, parques de campismo públicos e conjuntos turísticos. Fora do âmbito deste decreto-lei fica a instalação, exploração e funcionamento dos estabelecimentos de hospedagem, designados como hospedarias e casas de hóspedes, sendo estes da responsabilidade das Câmaras Municipais. De resto, o referido decreto admite no início da sua redação a existência de duplicação de competências entre as Câmaras

Municipais e a Direcção Geral de Turismo (DGT), conduzindo a dificuldades causadas pelo excesso de burocracia aquando da criação de um alojamento turístico. Por forma a reduzir os entraves, foi instituída uma licença única para abertura dos empreendimentos turísticos (licença de utilização turística) a ser emitida pelas Câmaras Municipais, substituindo assim todas as exigidas até então. Todavia, e de acordo com o Artigo 8.º, às Câmaras Municipais competiria licenciar a construção e vistoriar os estabelecimentos hoteleiros, parque de campismo e meios complementares de alojamento turístico, deixando de fora os conjuntos turísticos, uma vez que estes nasceriam de uma requisição à DGT para a qualificação como tal. Esta descentralização de competência virá a ser parcialmente revertida em 2008, com o Turismo de Portugal a tornar-se responsável pelo licenciamento de quatro das tipologias das oito tipologias criadas nesse ano, sendo elas os estabelecimentos hoteleiros, conjuntos turísticos, aldeamentos e apartamentos turísticos.

No mesmo dia e em paralelo, pelo Decreto-Lei n.º 169/97 de 4 de julho, seria aprovado um novo regime jurídico para o turismo em espaço rural, num movimento de autonomização das diferentes tipologias de alojamento (Torres, 2011). Esta é uma realidade que já se vinha desenvolvendo de forma independente desde o fim da década de 1970, sendo regulamentado pela primeira vez no Decreto-Lei n.º 251/84 de 25 de julho, no contexto dos meios complementares de alojamento, embora inserido no conceito de “turismo de habitação”. Segundo o diploma de 1984, entende-se por “turismo de habitação” uma atividade turística ainda de natureza experimental [...] e que compreende como elemento essencial a exploração de interesse turístico de uma casa de habitação” (Decreto-Lei n.º 251/84 de 25 de julho, 1984: 2265). Em 1986, pelo Decreto-Lei n.º 256/86 de 27 de agosto, o legislador reconhece a crescente importância do turismo rural e da evolução das preferências dos turistas. A experiência extraída do “turismo de habitação”, confirmaria que o “turismo em espaço rural [exercia] uma significativa atração sobre a procura interna e externa” (Decreto-Lei n.º 256/86 de 27 de agosto, 1986: 2220). Nesta nova abordagem, os conceitos são apurados, entendendo-se agora por turismo de habitação como o aproveitamento de casas antigas, solares, casas apalaçadas ou residências de reconhecido valor arquitetónico, com dimensões adequadas, mobiliário e decoração de qualidade, podendo ser turismo rural caso seja exercido numa casa rústica com características próprias do meio rural em que se insere, situando-se em aglomerado populacional ou não longe dele. Surge também o conceito de agroturismo, sendo este o exercício da atividade em casas de habitação ou seus complementos integrados numa exploração agrícola, caracterizando-se por algum modo de participação dos turistas nos trabalhos da própria exploração ou em formas de animação complementares. Em 1997 ocorre uma alteração profunda na legislação abrangente das tipologias referidas anteriormente. Desta forma, entende-se como turismo em espaço rural como o “conjunto de atividades e serviços realizados e prestados mediante remuneração em zonas rurais, segundo diversas modalidades de hospedagem, de atividades e serviços complementares de animação e diversão turística, tendo em vista a oferta de um produto turístico completo e diversificado no espaço rural” (Decreto-Lei n.º 169/97, de 4 de julho, 1997, 3290). Assim, o conceito de turismo em espaço rural passa a abranger as tipologias de turismo de habitação, turismo rural e agroturismo. São ainda acrescentadas as tipologias de turismo de aldeia e casas de campo e criados também os estabelecimentos turísticos no espaço rural, isto é, hotel rural e parque de campismo rural, demonstrando uma postura descentralizadora em termos territoriais (Machado, 2017). À entrada do novo século surgem

novas alterações na legislação. Pelo Decreto-Lei n.º 54/2002 de 11 de março é transferida para as Câmaras Municipais a responsabilidade pelo processo de licenciamento e autorização dos empreendimentos de turismo em espaço rural, revogando o Decreto-Lei n.º 169/97, de 4 de julho, bem como o Decreto Regulamentar n.º 37/97, de 25 de setembro.

Também a 11 de março é publicado o Decreto-Lei n.º 55/2002 que procede a uma nova revisão do regime jurídico da instalação e funcionamento dos empreendimentos turísticos, procurando compatibilizá-lo com o novo regime jurídico da urbanização e edificação. Uma das alterações mais visíveis está presente nas tipologias de parque de campismo, podendo estes agora ser públicos ou privados. É feita uma nova atualização do conceito de Conjunto Turístico, aproximando-se do conceito atual. A derradeira revisão ao decreto-lei de 1997 virá a surgir pelo Decreto-Lei n.º 217/2006 de 31 de outubro.

3.6. Quarta geração de legislação hoteleira: simplificar e desburocratizar

Em 2008 surge um novo regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos (RJET), revogando toda a legislação anterior e agregando num só diploma toda a matéria respeitante ao alojamento, revertendo a “autonomização” (Torres, 2011: 247) concedida em 1997. Neste sentido, o Decreto-Lei n.º 39/2008 de 7 de março, procurou agilizar o licenciamento, proporcionar uma maior responsabilização dos promotores e uma maior fiscalização, adequando a regulamentação a uma nova ordem mundial do turismo em termos de fluxos, qualidade e padronização da oferta hoteleira. É nesta quinta geração que o programa Simplex irá simplificar ainda mais os processos burocráticos outrora morosos (Torres, 2022), embora ainda se mantenham normas que remontam à Lei Hoteleira de 1986 e à de 1969 (Torres, 2011). Apesar de serem reduzidas as tipologias e subtipologias de alojamento, os Conjuntos Turísticos (Resort) surgem agora como uma tipologia autónoma e com contornos bem definidos (Tabela 2). É também criada a figura do Alojamento Local (AL) aproximando este diploma, segundo Torres (2011), a uma lei geral do alojamento turístico. Serão considerados como tal os “estabelecimentos de alojamento local as moradias, apartamentos e estabelecimentos de hospedagem que, dispendo de autorização de utilização, prestem serviços de alojamento temporário, mediante remuneração, mas não reúnam os requisitos para serem considerados empreendimentos turísticos” (Decreto-Lei n.º 39/2008 de 7 de março, 2008: 1441). Neste novo regime jurídico, os estabelecimentos hoteleiros passam a abranger três subtipos de alojamento: hotéis, hotéis-apartamento e as Pousadas. Da mesma forma, os empreendimentos de turismo em espaço rural compreendem as casas de campos, agroturismo e hotéis rurais. Pouco mais de um ano depois surge a primeira alteração ao RJET pelo Decreto-Lei n.º 228/2009 de 14 de setembro. Entre as alterações mais importantes surge a clarificação do “conceito de recuperação de construções existentes no âmbito dos empreendimentos de turismo no espaço rural, a possibilidade de utilização comercial da designação resort, bem como a dimensão das vias de circulação dos conjuntos turísticos” (Decreto-Lei n.º 228/2009, de 14 de setembro, 2009: 6287). Volvidos cinco anos sobre a publicação do Decreto-Lei n.º 39/2008 de 7 de março, 2008, emerge a segunda alteração pelo Decreto-Lei n.º 15/2014 de 23 de janeiro, para fazer face à conjuntura económica vivida. Entre outras alterações, este diploma vem abrir portas à autonomização a figura do Alojamento Local e é revogada a tipologia Turismo de Natureza, podendo agora qualquer tipologia beneficiar desse reconhecimento desde que,

entre outras condições, se encontrem em “áreas classificadas ou noutras áreas com valores naturais, dispondo para o seu funcionamento de um adequado conjunto de instalações, estruturas e equipamentos e serviços complementares relacionados com a animação ambiental, a visitação de áreas naturais, o desporto de natureza e a interpretação ambiental” (Decreto-Lei n.º 15/2014, de 23 de janeiro, 2014: 482).

Tabela 2. Evolução do conceito de conjuntos turísticos

Decreto-Lei n.º 49399, de 24 de novembro	Decreto-Lei n.º 169/97, de 4 de julho	Decreto-Lei n.º 55/2002 de 11 de março	Decreto-Lei n.º 39/2008 de 7 de março
[...] Conjuntos turísticos os núcleos de instalações interdependentes que se destinem a proporcionar aos turistas qualquer forma de alojamento, embora não hoteleiro, e os destinados à prática de desportos que, por si, constituam motivo de atração turística, excetuados os pertencentes a entidades oficiais ou a associações desportivas federadas.	São conjuntos turísticos as instalações enquadradas num espaço demarcado, funcionalmente interdependentes, que integrem, para além de algum dos empreendimentos turísticos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 1.º, estabelecimentos de restauração e de bebidas e, pelo menos, um estabelecimento, iniciativa, projeto ou atividade declarados com interesse para o turismo.	São conjuntos turísticos os núcleos de instalações funcionalmente interdependentes, localizados numa área demarcada, submetidos a uma mesma administração, que integrem exclusivamente um ou vários estabelecimentos hoteleiros ou meios complementares de alojamento turístico, estabelecimentos de restauração ou de bebidas e pelo menos um estabelecimento, iniciativa, projeto ou atividade declarados com interesse para o turismo nos termos previstos no artigo 57.º	São conjuntos turísticos (<i>resorts</i>) os empreendimentos turísticos constituídos por núcleos de instalações funcionalmente interdependentes, situados em espaços com continuidade territorial, ainda que atravessados por estradas e caminhos municipais, linhas ferroviárias secundárias, linhas de água e faixas de terreno afetas a funções de proteção e conservação de recursos naturais, destinados a proporcionar alojamento e serviços complementares de apoio a turistas, sujeitos a uma administração comum de serviços partilhados e de equipamentos de utilização comum, que integrem pelo menos dois empreendimentos turísticos, sendo obrigatoriamente um deles um estabelecimento hoteleiro de cinco ou quatro estrelas, um equipamento de animação autónomo e um estabelecimento de restauração.

Tal como reconhece o Decreto-Lei n.º 128/2014 de 29 de março, dado o dinamismo do setor, surgiram de forma consistente novas realidades de alojamento. Desta forma, o referido decreto-lei procede à criação de um diploma autónomo para o Alojamento Local, concedendo-lhe um tratamento jurídico próprio, assegurando que a produtos distintos se aplicam regimes distintos. Mantêm-se as três tipologias já existentes, embora com alterações no que diz respeito aos apartamentos e estabelecimentos de hospedagem, neste último, com a criação de requisitos específicos para os hostel. Nos anos seguintes, o Decreto-Lei n.º 128/2014 de 29 de março, foi revisto duas vezes, estando as mais recentes alterações vertidas na Lei n.º 62/2018 de 22 de agosto.

Por fim, e no que diz respeito aos empreendimentos turísticos, a legislação de 2008 sofreu até à atualidade cinco alterações (ver Tabela 1), sendo a mais recente pelo Decreto-Lei n.º 80/2017 de 30 de junho.

Tabela 3. Cronologia da legislação hoteleira portuguesa no que diz respeito às alterações nas tipologias de alojamentos previstos

	Decreto n.º 18421 de 5 de junho de 1930	Decreto n.º 19101 de 8 de dezembro de 1930	Lei n.º 2073 de 23 de dezembro de 1954	Decreto-Lei n.º 49399 de 24 de novembro de 1969	Decreto-Lei n.º 328/86	Decreto-Lei n.º 167/97, de 4 de julho	Decreto-Lei n.º 55/2002	Decreto-Lei n.º 39/2008 de 7 de março, 2008	Decreto-Lei n.º 15/2014 de 23 de janeiro		
Tipologias	Hotéis de Luxo	Hotéis	Hotéis de Luxo	Hotéis (luxo, 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe)	Hotéis (1, 2, 3, 4, 5 estrelas)	Hotéis (1, 2, 3, 4, 5 estrelas)	Estabelecimentos hoteleiros	...	Estabelecimentos hoteleiros	Empreendimentos turísticos	Estabelecimentos hoteleiros
	Hotéis de 1ª classe		Hotéis de 1ª classe	Pensões (luxo, 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe); Hospedarias	Pensões (1, 2, 3, 4 estrelas)	Pensões (1, 2, 3, 4 estrelas)	Meios complementares de alojamento turísticos	...	Aldeamentos turísticos		Aldeamentos turísticos
	Hotéis de 2ª classe		Hotéis de 2ª classe	Pousadas e estalagens	Pousadas	Pousadas	Parques de campismo públicos	Parques de campismo públicos ou privados	Apartamentos turísticos		Apartamentos turísticos
			Hotéis de 3ª classe		Estalagens (4, 5 estrelas)	Estalagens (4, 5 estrelas)	Conjuntos turísticos	...	Conjuntos turísticos (resorts)		Conjuntos turísticos (resorts)
	Hospedaria, Pensão ou outra equivalente				Motéis (3 e 2 estrelas)	Motéis (3 e 2 estrelas)			Empreendimentos de turismo de habitação		Empreendimentos de turismo de habitação
					Hotéis-apartamentos (2, 3, 4 estrelas)	Hotéis-apartamentos (2, 3, 4 estrelas)			Empreendimentos de turismo no espaço rural		Empreendimentos de turismo no espaço rural
						Aldeamentos turísticos (Luxo, 1.ª, 2.ª)			Parques de campismo e caravanismo		Parques de campismo e caravanismo
						Hospedarias ou casas de hóspedes			Empreendimentos turismo da natureza		
						Meios complementares de alojamento turísticos			Apartamento		
									Moradia		
							Estabelecimentos de hospedagem		Alojamento Local		
Tipologias c) regimes próprios	Turismo de Habitação	Decreto-Lei n.º 251/84 de 25 de julho	Decreto-Lei n.º 256/86 de 27 de agosto	Decreto-Lei n.º 169/97, de 4 de julho	Decreto-Lei n.º 128/2014 de 29 de março						
		turismo de habitação	Turismo de habitação			Alojamento local: Apartamento Moradia Estabelecimentos de hospedagem					
		turismo rural	Turismo rural								
		agroturismo	Agroturismo								
			Turismo de aldeia								
		Casas de campo									

4. Considerações finais

Em mais de 90 anos, o turismo mundial sofreu profundas alterações. Com efeito, a hotelaria e, por consequência a legislação reguladora, viram-se obrigados a acompanhar o complexo e rápido processo evolutivo da indústria do turismo.

Se na década de 1930, onde o turismo português ainda se encontrava numa fase quase embrionária, a intenção seria regulamentar, cadastrar e fomentar, garantindo qualidade e uma oferta razoável a nível nacional, com o passar do tempo a realidade hoteleira nacional foi-se diversificando e crescendo, trazendo à tona outro conjunto de necessidades regulamentares. Esta necessidade de atualização permanente é especialmente visível a partir da década de 1980, com sucessivas revisões aos diplomas que regulamentam a hotelaria, dando resposta ao forte crescimento do turismo nacional, mas também às novas tipologias de alojamento que foram surgindo, mas igualmente às crescentes exigências de segurança e ordenamento.

A análise desenvolvida demonstra o dinamismo da indústria do alojamento portuguesa ao longo dos últimos 90 anos, sendo necessário encontrar novos enquadramentos legais e reinterpretações ao longo dos anos (ver Tabela 3). A grande cadência de revisões e novos diplomas demonstra especial vigor a partir da década de 1980, coincidindo com o período de maior crescimento da história do turismo português. Em simultâneo dá-se o surgimento de novas modalidades de alojamento, obrigando a constantes alterações do enquadramento legal. Apesar da instabilidade que sucessivas alterações podem causar, estas revestem-se de especial importância para fornecer enquadramento e cobertura legal adequada a novas formas de alojamento ou excluir as que já se encontram obsoletas.

Neste sentido, foi possível encontrar um paralelismo entre o desenvolvimento da legislação hoteleira e etapas de desenvolvimento do turismo propostas por Cunha (2013), demonstrando como estes diferentes momentos e a evolução da hotelaria portuguesa são inseparáveis.

O presente estudo procurou contribuir para uma sistematização e fácil acesso da regulamentação legal do alojamento turístico português. Em simultâneo procurou oferecer uma visão integrada na evolução histórica do turismo português, enquadrando as alterações no contexto político e evolutivo da indústria, bem como fazendo a ponte entre as diferentes gerações da legislação hoteleira explicando, quando possível, as razões que conduziram às alterações introduzidas.

É possível definir três principais limitações ao estudo. A primeira limitação prende-se com a extensão do estudo. Para que este artigo fosse viável para publicação num journal, foi necessário abreviar e sintetizar a informação introduzida no texto. A segunda limitação identificada está associada à pouca literatura existente relativa à legislação hoteleira portuguesa, mas também internacional, limitando o número de referências usados e o desenvolvimento de um diálogo com o resultado de outros trabalhos. Por fim, a terceira limitação está relacionada com o recurso exclusivo aos diplomas legais publicados, não tendo sido consultada documentação preparatória dos referidos documentos e que poderiam conter informações enriquecedoras para uma melhor compreensão, nomeadamente as propostas de lei que deram origem às sucessivas gerações de legislação.

Para futuras investigações seria oportuno desenvolver um estudo mais detalhado e alongado sobre a evolução do problema abordado, especialmente no que diz respeito às opções fruto de políticas ideológicas, assim como a busca por um aprofundamento do

conhecimento no que diz respeito ao paralelismo entre o desenvolvimento da indústria do turismo e as alterações vividas na legislação do alojamento. Considera-se ainda oportuno o estudo de toda a documentação existente relativa à génese e avaliação dos decretos-lei relativos aos alojamentos existentes no Parlamento, não limitando a análise aos diplomas. Poderia ainda ser oportuno e enriquecedor efetuar um estudo comparativo com a realidade vivida noutros países durante os períodos em análise.

Referências

- Barth, S. C. & Barber, D. S. (2017). *Hospitality law: Managing legal issues in the hospitality industry*. Wiley.
- Brito, S. P. (2003). *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*. Medialivros.
- Brito, S. P. (2011). *Direção-Geral do Turismo: Contributos para a sua história*. Turismo de Portugal.
- Busto, E. del. (2018). Régimen jurídico del alojamiento turístico en la República Argentina. *Realidad. Tendencias y Desafíos En Turismo (CONDET)*, 12(1), 74-99.
- Cunha, L. (2010). Desenvolvimento do turismo em Portugal: Os primórdios. *Fluxos e Riscos*, 1, 127-149.
- Cunha, L. (2013). *Economia e política do turismo*. Lidel.
- D'Urso, S. (2022). *Italian hospitality and Albergo Diffuso*. In C. Torres, F. J. Arcos, L. Jégouzo, V. Franceschelli, & F. Morandi (Eds.), *Tourism law in Europe* (pp. 337-356). ESHTTE.
- Directiva 2008/122/CE. *sobre a protecção do consumidor relativamente a determinados aspectos dos contratos de utilização periódica de bens, de aquisição de produtos de férias de longa duração, de revenda e de troca*. Parlamento Europeu e Conselho. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0122>
- Decreto n.º 1121, de 2 de dezembro, 1914, *Diário do Governo* nr. 225/1914, Série I de 1914-12-02 (1914).
- Decreto n.º 18421 de 5 de junho de 1930, *Diário do Governo* nr. 129/1930, Série I de 1930-06-05 (1930).
- Decreto-Lei n.º 31259, de 9 de maio de 1941, *Diário do Governo* nr. 106/1941, Série I de 1941-05-09 (1941).
- Decreto-Lei n.º 49399 de 24 de novembro de 1969, *Diário do Governo* nr. 275/1969, Série I de 1969-11-24 (1969).
- Decreto n.º 61/70, de 24 de fevereiro de 1970, *Diário do Governo* nr. 46/1970, Série I de 1970-02-24 (1970)
- Decreto-Lei nr. 251/84 de 25 de julho, *Diário da República* nr. 171/1984, Série I de 1984-07-25 (1984).
- Decreto-Lei n.º 328/86 de 30 de setembro, *Diário da República* nr. 225/1986, Série I de 1986-09-30 (1986)
- Decreto-Lei nr. 256/86 de 27 de agosto, *Diário da República* nr. 196/1986, Série I de 1986-08-27, (1986).
- Decreto-Lei nr. 328/86 de 30 de setembro, *Diário da República* nr. 225/1986, Série I de 1986-09-30 (1986).
- Decreto-Lei nr. 235/91 de 27 de junho, *Diário da República* nr. 145/1991, Série I de 1991-06-27 (1991).
- Decreto Regulamentar nr. 37/97, de 25 de setembro, *Diário da República* nro 222/1997, Série I-B de 1997-09-25 (1997).
- Decreto-Lei nr. 167/97, de 4 de julho, *Diário da República* nr. 152/1997, Série I-A de 1997-07-04, (1997).
- Decreto-Lei nr. 169/97, de 4 de julho, *Diário da República* nr. 152/1997, Série I-A de 1997-07-04 (1997).
- Decreto-Lei nr. 55/2002 de 11 de março, *Diário da República* nr. 59/2002, Série I de 2002-03-11 (2002).
- Decreto-Lei nr. 54/2002 de 11 de março, *Diário de República* nr. 59/2002, Série I de 2002-03-11 (2002).
- Decreto-Lei n.º 217/2006, de 31 de outubro, *Diário da República* nr. 210/2006, Série I de 2006-10-31 (2006).
- Decreto-Lei nr. 39/2008 de 7 de março, *Diário da República* nr. 48/2008, Série I de 2008-03-07 (2008).
- Decreto-Lei nr. 228/2009, de 14 de setembro, *Diário da República* nr. 178/2009, Série I de 2009-09-14 (2009).
- Decreto-Lei nr. 15/2014, de 23 de janeiro, *Diário da República* nr. 16/2014, Série I de 2014-01-23 (2014).
- Decreto nr. 128/2014 de 29 de agosto, *Diário da República* nr. 166/2014, Série I de 2014-08-29 (2014).
- Drisko, J. W. & Maschi, T. (2016). *Content analysis*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780190215491.001.0001>
- European Commission (2023, May 16). *European tourism legislation*. https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism/eu-funding-and-businesses/business-portal/understanding-legislation/european-tourism-legislation_en
- García, F. A. (2012). La política turística en España y Portugal. *Cuadernos de Turismo*, 30, 9-34.

- Gomes, B. M. A. & Ferreira, J. A. (2020). Produção legislativa sobre turismo no Brasil. *Turydes Revista Turismo y Desarrollo Local*, 13(28), 41–52.
- Hineva, D. (2016). Bulgarian legislation on complaints in tourism. *Problems of Geography*, 3–4.
- James, K. J. (2018). *Histories, meanings and representations of the modern hotel*. Channel View Publications.
- James, K. J., Sandoval-Strausz, A. K., Maudlin, D., Peleggi, M., Humair, C., & Berger, M. W. (2017). The hotel in history: Evolving perspectives. *Journal of Tourism History*, 9(1), 92–111. <https://doi.org/10.1080/1755182X.2017.1343784>
- King, C. A. (1995). What is hospitality? *International Journal of Hospitality Management*, 14(3–4), 219–234. [https://doi.org/10.1016/0278-4319\(95\)00045-3](https://doi.org/10.1016/0278-4319(95)00045-3)
- Krippendorff, K. (2004). *Content analysis: An introduction to its methodology*. SAGE Publications.
- Lutfullah, Dr. & Nazir, F. (2020). History of hospitality laws - Do Islamic and South Asian legal history have the same Approach? (A comparative approach of Shari‘ah & law). *Rahat-UI-Quloob*, 4(2), 1–13. <https://doi.org/10.51411/rahat.4.2.2020.237>
- Machado, V. M. (2017). The legislation of the tourist accommodation in the valorization of the cultural heritage: A comparative vision Portugal-Brazil. *Revista Rosa Dos Ventos - Turismo e Hospitalidade*, 9(4), 521–536. <https://doi.org/10.18226/21789061.v9i4p521>
- Martins, P. (2011). *Contributos para uma História do ir à Praia em Portugal*. [Dissertação de mestrado] Universidade de Lisboa, Portugal.
- Medlik, S. & Ingram, G. (2000). *The business of hotels*. Butterworth-Heinemann.
- Mylonopoulos, D. (2022). Tourism Law in Greece. In C. Torres, F. J. Arcos, L. Jégouzo, V. Franceschelli, & F. Morandi (Eds.), *Tourism Law in Europe* (pp. 233–342). ESHTe. <https://publications.eshte.pt/dir/tlie/tlie/233/>
- Neuendorf, K. A. (2017). *The content analysis guidebook*. SAGE Publications.
- O’Gorman, K. D. (2009). Origins of the commercial hospitality industry: From the fanciful to factual. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 21(7), 777–790. <https://doi.org/10.1108/09596110910985287>
- Pina, P. (1988). *Portugal: O turismo no século XX*. Lucidos.
- Rechkoski, R. (2006). *Tourism and hospitality law legislation in Macedonia*. In International Scientific Congress – “Progress in Tourism and Hospitality: Present and Future Challenges”. TEMPUS CARDS JEP 17121. Thessaloniki, Grécia.
- Sá, V. (2021). *Guias de turismo: Perspetivas sobre Portugal entre os séculos XIX e XX* [Tese de doutoramento]. Universidade de Aveiro, Portugal.
- Sharpley, J. (2001). Hospitality and tourism law. *Tourism Management*, 22(1), 107–109. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(00\)00025-X](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(00)00025-X)
- Simons, M. S. (1987). An overview of international trends in hospitality and tourism law. *International Journal of Hospitality Management*, 6(1), 3–10. [https://doi.org/10.1016/0278-4319\(87\)90003-X](https://doi.org/10.1016/0278-4319(87)90003-X)
- Tomic, M. (2022). Tourism Law in Montenegro. In F. T. Carlos, A. F. Javier, J. Laurence, F. Vincenzo, & Morandi (Eds.), *Tourism Law in Europe* (pp. 422–453). ESHTe. <https://publications.eshte.pt/dir/tlie/tlie/422/>
- Torres, C. (2011). *Direito do turismo I*. Lex - Edições Jurídicas.
- Torres, C. (2022). *Tourism law in Portugal*. In C. Torres, F. J. Arcos, L. Jégouzo, V. Franceschelli, & F. Morandi (Eds.), *Tourism Law in Europe* (pp. 568–593). ESHTe.

VÍTOR SÁ é licenciado em Ciências da Comunicação (2010), Mestre em Turismo, Património e Desenvolvimento (2012) pelo Instituto Superior da Maia e Doutoramento em Turismo pela Universidade de Aveiro (2021). Vítor Sá desenvolveu atividades de docência no ISMAI, IPMAIA, IPP, sendo na atualidade Professor Adjunto no ISLA Gaia e membro do GOVCOPP. Endereço institucional: Rua Diogo Macedo, 4400-107 Vila Nova de Gaia, Portugal, vitor.sa@islaia.pt.

Submetido em 3 de janeiro de 2024

Aceite em 5 de maio de 2024

Politicizing science vs. technicalizing politics: A comparative study of Kastelli Heraklion International Airport, Greece and Chinchero Cusco International Airport, Peru

Politizar a ciência vs. tecnicizar a política: Os casos do Aeroporto Internacional de Kastelli Heraklión, Grécia e do Aeroporto Internacional de Chinchero Cusco, Peru

Spyridon Parthenis

Department of Tourism Management, University of West Attica, Greece
s.parthenis@uniwa.gr

Polyxeni Moira

Department of Tourism Management, University of West Attica, Greece
polmoira@uniwa.gr

Dimitrios Mylonopoulos

Department of Tourism Management, University of West Attica, Greece
dimilon@uniwa.gr

Abstract

This paper aims to add to the debate on the negative externalities of tourism-related megaprojects. It examines the policy adoption and implementation of two contentious airport projects in two tourist-heavy regions, Heraklion (Kastelli), Greece, and Cusco (Chinchero), Peru. In the context of destination competitiveness and commitment to neoliberal economic growth, national and regional governments in both countries became attracted by the idea of regional economic development and further increasing the number of international tourists and tourism investments. Deciding whether building a new airport serves the public interest or not is a complex policy problem with technical uncertainties and conflicting interests, which entails both a technical and political process of expressing and pairing policy actors' goals and means. The aim of the paper is to identify similarities and differences between the tactics adopted and arguments used for and against the two airport development projects by the respective advocacy coalitions.

Keywords: tourism; politics; megaprojects; Greece; Peru.

Resumo

Este artigo contribui para o debate sobre as externalidades negativas dos megaprojetos relacionados com o turismo. O trabalho examina a adoção de políticas e a implementação de dois projetos aeroportuários controversos em duas regiões de grande intensidade turística, Heraklion (Kastelli), na Grécia, e Cusco (Chinchero), no Peru. No contexto da competitividade dos destinos e



do empenho no crescimento económico neoliberal, os governos nacionais e regionais de ambos os países foram atraídos pela ideia de desenvolvimento económico regional, de aumento do número de turistas internacionais e de investimentos no turismo. Decidir se a construção de um novo aeroporto serve ou não o interesse público é um problema político complexo, com incertezas técnicas e interesses contraditórios, que implica um processo técnico e político de expressão e emparelhamento dos objetivos e meios dos atores políticos. O objetivo do artigo é identificar semelhanças e diferenças entre as táticas adotadas e os argumentos utilizados a favor e contra os dois projetos de desenvolvimento aeroportuário.

Palavras-chave: turismo; política; megaprojetos; Grécia; Peru.

1. Introduction

Travel and tourism was one of the sectors that experienced the most disruption during the COVID-19 pandemic with grounded airplanes, closed hotels and travel restrictions applied in almost all countries around the world, which resulted in a loss of 2.6 billion international arrivals in 2020, 2021 and 2022 combined (UNWTO, 2023). International tourism regained 88% of pre-pandemic levels with 1286 million international tourists (overnight visitors) in 2023, an increase of 34% over 2022 (UNWTO, 2024) while it is expected to fully reach pre-pandemic levels in 2024 and exceed the 2019 peak as travel demand has been showing notable resilience and continuous recovery, amid economic and geopolitical challenges, due to increased air connectivity and the release of remaining repressed demand (UNWTO, 2024). Surprisingly, the COVID-19 pandemic, a black swan event, that is, unpredictable with a massive impact (Taleb, 2007), when policy choices of decision-makers were causally decisive for the selection of one path of institutional development over other possible paths, was not seen by governments as a ‘turning point’ or a ‘critical conjuncture’ to reconsider the implementation of large-scale infrastructure projects in the air transport and tourism industries. Instead, path dependence¹ seems to have influenced the decision of policymakers to persist in the construction of megaprojects, such as airports, either because the latter were designated as a “national priority”, which would address the recession caused by the pandemic by generating jobs (Hofmann, 2020), or because of the unfettered, undisputed dominance of mandatory neoliberal growth ideology, or because of both.

As air traffic numbers worldwide continue to soar and move closer to pre-pandemic levels, it seems that the governments’ choice of not halting the construction of new airports during the pandemic has been vindicated. Therefore, governments and the aviation industry are well-prepared to fulfil this air travel growth through extensive plans for airport expansion and capacity enhancements (ACI, 2023; Oliver Wyman Forum, 2023; FAA, 2024). The air transportation industry regained profitability in 2023, “only three years after the historic loss of nearly US\$ 140 billion in 2020” but the same rate of growth and financial improvement is unlikely to be equal in 2024 and beyond (IATA, 2023: 1).

¹ “Path dependency” in the context of new institutionalism is defined as “a situation where the present policy choice is constrained or shaped by the institutional paths that result from choices made in the past.” (Torfing, 2019: 71).

Air transport has played a pivotal role in the growth of international tourism since the 1960s. The relationship between air transport and tourism is symbiotic, with each industry influencing and supporting the other. Tourism-related, large-scale projects such as airports have important economic, social and environmental impacts. Although many studies have examined the effects airports have on the economy and regional development (Dimitriou & Sartzetaki, 2022), there is a lack of research on how political decisions to get such projects endorsed are made as tourism has been almost completely ignored by political science (Richter, 1983). This research gap limits our understanding of how politicians and policymakers allocate tourism resources and produce tourism policy when they make such decisions. Therefore, this article, inspired by Hall (1994), who considered the role of the political dimension in tourism, aims to explore this gap.

The paper is structured as follows. In the literature review and analytical framework, the current knowledge of megaprojects, the relationship between aviation, tourism and climate change, the negative environmental impacts of airports and the analytical framework on the relationship between politics and science is summarized. Then the research context and methodology are presented before formulating the research question. Following this, the findings are discussed in reference to those described in the literature review. The conclusion section then outlines the paper's key findings with suggestions for future research.

2. Literature review and analytical framework

Megaprojects are defined as “large-scale, complex ventures that typically cost US\$1 billion or more, take many years to develop and build, involve multiple public and private stakeholders, are transformational, and impact millions of people.” (Flyvbjerg, 2014: 6). Megaprojects are strongly disputed by political parties and stakeholders and marked by uncertainty and conflict (Esposito & Terlizzi, 2023). Transport, telecommunications and energy megaprojects demonstrate a perpetual attempt to shrink space and achieve a frictionless society (Flyvbjerg *et al.*, 2003). With reference to critical development projects such as airports, the goal is to promote the increase in existing infrastructures and to ameliorate the financial and social welfare of local communities on both the regional and national levels, by adopting “a socially inclusive and participatory approach” (Dimitriou *et al.*, 2024: 129). Σφακιανάκη (2017) argues that major projects are generally promoted with a misleading narrative, emphasizing some aspects and obscuring others, in order to achieve social consensus and that this narrative is always based on a prefabricated image that has been methodically built up on the issue of growth.

Although aviation has substantial economic and social benefits, by facilitating tourism and trade, generating jobs and improving living standards, there is an environmental cost attached to it (ATAG, 2020). Aviation is the single most pertinent sub-sector of tourism with regard to its contribution to climate change (Gössling, 2009). Climate change affects tourism policy, planning, investment and destinations (e.g., more extreme weather events, water shortages) and makes tourism vulnerable (Gössling & Scott, 2018; Scott *et al.*, 2019; Scott, 2021; UNWTO & ITF, 2019). Nevertheless, tourism also contributes significantly to climate change (Scott *et al.*, 2019).

On the one hand, although climate change and biodiversity loss are the most significant challenges for tourism, governments all over the world seem to disdain this reality as tourism is off-track to reach its sectoral interim goal of decreasing emissions by 45% by 2030 as called for in

the Paris Agreement (Cooper & Hall, 2024). On the other hand, the aviation industry responds to climate change through policies of carbon neutrality and offsetting, net zero carbon and improved fuel efficiency. Nevertheless, these efforts are made to appear insignificant due to the ever-increasing number of flights and greater distances flown, leading to increased use of fossil fuels and emissions (Gössling & Scott, 2018; Quiggin, 2023). This means that the reduction of aviation emissions needs to be viewed as supply- and demand-led. Yet, Gössling and Scott (2018) caution that acting on climate change sometimes seems to be a dead end as it occasionally encounters political resistance from leaders whose understanding of the issue of aviation and tourism decarbonization is bounded by their belief systems and the fact that these leaders have not allowed scientific knowledge ('truth') to be transferred into policymaking ('power') (Böcher, 2016).

There is a social and environmental cost linked with constructing and operating airports (Culberson, 2011). The key environmental impacts of airports are noise, emissions, energy management, water pollution and use, waste management and biodiversity (Graham, 2023). Airport projects involve new land acquisition, environmental degradation, destruction of ecosystems, displacement and resettlement of people who risk losses to their dwellings, livelihoods, food security and socio-cultural support (Price & Tagliarino, 2020), which can sometimes lead to socio-environmental conflicts. Conflict is not just the outcome of a project. It is the incompatibility between the features of the project and the features of the territory, its history, the value attributed to it, which causes conflict (Subra, 2016), and raises environmental justice concerns.

Airports, due to their negative impacts, increased scale, duration, complexity, uncertainty, contingency and multiple competing stakeholders with different interests, values and rationality are sources of intense conflicts, pressures, and risks (Sergeeva & Ninan, 2023). This means that throughout the project lifecycle, the advocacy coalitions will seek to advance their personal policy preferences through narratives with either evidence (science) or ideas (politics). Politicians are regarded as experts on the art of politics but with restricted knowledge of the complicated and technical issues they have to address (Grødem & Hippe, 2019). Thus, politicians and their experts, inside the bureaucracy or outside of it, are confronted with the legitimization dilemma, seeking to reconcile expert advice (objective knowledge) and subjective values (political decisions) (Weingart, 1999). Although effective policymaking processes should be based on science to acquire a more profound understanding of policy problems and justify specific policies and instruments, the relationship between science and policy is not linear but controversial (Schmid-Petri *et al.*, 2022).

During periods of crisis and high uncertainty (e.g. the COVID-19 pandemic), governments in democracies appeal to evidence-based policymaking, that is, scientific and technical advice to legitimize their choices in the light of political considerations and preserve their authority and power (Weible *et al.*, 2020; Μοίρα, κ.ά., 2024). However, policymakers find it difficult in practice to combine the paradox of knowledge and politics, science and democratic values (Stone, 2002; Smith & Larimer, 2018). In this context, they may sometimes turn to the politicization of science when they want to emphasize "the inherent uncertainty of scientific evidence to cast doubt on the existence of a consensus, generating uncertainty and anxiety about whether science can be

trusted when invoked in a politicized debate” (Bolsen *et al.*, 2019: 150). However, in autocracies scientific accountability is understood as subordinate to state accountability. For example, Zhang (2015: 925) notes that in China there is “an over-politicization of science that alienated the public (and the scientists) and paralyzed effective communication.”. China’s tactics of tight control of (scientific) information became apparent with the outbreak of the coronavirus pandemic in December 2019 when Li Wenliang, an ophthalmologist at a Wuhan hospital, was rebuked by the government for cautioning colleagues about the virus from which he later died (Qin & Hernández, 2021).

Thus, advocacy coalitions will try to expand or restrain the policy debate by disparately highlighting the allocation of costs and benefits related to a specific policy option (McBeth *et al.*, 2007). On the one hand, promoters of a megaproject are more likely to glorify themselves, that is, present themselves as ‘heroes’, politicize scientific and technical information by mobilizing political identities, and tend to disperse benefits to the many and condense costs on the few to contain the conflict (Shanahan *et al.*, 2013; Stone, 2002). On the other hand, protesters of a megaproject are more likely to demonize their opponents by presenting them as ‘villains’ and by identifying inanimate (e.g., the environment) and animate (e.g., the local communities) characters as ‘victims’ (Jones & McBeth, 2010). In addition, protesters attribute blame, technicalize politics (Palonen, 2003; O’Byrne *et al.*, 2014) and tend to scatter costs to the many while they concentrate benefits on the few to expand the scope of conflict. Advocacy coalitions are sometimes assisted by policy entrepreneurs, a class of individuals, in or out of government, who appear suddenly, take specific actions to drive dynamic political and policy changes, “disrupt status quo policy arrangements” and then disappear (Petridou & Mintrom, 2021: 945).

Finally, apart from using proofs to support their arguments (logos), trustworthy members of advocacy coalitions (ethos) use metaphors² in their narratives to trigger emotional reactions (pathos) and thus make their rhetoric more persuasive.³ The main purpose of metaphors is to frame how the public perceives policy issues and negatively depict out-groups (i.e. opponents) as well as situations that are construed as problematic (Charteris-Black, 2011).

3. Research context and methodology

We chose to conduct a qualitative comparative case study with two geographically distinct cases (projects), emphasizing comparison within and across contexts (Goodrick, 2014). A deductive approach to reasoning was adopted, which “seeks to see if the theory applies to specific instances” or cases (Hyde, 2000: 83). The first project is the construction of the new Heraklion International Airport at Kastelli on the island of Crete, in Greece while the second project is the construction of the new Cusco airport at Chinchero, Peru, near a UNESCO World Heritage Site. The selected municipalities share similar features as cultural centres in the past, while their current socioeconomic situation depends largely on tourism. Both projects are underway and take place in rural areas, in countries with different political systems and cultural contexts. The

² “Metaphor” is defined as “a word or phrase that differs from another more common or more basic sense than this word or phrase has”. (Charteris-Black, 2011: 31).

³ Aristotelian rhetoric depends on the interaction of the three elements of ethos, pathos, and logos (Stucki & Sager, 2018).

common government narrative is that as public benefit flagship development projects they are expected to boost tourism and create jobs.

The case study, defined as the “[d]evelopment of detailed, intensive knowledge about a single ‘case’, or of a small number of related cases” (Robson & McCartan, 2016: 80) is a widely used flexible design research strategy. Comparative or multiple case studies are an adequate tool to explore the impacts of policy and practice in social research as they can synthesize the information across time and space. A description of each case is made, referred to as ‘within case analysis’, followed by an analysis across the cases (‘cross-case synthesis’), looking for common themes that transcend the cases (Yin, 2018). Documentary analysis is used as a research method as it is particularly relevant to qualitative case studies, which produce thick descriptions of events (Bowen, 2009). Public consumption documents, such as news articles, speeches and reports, disseminated in the public domain by the promoters and the protesters of both projects, originally written in English, Greek and Spanish, were used. The cases for our study were selected based on the researchers’ sufficient access to the potential data to review documents for the two candidate cases which will most likely illuminate our research question (Yin, 2018). The fact that Greece is the researchers’ home country, combined with the researchers’ very good knowledge of Spanish, facilitated the approach to the specific case studies.

Our research question is to identify similarities and differences between the tactics adopted and arguments used for and against the two airport development projects by the respective advocacy coalitions. How do promoters of both projects seek to influence the policymaking process to get the projects approved and constructed? How do opponents of both projects try to shape the policy process to stall their implementation?

4. The Kastelli Heraklion International Airport, Crete, Greece

4.1 Profile of the project area

Crete is the fifth largest island in the Mediterranean Sea and is the largest island in Greece. 56% of its total area is covered by mountainous areas. Olive trees, extremely drought-tolerant, and vineyards are the prevailing cultivations at the eastern part of the island, favored by fine soil texture and drier climate conditions (Morianou *et al.*, 2021). Crete produces excellent quality (extra) virgin olive oil, owing to its production methods and the ideal climate, and holds an estimated 5% of the market share of world production of olive oil (Migdalas *et al.*, 2004). Pottery, a traditional craft of Crete, flourished initially in the Early Minoan period (3000-2100 BC). It is still preserved at Thrapsano (Voyatzoglou, 1974), a village near the proposed Kastelli international airport, where handcrafted ceramic pots, jars and planters are molded on pottery wheels with clay and water. The Bronze Age in Crete is termed “Minoan” after the legendary King of Knossos, Minos, son of Zeus and Europa. The British archeologist Sir Arthur Evans used myth to give a name to the Bronze Age civilization that he unveiled at Knossos (Moorey, 2019).

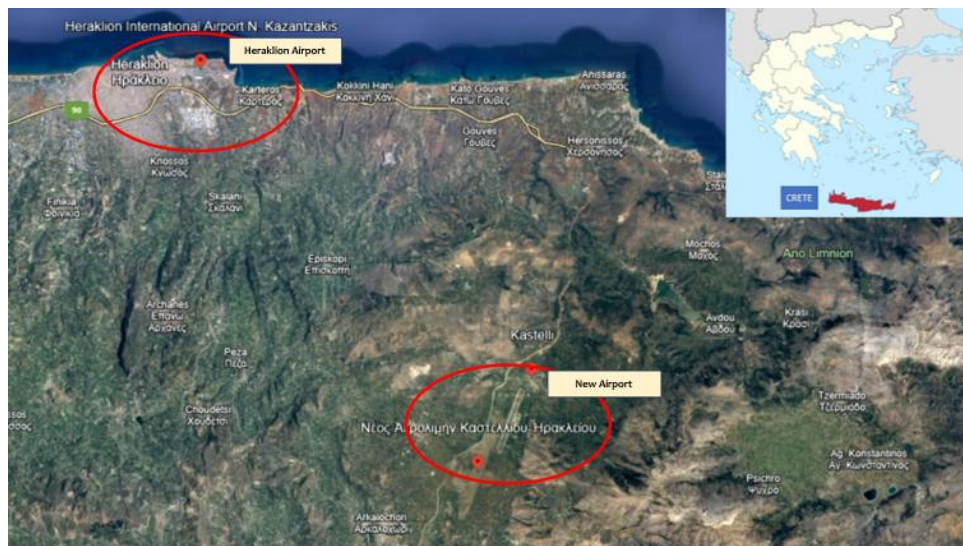
In the last 60 years mass tourism has become a significant part of the economy of Crete. At the same time rural depopulation took place, terraced agriculture was abandoned, cereals disappeared and olive cultivations and greenhouses with vegetable crops multiplied (Vogiatzakis & Rackham, 2008: 248). Crete has three airports: Heraklion and Chania international airports and

one airport for domestic flights, Sitia. The existing “Nikos Kazantzakis” Heraklion International Airport recorded in 2023 3.56 million international arrivals, which accounted for 13.6% of the total of international flight arrivals to Greece (HCAA, 2024).

4.2 Background context of the project

The government’s official announcement for the relocation of the existing Heraklion airport to Kastelli (Figure 1) was made suddenly in November 2003 although a different policy solution had been previously selected (Μπογδανίδης, 2003). The first call for tender took place in 2009 (Reuters, 2009) but no contract was awarded until 2017. In April 2017, the only bid submitted was priced at EUR 480 million, well below the expected EUR 850 million, by Ariadne joint venture made up of India’s GMR Airports Limited and Greece’s GEK Terna (Spiegel, 2017; Σαββίδης, 2017). The European Investment Bank (EIB, 2020) agreed to provide a EUR 180 million loan for 28 years to support construction of the new airport. In February 2019, a Public-Private-Partnership concession contract was signed for thirty-five years (Reuters, 2019). The consortium holds 54.1% of the shares. The foundation laying ceremony of the project was held in February 2020. The new airport is scheduled to be operational in 2027.

Figure 1. Map showing the sites of Heraklion and Kastelli International Airports



Source: Google Maps <https://www.google.com/maps/> (edited by the authors)

4.3 Technicalizing politics vs. politicizing science

The advocacy coalition⁴ against the construction of the new airport consists of two minority parties represented in the Hellenic Parliament at the time, the Golden Dawn and the Communist Party of Greece (K.K.E.), a local grassroots movement called the “Citizens’ Initiative for the Rescue, Promotion and Sustainable Development of the Pediada plains” (CIRPSDP), which

⁴ Advocacy coalitions are defined as groups of actors who share core policy beliefs and coordinate their political activities in a non-trivial manner to influence the policy process (Sabatier, 1998).

launched an online petition in 2016 with more than 3,200 signatories as of April 2024, and a national civil non-profit partnership “Citizens’ Inspectorate for Sustainable Development” (CISD). In April 2023 the Regional Government of Crete launched an Open Consultation on the revised 2022 Environmental Impact Assessment on the Kastelli international airport. The then President of CIRPSDP, Yiorgos Mavrantonas, an experienced aeronautical engineer, replied to the consultation, highlighting the inconsistencies and purposeful oversights contained in it (Μαυραντωνάκης, 2023). For example, the EU’s air quality directive 2008/50/EC sets NO₂ thresholds at 200 µg/m³ hourly or 40 µg/m³ in a calendar year. The EIA (ENVECO, 2022) underestimates the initial NO_x emissions in turbine engine exhaust at 200 µg/m³ hourly whereas the actual concentration is 1,200 µg/m³. Further, although the normal angle of descent for jet-powered transport aircraft is three degrees (Filippone, 2007), the EIA (ENVECO, 2022, chapter 9, p. 107) sets a thirty-degree glideslope as the most suitable and safest alternative solution due to the uneven topography, which is extremely dangerous (Μαυραντωνάκης, 2023). In basins when over-emissions of primary pollutants react in the atmosphere with solar radiation, secondary pollutants such as ozone (O₃) are formed and toxic and cancerogenic photochemical smog is inevitably generated (ibid.), which impacts mainly on human health (Javed *et al.*, 2021). Nowhere in the EIA is there a mention of photochemical smog and its effects.

Φιλίππου (2023), a physicist, argues that despite the negative opinion of the Water Directorate of Decentralized Administration of Crete, the 2019 and 2022 EIAs foresee the recharge of the groundwater system with the treated waste from the airport’s biological treatment plant, which poses a serious risk of irreversible damage to the aquifer of Rousochoria and Kastelli. The latter provides drinking water to both the villages of the Municipality of Pediadas and Heraklion. In addition, Μαυραντωνάκης (2023) highlights that the relocation of the airport from Heraklion to Kastelli might negatively affect tourism as the landing and take-off procedure from the Libyan Sea will add an extra fifteen minutes to flight time, with a total cost of €45 million per year (9,000 additional flight hours X €5,000 average flight cost per hour) to the air carriers.

The MP and Special Speaker of the Communist Party of Greece Stelios Syntychakis during his speech in the Standing Committee on Production and Trade in the Hellenic Parliament noted that the privatization of air transport is an unacceptable policy and that the project aims at securing profits for business conglomerates and promoting the military plans being devised by NATO and the EU. He also argued that there was never any meaningful dialogue or consultation, particularly with local residents, or even when there was, governments “were holding a gun to their head”, posing them the familiar false dilemma “Do you want growth or poverty?” (Βουλή των Ελλήνων, 2019). Here the MP frames political opponents as the enemy by using an image-based, cognitively accessible, metaphor from the source domain of crime to make his point more noticeable.

This lack of citizens’ deliberation seems to violate one of the terms for the disbursement of the loan of the Greek State from the EIB as the Environmental and Social Data of the EIB (2022: 17) requires that the promoter “undertake a meaningful consultation process that provides opportunities to stakeholders to express their views on the project on an ongoing basis”. Furthermore, during the hearing of experts in a special sitting of the Standing Committee on

Production and Trade in the Hellenic Parliament on May 7, 2019, the President of CISD stressed that the airport would have a devastating impact on the agri-food sector of Crete, and that “there should have been a real and serious consultation for such a big project, which never happened.” (Βουλή των Ελλήνων, 2019). In addition, during the expert legislative testimonies the President of the Steering Committee of the local branch of the Technical Chamber of Greece (TCG), a legal entity of public law supervised by the Greek Ministry of Infrastructure and Transportation, underlined the fact that since 2003 when the project was decided, the basic policy parameters regarding the tourism and agricultural sector had changed. She questioned the choice of the site of the planned airport and stressed that, considering the available data, the TCG could not form an ex-post opinion on the project, therefore, was not able to fulfil its institutional role as an advisor to the State (Βουλή των Ελλήνων, 2019).

The advocacy coalition in favor of the construction of the Kastelli international airport comprises five parties represented in the Hellenic Parliament at the time (SYRIZA, Independent Greeks, New Democracy, PASOK, The River) as well as their allies, that is, the Regional Government of Crete, the Municipality of Minoia Pediadas and the local tourism industry. The promoters of the project have been the successive Greek governments from 2003 to 2019 and the majority of the political parties represented in the Parliament. The statements of the MPs in the hearings of the Standing Committee on Production and Trade of the Parliament in April and May 2019 on the bill ratifying the concession contract of the new Heraklion airport at Kastelli (Βουλή των Ελλήνων, 2019) need fact-checking as they may include claims without providing evidence. One of the MPs of SYRIZA, Sokratis Vardakis, in his speech on 22 April 2019 in the sitting of the Standing Committee on Production and Trade in the Parliament said that all proposals and views about the site of the new airport had been taken into account and that the majority of the local community, and the people of Crete were in favor of the airport. Nevertheless, there was no official stakeholder engagement in the policy adoption stage, although considering the points of view of the local community with respect to the plans for the growth and the policy instruments by which they are to be achieved is essential. Further, the MP in his speech provided no evidence for the alleged five thousand jobs that would be created during the construction phase and the alleged 2,500-3,000 new jobs during the operation of the new airport. In another instance, the then incumbent Infrastructure and Transport Minister Christos Spirtzis in his speech in one of the sittings of the Standing Committee on Production and Trade demonized the New Democracy part (villain), because it put a public tender for the new Heraklion international airport in 2014, when it was in government, with unfavorable conditions for the Greek state (victim), and which was subsequently canceled. The speaker glorified his party SYRIZA (hero) who was at the time in the Opposition and objected to this public tender and added that when SYRIZA came to power it sought to renegotiate the terms to the benefit of the Greek people.

In August 2017 the residents and landowners of the village of Evangelismos, who were initially in favor of the project, sent a factual and emotional resolution to the Infrastructure and Transportation Minister, the Regional Governor of Crete, the Mayor of Minoia and the local MPs, expressing their indignation and bitterness for the confiscation of their land (about 200,000 olive trees were uprooted) and the very low prices provided as compensation. They claim that many residents ended up landless and unemployed, while for the majority of the remaining local

population, the size of the remaining land makes farming unsustainable. Furthermore, the olive oil cooperative of the village, which has existed for 70 years, will lose 61% of its turnover, leading to bankruptcy. They note that the adverse environmental effects of the construction and operation of the airport, such as air pollutants and noise pollution (costs), will directly affect the area around the airport, while the proven benefits from the operation of the project will be spread throughout Crete. They admit that they knew all this from the very first moment they studied the Master Plan of the project, but they did not react through protest and resistance, trusting that the State would have taken into account all the social and economic factors as it should. However, they stress that they were proved woefully wrong, and that their attitude was not appreciated but was considered a weakness, as if the State was their enemy (Πατρίς, 2017).

All in all, Greek policymakers did not respond to the scientific or technical evidence provided by public and private experts and scientists that refuted the technical expertise of the project promoters.

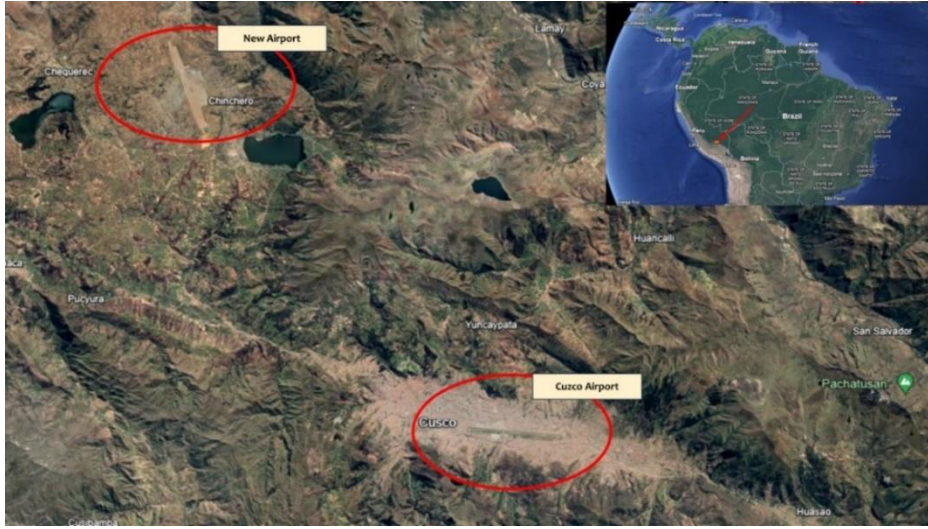
5. The Cusco Chinchero International Airport, Peru

5.1 The profile of the project area

Cusco is the fourth largest department in Peru. The Spanish colonial city of Cusco, which is characterized by an intense sociocultural and linguistic Hispano-Quechua identity, is built on the foundations of the Inca empire's ancient capital. The city of Cusco is 80 km from Macchu Picchu, 4-5 hours travel time each way. Chinchero is in the Peruvian Andes above the Sacred or Urubamba Valley with Incan terraces and fields of quinoa, potato, olluco and cañihua crops. Agriculture has been practised in the Andes for eight thousand years in a hostile ecosystem which shows its resilient nature (Garcia, 2021). Chinchero is an indigenous poor town of four thousand inhabitants, famous for its pre-Hispanic textile tradition, its medicinal plants and traditional medicine (Franquemont *et al.*, 1990). In Chinchero private houses have been partially reconverted into workshops, where “local women dressed in traditional outfits weave for the tourists [and] sell their products” (Garcia, 2018). Chinchero is 60 km from the historic sanctuary of Machu Picchu or ‘Lost City of the Incas’, a mixed UNESCO World Heritage Property since 1983, a 15th-century Inca citadel. Between 2007 and 2017 the number of tourists increased by 176% as almost all visitors to Machu Picchu arrive passing through the city of Cusco (Branca & Haller, 2021). Chinchero consists of three historical *ayllus* (family groups), Yanacona, Cúper and Ayllopongo. In 2013 Yanakona was coerced by state and regional propaganda into selling its land to the Regional Government of Cusco under unfavorable negotiation conditions because the community was deprived of its right to be acknowledged as “indigenous” (Garcia, 2020).

The new airport (Figure 2) will reduce by 30 minutes the driving time to Machu Picchu, but this will not substantially influence the total travel time. Although travellers who wish to make a short trip to Machu Picchu from abroad will skip Lima and the congestion around Cusco, Rafo León thinks that the new airport will endanger the sustainability of hotels, restaurants and other businesses on which the city lives (Planas, 2019). In 2023 Cusco airport recorded 1.47 million domestic arrivals, which accounted for 10.7% of the total of domestic flight arrivals to Peru (MTC, 2024).

Figure 2. Map showing the sites of Cusco and Chinchero International airports



Source: Google Maps <https://www.google.com/maps/> (edited by the authors)

5.2 Background context of the project

A concession contract, signed in 2014 by the government of President Umalta, was cancelled in 2017 due to financing concerns (Reuters, 2017). President Vizcarra adopted the project in 2018 as a way of political canvassing, affirming that it will boost tourism and create jobs (Andina, 2019). The airport is being built on a government-to-government basis at an estimated cost of US\$ 665 million, it will cover an area of 464 hectares at 3,754 metres above sea level (WPS, 2024), and will replace the current Alejandro Velasco Astete international airport in Cusco.

The new airport will receive 6 million tourists a year, which would mean about 16,000 visitors a day, or more than three times the upper limit of 4,500 visitors a day, set by the Ministry of Culture of Peru since January 1, 2024 (MINCUL, 2023), which could undermine the natural and cultural world heritage that tourists are coming so far to see. The airport was supposed to be completed in 2025, but the work is currently only about 12% advanced so it will not be operational before 2027 (Cuadros, 2024).

5.3 Technicalizing politics vs. politicizing science

In January 2019 the Peruvian government announced the start of earthmoving work to advance the construction of an international airport in Chinchero. Nearly 200 Peruvian and international experts signed a letter to Peruvian President Vizcarra, asking him to postpone construction and consider relocating the project (Collyns, 2019). More than 111,000 people have signed the accompanying online petition as of April 2024. Majluf (2021) argues that the airport dream was sold with false arguments because it has no substantive advantages over the current Cusco airport: it is located at a higher altitude, in a more complex orography and at a greater distance from the city. In her petition, Majluf (2019a) praised President Vizcarra's commitment to fight against corruption and invoked his engineering knowledge and his democratic credentials. However, when she realized that the government was determined to go on with the project, she

accused Peru of being a weak State submitted to corruption, which lacks the criteria to set the path for truly sustainable development (Majluf, 2019b). Petition signatories often use metaphors to appeal to the public's emotion and reinforce their arguments. One of them writes: "An airport among the ruins is a crime." while another one writes: "Some of y' all really are trying to kill our planet." (Majluf, 2019a). Here the citizens frame promoters of the Chinchero airport as an enemy by using metaphors from the source domain of crime to make their views more dramatic.

Chinchero airport does not have a Certificate of Non-existence of Archaeological Remains (CIRA), a requirement for major works involving the removal of surface land and mandatory component to guarantee the protection of cultural vestiges, which is issued by the Ministry of Culture (Majluf, 2019c). The EIA for Chinchero airport (Kuntur Wasi, 2015), approved in 52 days, has been questioned as the plateau located on the Chinchero-Maras Road has a tendency to dissolve materials and form subway caverns, while there is no geophysical study with the aid of Georadar (Majluf, 2021).

Soria (2020) highlights that the deficiencies and misrepresentations included in the EIA, and the environmental management strategy of the EIA with regard to surface and ground water, including wetlands, violate the Political Constitution of Peru, the General Environmental Law, the Law of Water Resources, the Law of the National Environmental Impact Assessment System (SEIA), the Law of the National Environmental Assessment and Enforcement System (SINEFA), with administrative and in some cases even criminal consequences.

In February 2021 the World Monuments Fund Peru requested from President Sagasti to delay airport construction because Peru had not conducted a Heritage Impact Assessment (HIA) on Machu Picchu, Cusco and an Inca Road network as requested by UNESCO (Kenney, 2021). Two retired aviators of the Peruvian Air Force Major General Bruno Papi and Colonel Alberto Carpio (also signatories of the 2019 petition) highlighted the aeronautical deficiencies of the project (Torres, 2018). Chinchero airport will have only one take-off route, due to two immediate obstacles: the snow-capped Pumahuanca mountain, which rises above the city of Urubamba to a height of 5,350 meters, and the Chicón mountain range to the right. The EIA negligently lacks noise evaluations on arrival (final approach) and departure (initial climb) (Filippone, 2014). Due to the knowledge of noise estimates from other airports, the noise estimates for the town of Urubamba and Ollantaytambo Archaeological Park will be considerably higher than those permissible for human health according to World Health Organization criteria.

The advocacy coalition in favor of the construction of the Cusco airport includes all parties represented in the Peruvian Congress as well as their allies, that is, the Regional Government of Cusco, the Provincial Municipality of Cusco and the local tourism industry. When asked about a possible impact on historic sites and Inca ruins in the imperial city, the Ministry of Culture of Peru denied that such heritage could be affected as a result of the landing and take-off flights as monuments "are not located or included within the area of influence of the noise footprints" foreseen (Villar, 2019). President Vizcarra, during a visit to Urubamba in May 2019 said: "There are evaluations and studies that have been done for fifteen years. This is not an improvisation." While Peru's Finance Minister, Carlos Oliva, confirmed this: "This airport will be built as soon as possible because it's very necessary for the city of Cusco. There's a series of technical studies which support this construction" (Planas, 2019). Guillermo Cortés, vice-minister of Culture,

specified that Chinchero Airport, besides being a project of national interest for which all the studies have been carried out, will contribute to an important growth in Cusco's tourist activity. He described the Guardian's publication as 'exaggerated': "I understand the media's concern, but the article is speculative. It does not have the necessary elements to affirm the alleged dangers of the airport," he said (*Ibid.*).

In an interview with local media in June 2019, Culture Minister Ulla Holmquistl claimed that the CIRA would be issued later because the Archaeological Evaluation Project (PEA) showed that there were only traces of carriageways in the area and added that there is no monumental evidence (Cárdenas, 2019). The Ministry of Culture stated that the HIA, requested by UNESCO to analyze possible effects and consequences of development on the Outstanding Universal Value of Machu Picchu, would not be binding on the decision to start work (Chacón, 2021). Former Transport Minister said that the Environmental Impact Assessment (EIA) was valid until 2023 and that the Archaeological Monitoring Plan (PMA) and PEA had been approved in March 2021 and January 2021, respectively (Valdivia, 2021). The Regional Government of Cusco (2021) argues that the new airport will allow the tourism Gross Domestic Product to double in five years and improve citizens' quality of life through better access to health and education services.

Finally, the Ministry of Transport and Communications (MTC, 2021) stressed that the project is legitimate as it is supported by the professional associations, institutions and civil society of Cusco who are considered government's allies, and that it complies with all the necessary aeronautical and environmental authorizations.

Some key economic and political facts as well as air transport statistics about Greece and Peru are presented In Appendix A in order to facilitate the comparative study of the two cases.

6. Discussion

In this section, the similarities and differences between the two case studies will be presented. The first common finding is the remarkable systematic, long-term perseverance of the successive governments in Greece and Peru to remain loyal to the original policy design and decision-making, given the time frames that apply to major project development and implementation. Thus, elected officials willingly inherited the ownership of the airport projects from their predecessors and produced systematically (over)optimistic forecasts of project feasibility to get projects promoted because they know that they will not be in office when actual feasibility can be estimated (Flyvbjerg *et al.*, 2003). Moreover, governments in both countries self-servingly instrumentalized these legacy national projects to gain legitimation and get reelected. Further, both national governments seemed to occasionally misinform the media and the public by underestimating costs, overestimating revenues, undervaluing environmental impacts and overvaluing economic development effects about the projects under study.

In addition, the comparison of the two case studies shows that the decision-making styles and the imbroglio between science and politics is not related to the political system. Even though Greece is a liberal democracy while Peru is an electoral democracy in terms of political rights and civil liberties (see Appendix A), it is concluded that the politicization of science, "the (communicative) act by which science acquires a political meaning" and pursues specific political goals, occurs in both democratic and less democratic settings (Schmid-Petri *et al.*, 2022: 49).

Science can show how, for instance, building development projects such as airports can contribute to economic and tourism growth and which hazards and advantages to the population they provide. Nevertheless, it is a political question whether the economic and social benefits of transport infrastructure projects override individual or collective concerns about climate change and commodification of cultures. Surprisingly, the different political systems of the two countries did not seem to influence the politicization of science by the respective governments although semi-presidentialism⁵ often produces dual-legitimacy problems,⁶ thereby decreasing confidence in both government and parliament (Ecevit & Karakoç, 2017).

Further, both case studies call attention to the overdependence of the economies of Greece and Peru on tourism under the neoliberal imperative of continued economic growth (Mosedale, 2016), which prioritizes trade and megaprojects over local residents' livelihoods and well-being, growth over environment and climate change. In addition, both case studies demonstrate the salience of the Cretan and Andean indigenous identity and culture respectively, which contributes to enhanced political regional autonomy. This is because both airport projects emerged on the initiative of the respective local and regional governments which introduced them to the systemic and institutional agenda coercively without the respective central governments' initial consent, to draw the political attention of their respective rival capital cities (Athens and Lima) because they saw themselves as 'deserving'.

Subsequently, both national governments decided to take ownership and exploit them as major development projects that would help them achieve their policy goals. In 2018 Greece exited its eight-year bailout programs, pointing to its return to growth, supported by tourism, while Peru was invited in 2022 to begin the process of joining the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) in an effort to reduce poverty in the country. Politicians in both countries sought to gain credits and lasting prestige from these legacy projects to serve their own agendas, which consists in getting re-elected or pursuing a political career in the context of electoral clientelism, an example of particularistic politics, which refers to the redistribution of resources and benefits by patrons to their clients in exchange for political support (Trantidis, 2023; Muñoz, 2014). For instance, the Greek PM Kyriakos Mitsotakis referred to the Kastelli international airport and other infrastructure projects taking place in Crete in his campaign speech in Heraklion just before the 2023 general elections (Skai, 2023) while in southern Peru, protests began to brew over the unfulfilled election promise of President Pedro Pablo Kuczynski (PPK), who in the fervor of the 2016 general elections campaign promised to unblock the Chinchero airport project (Otra Mirada, 2016).

Another similarity between the two cases is that despite the absence of a fair compensation and resettlement plan, - people affected by the project were not restored to income and

⁵ A semi-presidential regime is defined as "the situation where a popularly elected fixed-term president exists alongside a prime minister and cabinet who are responsible to parliament" (Elgie, 1999: 13). The President of Peru is both head of state and head of government. Executive power is exercised by the President and the Government (power sharing). The President and the legislature (unicameral Congress) are directly elected by the people for a five-year term.

⁶ Linz (1994) refers to the problem of "dual democratic legitimacy", the fact that both president and legislature can claim democratic legitimation.

livelihoods to levels equivalent or better than those that prevailed at the time of sale or expropriation - the communities of Kastelli and Chinchero did not directly oppose the construction of the new airports probably because of their high expectations of economic growth and modernity respectively, which megaprojects generate in local populations.

Further, it seems that in both cases officials chose to ignore or omit procedures because likely mistakes and political calculations could emerge that might jeopardize the feasibility of the projects and the decision to build the airport. In addition, they did not contest the evidence that the mega-projects violated accepted standards, which seems to indicate that they had already decided the outcome and viewed those processes as obstacles to the perceived public interest. No Economic Impact Assessment or Cost-Benefit Analysis was conducted for either of the two projects under consideration, because if the true costs and benefits had been known beforehand, perhaps these projects would never have been undertaken. The opponents of both projects blamed the promoters for not complying with the correct procedures and technical advice and for a lack of stakeholders' deliberation and dialog. However, their arguments appear only to be narrowly focused on local social, economic and environmental impacts, such as noise and pollution, but not on global impacts such as climate change. This may reveal a short-term, competitive attitude towards tourism, rather than a collective attempt to prevent catastrophic long-term climate change.

One striking difference between the two case studies is that the Chinchero airport project showed over the years a tremendous resilience against a turbulent institutional setting amid accusations of corruption for Peruvian political and economic elites who seek to appropriate accountability institutions (Aquino, 2020) in the context of overlapping ethnic, class, and geographical cleavages (McClintock, 2021). Peru is a third-wave democracy with a weakly institutionalized and eroded political and party system (Carter, 2020) where traditional parties are replaced "by regional movements or leaders that monopolize all the power and the partisan image." (Jaramillo, 2023: 649). Presidential election is not followed by majority in the Congress,⁷ and thus, the leaders of the executive are deterred from acting, which leads to unstable, short-lived governments with practically no opposition leader who could articulate a voice of protest. Greece, on the contrary, a European Union member state, has a coherent party system with a stable parliamentary practice, like those of the Western European democracies (Gerapetritis, 2020).

Another difference is that in the case of Kastelli, despite its rhetoric of scientific discourse and expert knowledge in the (social) media as well as in the Parliament during the public hearing, the local advocacy group failed to mobilize international media and environmental justice organizations to reframe air travel as a problem of climate change and unsustainable tourism development. Further, it failed to produce convincing narratives that could cause divisions and splits in the promoters' advocacy coalition. This is probably because this group's inability to supply broad societal support did not allow it to gain access to political-administrative venues

⁷ Peru uses a two-round system. If no candidate gets over 50% of the vote in an election in the first round, a second round is held between the two candidates for President who received the most votes. The winner of the runoff then wins the election.

where it could shape public policies and politicize the policy domain of sustainable aviation and sustainable tourism development in terms of political contestation, public salience, and interest mobilization (Willems, 2020). In the case of Chinchero, although the local advocacy groups and the Peruvian and international scholars managed to expand the scope of conflict and mobilize international organizations such as UNESCO and the World Monument Fund as well as international media against the new airport, they were unsuccessful in delivering persuasive narratives to the public and the Peruvian politicians who have no base and whose “goals are exclusively short-term and self-serving” (Freeman, 2023).

The narratives of the opponents of the airport projects in both Kastelli and Chinchero did not succeed in mentally transporting the public into the world generated by the narratives and influencing their opinions and beliefs about the connection of mega infrastructure projects, such as airports, and climate change. This failure could be attributed to the fact that the advocacy coalitions against the airport developments in Kastelli and Chinchero were organizationally unable to forge coherent, broad, diverse and unexpected alliances and progressive social movements across their respective countries or they never thought that they would win and thus, they were not prepared to win (Frey, 2019).

One may wonder whether the specific tactics adopted by the opponents of both projects were irrelevant as the power system was always on the side of development or whether other (organizational or narrative) tactics might have resulted in different outcomes. Let us take the example of the successful campaign against the Grand Ouest Airport project in the commune of Notre-Dame-des-Landes near Nantes, France, where green lobbies and environmental NGOs managed to change public opinion and shape the policy outcome (Cheikbossian & Hafidi, 2022), by participating in radical, even violent campaigns and by associating anti-airport protests to opposition to air travel and to climate change. However, it was the unanimous mobilization and stiff opposition of the anti-airport movement, combined with the catalytic intervention of the Minister for the Ecological and Inclusive Transition, Nicolas Hulot, who supported the activists’ fight (Jaunet, 2018) and exploited the window of opportunity⁸ acting as a policy entrepreneur, which contributed to the project being abandoned in January 2018. But what worked well in France was highly uncertain that it would also work in Greece and Peru, countries with different institutional settings, actor constellations, levels of activism and degrees of development of Civil Society Organizations (see the World Giving Index in Appendix A).

In the light of the above, it can be concluded that the tactics endorsed by the opponents of the airport projects in Kastelli and Chinchero were not irrelevant and that even if different tactics had been used, the outcomes would probably have been the same because there were no policy entrepreneurs inside or outside government with knowledge and power involved in the policy process to influence the policy process and stop the implementation of the projects.

This paper might be limited by country-specific economic, political, and cultural contexts of the cases compared, which influences the extendibility and generalizability of the findings.

⁸ The French president Emmanuel Macron during his first term (May 2017-May 2022) prioritized the international fight against climate change having organized the “One Planet Summit” in December 2017, which generated hope among climate activists that change might truly be possible.

7. Conclusions

By studying the narratives of the advocacy coalitions in favor or against two contested infrastructure megaprojects through a comparative case study, this paper showed the similarities and differences with regard to the strategies and arguments used by the promoters and the opponents of the projects.

The case studies of two international airport projects that promote sun, sea, and sand tourism in Greece and ecotourism and cultural tourism in Peru illustrate the diverse nature of neoliberal projects due to path-dependence in a space-time context. These projects also have implications at a national and subnational level and show the role that tourism development may play in transforming urban and rural landscapes and the associated livelihoods.

According to our findings, promoters of both megaprojects sought to justify them as contributing to public purposes and a greater public good, as a form of increasing inbound tourism and thus creating jobs and boosting economic growth while they ignored the protesters' opinions and technical arguments by politicizing scientific evidence to pursue their political ends. They also strategically crafted policy narratives addressed to the media and the public to diffuse advantages to the many and concentrate costs on the few to restrain the scope of conflict. Surprisingly, although a major argument against increasing air capacity is that it increases supply-led civil aviation and climate change, reducing global climate change risks for tourism did not seem to be a considerable argument among project promoters in either destination as growth seems to be more important for them than mitigation.

Opponents of both megaprojects sought to delegitimize the proponents' arguments in the eyes of the public opinion and used different forms of mobilization (e.g., involvement of national and international NGOs, official complaint letters and petitions) to hamper the megaproject implementation. Further, they technicalized politics by revealing the technical (aeronautical and environmental) miscalculations and inaccuracies of the proponents' undocumented or poorly documented scientific evidence and by criticizing the governments' undemocratic top-down approach which institutionally excluded the affected communities from the decision-making process. In addition, protester groups unsuccessfully constructed policy narratives to expand the scope of conflict and stop the projects, by diffusing costs to the many (local communities, the environment and local agricultural production and cultural heritage were presented as victims), and by concentrating benefits on the few 'villains' (e.g., business, and political elites). Further, opponents used metaphors in their arguments against the projects to appeal to the public's emotions and make their narratives more compelling.

This paper demonstrates the asymmetry of power and resources distribution in society as far as tourism-related infrastructure projects are concerned, whereby policymaking is not the unambiguous outcome of scientific knowledge, but the result of evidence combined with value-based criteria and political objectives. The paper also shows that the presence or absence of policy entrepreneurs, combined with the rhetoric of advocacy coalitions, may have a decisive impact on the outcome of the policy process. This study could be useful to tourism and aviation experts, planners, geographers, policy makers, bureaucrats, policy analysts, policy experts and policy advisors in government, environmental justice organizations and anyone who wants to

influence public policy. Future comparative case study research could be conducted on infrastructure megaprojects in countries with similar institutional, cultural, and economic settings, which would allow generalizability and reproducibility of the findings.

References

- [Airports Council International \(ACI\)](#) (2023). *New program to unlock airport capacity and support the sustainable growth of air travel demand*, March 9.
- [Air Transport Action Group \(ATAG\)](#) (2020). *Aviation benefits beyond borders*. Geneva.
- [Andina](#) (2019). *Peru President: Chinchero airport to bring development across Peru*, February 4.
- [Aquino, M.](#) (2020). *Peru's presidential lineup: graft probes, suicide and impeachment*, November 15.
- [Bowen, G.A.](#) (2009). Document analysis as a qualitative research method, *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40.
- [Böcher, M.](#) (2016). How does science-based policy advice matter in policy making? The RIU model as a framework for analyzing and explaining processes of scientific knowledge transfer. *Forest Policy and Economics*, 68, 65-72.
- [Bolsen, T., Palm, R., & Kingsland, J.T.](#) (2019). Counteracting climate science politicization with effective frames and imagery. *Science Communication*, 41(2), 147–171.
- [Branca, D. & Haller, A.](#) (2021). Cusco: Profile of an Andean city. *Cities*, 113, 103169.
- [Cárdenas, C.](#) (2019). Cusco: Aeropuerto de Chinchero avanza sobre caminos Inca y colonials, *Ojo Público*, July 2.
- [Carter, C.L.](#) (2020). Party system erosion: Evidence from Peru. *Party Politics*, 26(5), 581-593.
- [Chacón, L.](#) (2021). Iniciarían obras de aeropuerto de Chinchero pese a demandas ambientales y de patrimonio cultural, *Actualidad Ambiental*, February 21.
- [Charities Aid Foundation \(CAF\)](#) (2023). *World Giving Index 2023. Global trends in generosity*, London.
- Charteris-Black, J. (2011). *Politicians and rhetoric. The persuasive power of metaphor*, 2nd edition. Palgrave Macmillan.
- [Cheikbossian, G. & Hafidi, H.](#) (2022). Lobbying, public persuasion, and environmental policy under imperfect competition, *Annals of Economics and Statistics*, 145, 91-116.
- [Collins, D.](#) (2019). It would destroy it: New international airport for Machu Picchu sparks outrage. *The Guardian*, May 15.
- [Cooper, C., & Hall, C.M.](#) (2024). The geopolitics and challenges of current issues in tourism. *Current Issues in Tourism*, 27(1), 1-6.
- Culberson, S.D. (2011). Environmental impacts of airports. In N.J. Ashford, S. Mumayiz, P.H. Wright (Eds), *Airport engineering: Planning, design, and development of 21st-century airports* (pp. 704-738), 4th Edition. Wiley.
- [Cuadros, F.](#) (2024). Aeropuerto de Chinchero recién abrirá en 2027, *La República*, February 21.
- [Dimitriou, D. & Sartzetaki, M.](#) (2022). Assessment of socioeconomic impact diversification from transport infrastructure projects: The case of a new regional airport. *Transportation Research Record*, 2676(4), 732-745.
- Dimitriou, D., Sartzetaki, M.F. & Karagkouni, A.G. (2024). *Managing airport corporate performance. Leveraging business intelligence and sustainable transition*. Elsevier.
- [Ecevit, Y.A. & Karakoç, E.](#) (2017). The perils of semi-presidentialism. *International Political Science Review*, 38(1), 4-20.
- Elgie, R. (1999). The politics of semi-presidentialism. In R. Elgie (ed.), *Semi-presidentialism in Europe* (pp. 1-21). Oxford University Press.
- [ENVECO](#) (2022). *Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τον Νέο Αερολιμένα Καστελλίου στην Π.Ε. Ηρακλείου Κρήτης και την οδική του σύνδεση με το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και την οδό Ηρακλείου-Βιάννου, λόγω της επικαιροποίησης του τελικού σχεδιασμού του έργου* (Environmental Impact Assessment on the New Kastelli Airport), December, Athens.
- [Esposito, G. & Terlizzi, A.](#) (2023). Governing wickedness in megaprojects: Discursive and institutional perspectives. *Policy & Society*, 42(2), 131-147.

- [European Investment Bank \(EIB\)](#) (2020). Greece: EUR 180m EIB backing for new Heraklion airport, January 23.
- [European Investment Bank \(EIB\)](#) (2022). *Environmental and Social Standards*, February 2, Luxemburg.
- Federal Aviation Administration (FAA) (2024). *Bipartisan Infrastructure Law - Airport Infrastructure*, January 30, Washington, DC.
- [Filippone, A.](#) (2007). Steep-descent maneuver of transport aircraft. *Journal of Aircraft*, 44(5), 1727-1739.
- [Filippone, A.](#) (2014). Aircraft noise prediction. *Progress in Aerospace Sciences*, 68, 27-63.
- [Flyvbjerg, B.](#) (2014). What you should know about megaprojects and why: An overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6–19.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risks. An anatomy of ambition.* Cambridge University Press.
- Franquemont, C., Plowman, T., Franquemont, E., et al. (1990). The ethnobotany of Chinchero, an Andean community in southern Peru. *Fieldiana Botany New Series*. 24.
- [Freedom House](#) (2024). *Freedom in the World 2024*, February. Washington, DC.
- [Freeman, W.](#) (2023). In Peru, opposition to democratic backsliding is growing. Without leaders, it might not get far. *Council on Foreign Relations*, July 20.
- [Frey, G.](#) (2019). How to win: Lessons from the Zad, *openDemocracy*, April 14.
- [Garcia, P.](#) (2018). Weaving for tourists in Chinchero, Peru. *Journal of Material Culture*, 23(1), 3-19.
- [Garcia, P.](#) (2020). Indigeneity in the air: The case of Chinchero airport in Cusco, Peru. *Bulletin of Latin American Research*, 39(2), 157-171.
- [Garcia, P.](#) (2021). A return to the land after tourism? Chinchero (Peru) in times of pandemic. *International Journal of Tourism Anthropology*, 8(4), 320-336.
- Gerapetritis, G. (2020). The Parliament. In K. Featherstone & D.A. Sotiropoulos (eds), *The Oxford Handbook of Modern Greek Politics* (pp. 154-169). Oxford University Press.
- Goodrick, D. (2014). Comparative case studies, *Methodological briefs: Impact evaluation 9*. Florence: UNICEF Office of Research.
- [Gössling, S.](#) (2009). Carbon neutral destinations: A conceptual analysis. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(1), 17–37.
- [Gössling, S., & Scott, D.](#) (2018). The decarbonization impasse: Global tourism leaders' views on climate change mitigation. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(12), 2071-2086.
- Graham, A. (2023). *Managing airports. An international perspective*, 6th edition. Routledge.
- Grødem, A.S. & Hippe, J.M. (2019). The expertise of politicians and their role in epistemic communities. *Policy & Politics*, 47(4), 561-577.
- Hall, C.M. (1994). *Tourism and politics. Policy, power and place.* Wiley.
- [Hellenic Civil Aviation Authority \(HCAA\)](#) (2024). *Airports traffic 2023*.
- [Hofmann, S.](#) (2020). Putting Large-Scale Infrastructure Projects First: The COVID-19 Pandemic in Indigenous Mexico. *Bulletin of Latin American Research*, 39(S1), 47-51.
- [Hyde, K.F.](#) (2000). Recognizing deductive processes in qualitative research. *Qualitative Market Research: An International Journal*, 3(2), 82-89.
- [International Civil Aviation Organization \(ICAO\)](#) (2019). *ICAO States today*. Montreal.
- [International Air Transport Association \(IATA\)](#) (2023). *Global outlook for air transport. A local sweet spot*, December. Montreal.
- [Jaramillo, C.](#) (2023). The impossibility of party unity in Peru: Party affiliation, subnational electoral competition and party discipline (2011–2019). *Bulletin of Latin American Research*, 42(5), 649-662.
- [Jaunet, C.](#) (2018). Démission de Nicolas Hulot. Les anti-aéroport lui sont reconnaissants, *Ouest France*, August 28.
- [Javed, A. et al.](#) (2021). The potential impact of smog spell on humans' health amid COVID-19 rages. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18, 11408.
- [Jones, M.D. & McBeth, M.K.](#) (2010). A narrative policy framework: Clear enough to be wrong?. *Policy Studies Journal*, 38(2), 329-353.
- [Kenney, N.](#) (2021). World Monuments Fund pleads with Peru's government to delay airport construction work in the Sacred Valley of the Incas, *The Art Newspaper*, February 10.

- Kuntur Wasi (2015). *Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) del proyecto “Mejoramiento del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cusco”*. Informe Final, May 21, Lima.
- Linz, J.J. (1994). Presidential or parliamentary democracy: Does it make a difference? In J.J. Linz & A. Valenzuela (Eds), *The failure of presidential democracy* (pp. 3-87), Volume 1. Johns Hopkins University Press.
- [Majluf, N.](#) (2019a). *Salvemos Chinchero, patrimonio cultural de la humanidad. Why this petition matters*. January 22.
- [Majluf, N.](#) (2019b). Chinchero: la barbarie del “progreso”, *El Comercio*, March 11.
- [Majluf, N.](#) (2019c). Campaña “Salvemos Chinchero y el Valle Sagrado de los Incas”. *Tarea*, 6(6), 176-180.
- [Majluf, N.](#) (2021). Chinchero: el aeropuerto de farsa regresa como tragedia, *Rumbos*, February 14.
- [McBeth, M.K., Shanahan, E.A., Arnell, R.J. & Hathaway, P.L.](#) (2007). The intersection of narrative policy analysis and policy change theory. *Policy Studies Journal*, 35(1), 87–108.
- [McClintock, S.](#) (2021). Peru’s cleavages, conflict, and precarious democracy. *Politics*. *Oxford Research Encyclopedia*.
- [Migdalas, A., Baourakis, P., Kalogeras, N. & Meriem, H.B.](#) (2004). Sector modeling for the prediction and evaluation of Cretan olive oil. *European Journal of Operational Research*, 152(2), 454-464.
- [Ministerio de Cultura del Perú \(MINCUL\)](#) (2023). [@MinCulturaPe](#) “¡Atención! Desde el 1 de enero de 2024 el aforo al Santuario Histórico de Machupicchu será de 4500 visitantes, [...]”, December 2.
- [Ministerio de Transportaciones y Comunicaciones del Perú \(MTC\)](#) (2021). Continúa la ejecución del Aeropuerto Internacional de Chinchero de Cusco, *Press Release*, September 5.
- [Ministerio de Transportaciones y Comunicaciones del Perú \(MTC\)](#) (2024). *Estadística de pasajeros*, Table 8, February 12.
- Moorey, C. (2019). *A History of Crete*. Haus Publishing.
- [Morianou, G., Kourgialas, N. N., Pisinaras, V., Psarras, G., Arambatzis, G.](#) (2021). Assessing desertification sensitivity map under climate change and agricultural practices scenarios. The island of Crete case study. *Water Supply*, 21(6), 2916-2934.
- Mosedale, J. (2016). Neoliberalism and the political economy of tourism. Projects, discourses and practices. In J. Mosedale (Ed.), *Neoliberalism and the political economy of tourism*. Routledge.
- [Muñoz, P.](#) (2014). An informational theory of campaign clientelism: The case of Peru. *Comparative Politics*, 47(1), 79-98.
- O’Bryan, T., Dunlop, C.A. & Radaelli, C.M. (2014). Narrating the ‘Arab Spring’: Where expertise meets heuristics in legislative hearings. In M.D. Jones, E.A. Shanahan & M.K. McBeth (Eds.), *The Science of stories: Applications of the Narrative Policy Framework in public policy analysis* (pp.107–129). Palgrave Macmillan.
- [Oliver Wyman Forum](#) (2023). *The evolution of airports. A Flight Path to 2050*. New York.
- [Otra Mirada](#) (2016). *Cusco reclama proyectos de Desarrollo*, September 11.
- [Palonen, K.](#) (2003). Four times of politics: Policy, polity, politicking, and politicization. *Alternatives*, 28(2), 171-186.
- [Petridou, E. & Mintrom, M.](#) (2021). A research agenda for the study of policy entrepreneurs. *Policy Studies Journal*, 49(4), 943-967.
- [Planas, E.](#) (2019). Chinchero: la cara y la cruz de la nueva polémica que levanta vuelo en el Cusco, *El Comercio*, May 26.
- Price, S. & Tagliarino, N. (2020). Higher risk, higher reward? Negotiated settlements, wellbeing and livelihoods in displacement by development. In S. Price & J. Singer (Eds), *Country frameworks for development, displacement and resettlement. Reducing risk, building resilience* (pp. 92-115). Routledge.
- [Prindex](#) (2020). *Comparative report*, July, London.
- [Quiggin, D.](#) (2023). *Net zero and the role of the aviation industry*. Chatham House.
- [Qin, A. & Hernández, J.C.](#) (2021). A Year After Wuhan, China Tells a Tale of Triumph (and No Mistakes), *The New York Times*, January 10.
- [Regional Government of Cusco](#) (2021). Aeropuerto Internacional de Chinchero duplicará el PBI turístico del país en cinco años, *Press Release*, May 26.
- [Reuters](#) (2009). *Greece seeks investors for 1 bln eur Crete airport*, September 1.

- [Reuters](#) (2017). Peru cancels \$525 mln contract to build Chinchero airport, May 22.
- [Reuters](#) (2019). Greece signs concession for new Crete airport, February 21.
- [Richter, L.K.](#) (1983). Tourism politics and the political science. A case of not so benign neglect. *Annals of Tourism Research*, 10(3), 313-335.
- Robson, C. & McCartan, K. (2016). *Real world research*, 4th edition. Wiley.
- [Sabatier, P. A.](#) (1998). The advocacy coalition framework: Revisions and relevance for Europe. *Journal of European Public Policy*, 5(1), 98–130.
- [Schmid-Petri, H., Bienzeisler, N. & Beseler, A.](#) (2022). Effects of politicization on the practice of science. *Progress in Molecular Biology and Translational Science*, 188(1), 45-63.
- [Scott, D.](#) (2021). Sustainable tourism and the grand challenge of climate change. *Sustainability*, 13(4), 1966.
- Scott, D., Hall, C. M. & Gössling, S. (2019). Global tourism vulnerability to climate change. *Annals of Tourism Research*, 77, 49–61.
- Sergeeva, N. & Ninan, J. (2023). *Narratives in megaprojects*. Routledge.
- [Shanahan, E.A., Jones, M.D, McBeth, M.K. & Lane, R.R.](#) (2013). An angel on the wind: How heroic policy narratives shape policy realities. *Policy Studies Journal*, 41(3), 453-483.
- [Skai](#) (2023). Μητσστάκης από Ηράκλειο Κρήτης: Εμείς δεν ντρεπόμαστε να μιλήσουμε για την κοστολόγηση του προγράμματός μας, May 15.
- Smith, K.B. & Larimer, C.W. (2018). *The public policy theory primer*, 3rd edition. Routledge.
- Soria, C.A.M. (2020). Los humedales en la evaluación de impacto ambiental del propuesto aeropuerto de Chinchero. *Revista Kawsaypacha: Sociedad y Medio Ambiente*, 5, 11-33.
- [Spiegel](#) (2017). Griechenland plant neuen Flughafen für Kreta. May 31.
- Stone, D. (2002). *Policy paradox: The art of political decision making*. W.W. Norton.
- [Stucki, I. & Sager, F.](#) (2018). Aristotelian framing: logos, ethos, pathos and the use of evidence in policy frames. *Policy Sciences*, 51(3), 373-385.
- Subra, P. (2016). *Géopolitique locale. Territoires, acteurs, conflits*. Armand Colin.
- Taleb, N.N. (2007). *The black swan: The impact of the highly improbable*. Random House.
- [Torfing, J.](#) (2009). Rethinking path dependence in public policy research. *Critical Policy Studies*, 3(1), 70-83.
- [Torres, J.](#) (2018). ¿Por qué el aeropuerto de Chinchero es inviable? Siete razones que te lo dejarán claro, *La Mula*, April 16.
- [Transparency International](#) (2024). *Corruption Perceptions Index 2023*. Berlin.
- [Trantidis, A.](#) (2023). Government externalities. *Public Choice*. In print.
- [UNWTO - World Tourism Organization & International Transport Forum \(ITF\)](#) (2019). Transport-related CO2 emissions of the tourism sector—Modelling results. Madrid: UNWTO and Paris: ITF.
- [UNWTO - World Tourism Organization](#) (2023). International tourism highlights, 2023 Edition – The Impact of COVID-19 on Tourism (2020–2022). Revised and updated, October 2023. Madrid: UNWTO.
- [UNWTO - World Tourism Organization](#) (2024). World Tourism Barometer, 22(1), January.
- [Valdivia, M.](#) (2021). Chinchero: MTC asegura que se cumplen con estudios técnicos para construcción de aeropuerto, *El Comercio*, March 22.
- [Villar, P.](#) (2019). Aeropuerto de Chinchero: MTC asegura que vuelos no afectarán las ruinas incas, *El Comercio*, May 25.
- Vogiatzakis, I.N, Rackham, O. (2008). Crete. In I.N. Vogiatzakis, G. Pungetti & A. Mannion (Eds), *Mediterranean island landscapes: Natural and cultural approaches* (pp. 245-270). Springer.
- [Voyatzoglou, M.](#) (1974). The Jar Makers of Thrapsano. *Expedition*, 16(2), 18-24.
- [Weible, C.M., Nohrstedt, D., Cairney P. et al.](#) (2020). COVID-19 and the policy sciences: initial reactions and perspectives. *Policy Sciences*, 53(2), 225-241.
- [Weingart, P.](#) (1999). Scientific expertise and political accountability: paradoxes of science in politics. *Science and Public Policy*, 26(3), 151-161.
- [Willem, E.](#) (2020). Politicized policy access: The effect of politicization on interest group access to advisory councils, *Public Administration*, 98(4), 856-872.
- [World Bank](#) (2022). GDP (current US\$). GDP per capita (current US\$). World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files.
- [WPS](#) (2024). Chinchero Airport.

- [World Travel & Tourism Council \(WTTC\)](#) (2023). *Travel and Tourism Economic Impact 2023. Factsheets: Greece, Peru*
- Yin, R.K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods*, 6th edition. Sage.
- [Zhang, J.Y.](#) (2015). The ‘credibility paradox’ in China’s science communication: Views from scientific practitioners. *Public Understanding of Science*, 24(8), 913-927.
- [Βουλή των Ελλήνων \[Hellenic Parliament\]](#) (2019). *Πρακτικά συνεδριάσεων της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου [Proceedings of the Standing Committee on Production and Trade sittings]*, 17th Περίοδος-Δ’ Σύνοδος [17th Term, 4th Session], April 22 & May 7, Athens.
- [Μαυραντωνάκης, Γ.](#) (2023). Reply to the open consultation of the Regional Government of Crete on the 2022 EIA on the new airport at Kastelli, April 28.
- Μοίρα, Π., Μυλωνόπουλος, Δ. & Στεργίου, Δ. (2024). *Τουρισμός και Δημόσια Διοίκηση, Θεσσαλονίκη: Τζιόλα.*
- [Μπογδανίδης, Κ.](#) (2003). Από το λοξό διάδρομο του Σημίτη στο νέο αεροδρόμιο του Βερελή. *Πατρίς*, November 20
- [Πατρίς](#) (2017). “Γινόμαστε ακτήμονες και αποζημιωνόμαστε με ψίχουλα”, September 9.
- [Σαββίδης, Μ.](#) (2017). Το γύρο του κόσμου έκανε η είδηση για το Καστέλλι, Νέα Κρήτη, June 1.
- [Σφακιανάκη, Β.](#) (2017). Αεροδρόμιο στο Καστέλλι: μικρός απολογισμός παραπλάνησης, June 30.
- [Φιλίππου, Μ.](#) (2023). Reply to the open consultation of the Regional Government of Crete on the 2022 EIA on the new airport at Kastelli, April 19.

SPYRIDON PARTHENIS is a PhD candidate in Tourism, Politics and Public Policy (University of West Attica, Greece). He is an alumnus of the Greek National School of Public Administration, specializing in Tourism. He holds a master’s degree in Applied Geography and Spatial Planning (Harokopio University, Greece) and a MSc degree in Operations Management, with specialization in Agrotourism, Wine Tourism and Regional Development (University of West Attica, Greece). He has been a tourism public administration practitioner for over fifteen years. His research interests are tourism public policy, policy analysis, politics of tourism, international relations and tourism, policy process theories, policy narratives, tourism mobilities, lifestyle migration, Tourism Development-Induced Displacement and Resettlement. He has presented papers in academic international conferences and has published several articles and edited chapters on Special Interest Tourism, with an emphasis on cultural and industrial heritage tourism, religious tourism and pilgrimage as well as tourism education.

POLYXENI MOIRA is Professor in Sociology of Tourism at the Department of Tourism Management, University of West Attica in Greece. She was also a Visiting Professor at the University of Ioannina, Harokopio University, University of Aegean, National and Kapodistrian University of Athens and the Hellenic Open University. She holds a PhD in Sociology from Panteion University of Political and Social Sciences, Greece. She has BA degrees a) in Public Administration, b) International and European Studies and c) Communication and Mass Media. She also holds MSc a) in Rural and Regional Development, b) in Pedagogy and c) in Administrative Law. She has been teaching at higher education over the last 30 years. She has published 20 scientific books (“Religious Tourism and Pilgrimage”, “Marine Tourism”, “Cruise Tourism”, “Industrial Heritage Tourism”) in the field of tourism and articles in more than 50 international and Greek journals. Her research interest includes Sociology of Tourism, Consumers Behavior in Tourism, and Alternative Forms of Tourism (especially Religious tourism and pilgrimage, Marine Tourism and cruise, Industrial Heritage tourism, Slow tourism etc).

DIMITRIOS MYLONOPOULOS is Professor of Tourism Law, at the Department of Tourism Management, University of West Attica (Greece). He is also a Visiting Professor at the University of Patras, at Hellenic Open University, at National and Kapodistrian University of Athens, at Piraeus University, at Hellenic Army Academy, at Hellenic Naval Academy and at Hellenic Open University. He holds a PhD in Public Law from Panteion University of Political and Social Sciences, Greece. He has studied at Democriteion University of Thrace, Panteion University, Harokopieio University, Economic University of Athens, National and Kapodistrian University of Athens and Hellenic Navy Academy. He holds BA degrees a) in Law, b) in Public Administration, c) in International and European Studies and d) in Communication and Mass Media. He also holds a) MSc in

Applied Geography and Area Management, b) in Pedagogy, c) in European Studies, d) in Maritime Studies and e) in Promotion of Mental Health and Prevention of Mental Disorders. He has been teaching at higher education over the last 30 years. He is retired senior officer in Hellenic Coast Guard. He has published more than 30 scientific books in the field of law (Tourism law, Tourism and maritime issues and articles in international and Greek journals].

Appendix A

State facts, figures and air transport statistics on Greece and Peru

State Facts and Figures	GREECE	PERU
Area	131,957 km ²	1,285,216 km ²
Population	10.48 million (2021 census)	31.23 million (2017 census)
Gross Domestic Product (GDP) (World Bank, 2022)	US\$ 217.5 billion US\$ 20,867 per capita	US\$ 242.6 billion US\$ 7,125 per capita
Tourism's total contribution to GDP for 2019 (WTTC, 2023)	20.7% of total economy	8.1% of total economy
Agricultural land	47.3%	18.5%
Perceived tenure security (Prindex, 2020)	81%	68%
Corruption Perceptions Index 2023 (100%: very clean, 0%: highly corrupt) (Transparency International, 2024)	49/100	33/100
Political system	Unitary parliamentary republic	Unitary semi- presidential republic
Freedom rating (70%-100%: Free, 35%-69%: Partly Free, 0%-34%: Not Free) (Freedom House, 2024)	85/100: Free	66/100: Partly Free
World Giving Index (CAF, 2023) 0: lowest possible score 100: highest possible score	18 Rank: 138/142	32 Rank: 114/142
Air Transport Statistics (ICAO, 2019)	GREECE	PERU
International Airports	15	11
Domestic Airports	25	12
International Passenger Traffic	45.4 million passengers	11 million passengers
International Cargo Traffic	81,249 metric tons	281,521 metric tons
National Airlines with International Services	10	9
Foreign Airlines	96	63

Submitted 18 December 2023

Accepted 07 May 2024