



João Carlos Aguiar Craveiro

# O Carro Elétrico e o Turismo na cidade do Porto: uma proposta pedagógica

Relatório de Mestrado em Ensino de História e de Geografia no 3.º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário, orientado pelo Professor Doutor António Campar de Almeida e coorientado pela Dra. Ana Isabel Sampaio Ribeiro, apresentado à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

2013



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Faculdade de Letras

# O Carro Elétrico e o Turismo na cidade do Porto: uma proposta pedagógica

## Ficha Técnica:

<b>Tipo de trabalho</b>	<b>Relatório de Estágio</b>
<b>Título</b>	<b>O Carro Elétrico e o Turismo na cidade do Porto: uma proposta pedagógica</b>
<b>Autor</b>	<b>João Carlos Aguiar Craveiro</b>
<b>Orientador</b>	<b>António Campar de Almeida</b>
<b>Coorientador</b>	<b>Ana Isabel Sampaio Ribeiro</b>
<b>Júri</b>	<b>Presidente: Doutor João Paulo Cabral de Almeida Avelãs Nunes</b> <b>Vogais:</b> <b>1. Doutor Rui Jorge Gama Fernandes</b> <b>2. Doutor António Campar de Almeida</b> <b>3. Dr.ª Ana Isabel Sacramento Sampaio Ribeiro</b>
<b>Identificação do Curso</b>	<b>2º Ciclo em Ensino</b>
<b>Área científica</b>	<b>História e Geografia</b>
<b>Especialidade</b>	<b>Ensino de História e de Geografia no 3.º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário</b>
<b>Data da defesa</b>	<b>11-9-2013</b>
<b>Classificação</b>	<b>17 valores</b>



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

## **Agradecimentos**

Para a realização deste trabalho foi fundamental o contributo de várias pessoas. Conteí sempre com a confiança e o apoio incondicional da minha mãe e namorada.

Ao departamento de Turismo da Câmara Municipal do Porto e ao Museu do Carro Elétrico, através da sua Diretora, Dra. Cristina Pimentel, o meu bem-haja pelos materiais de apoio cedidos bem como pelas referências bibliográficas partilhadas. Estendo este profundo agradecimento por toda a amabilidade aos guarda-freios do “elétrico” bem como a todos os desconhecidos que possibilitaram a realização do trabalho de campo.

À Doutora Adélia Nunes, à Dra. Ana Isabel Ribeiro, ao Professor Doutor António Campar, um especial agradecimento pela competência científica e acompanhamento do presente Relatório Final, pela disponibilidade e generosidade reveladas, bem como pelas críticas, correções e sugestões relevantes feitas durante a apresentação e elaboração do mesmo. Aos Professores supracitados, ao Professor Doutor António Rochette e ao Professor Doutor Avelãs Nunes, o meu muito obrigado pelas preciosas críticas em momento de aulas assistidas.

Aos orientadores de Estágio Pedagógico, Dra. Sónia Silvestre e Dr. João Fernandes, por toda a sua compreensão, preocupação e atenção disponibilizada, em prol do sucesso na elaboração deste Relatório Final. As suas palavras de incentivo foram constante suporte para um crescendo de confiança na concretização deste desafio.

À Direção Executiva, a todos os docentes e não docentes da Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira pela excelente receptividade e apoio concedido.

Aos alunos das turmas com quem trabalhei. As suas atitudes e amizade foram uma lição para a vida.

Ao espírito colaborativo do grupo de Estágio que integrei, pois com forte união suplantámos obstáculos.

O meu profundo e sentido agradecimento a todas as pessoas que contribuíram para a melhoria da qualidade do meu desempenho e para a realização desta investigação, estimulando-me intelectual e emocionalmente, incrementando a minha curiosidade científica e pedagógica.

## Resumo

Neste trabalho pretende-se dar a conhecer a História do Carro Elétrico na cidade do Porto e os produtos turísticos que este veículo poderá promover em redor das suas Circulares.

Inicialmente, descreveremos as atividades empreendidas ao longo do Estágio Pedagógico. Posteriormente, a nossa investigação voltar-se-á para a descoberta de um dos meios de transporte mais marcantes da primeira metade do século XX, o “elétrico”, nomeadamente, a História do Carro Elétrico na cidade do Porto. Encontrando-nos a concluir a formação académica em Coimbra, prestamos-lhe a devida homenagem através de um breve estudo sobre o “elétrico” nesta cidade.

Numa viagem no interior do Carro Elétrico, abordaremos os produtos turísticos e o Património associados mais marcantes que se localizam em torno das suas Circulares, enquadrados nos tipos de Turismo que a cidade do Porto procura potenciar. Por fim, descreveremos a proposta pedagógica que experienciámos: uma visita de estudo.

Conhecer o que nos envolve é ensinar e aprender diariamente! Assim, o “elétrico” surge como um impulsionador do Turismo na cidade do Porto associado a aprendizagens e a sentimentos de curiosidade e descoberta.

**Palavras – chave:** Atividades; Carro Elétrico; Circulares; Coimbra; Escola; Estágio Pedagógico; Museu do Carro Elétrico; Porto; STCP SA, Turismo; Visita de Estudo.

## Abstract

This work intends to portray the History of the Electric Tram in the city of Porto and the touristic products that this vehicle could help promoting along its rails.

First, we will describe the activities which were taken during the Pedagogical Internship. Then our research will focus on the discovery of one of the most relevant means of transportation of the first half of the Twentieth Century, the Electric Tram, namely, its History in the city of Porto. Being a Coimbra University student, we pay it the rightful tribute with a short approach to the relevance of the Electric Tram in Porto.

We will make a voyage inside the Electric Tram, presenting the touristic packages available as well as the most remarking public heritage landmarks which can be found along its rails. Moreover, we will convey the types of Tourism that the city of Porto intends to enhance through the Electric Tram experience. In the end we will describe the pedagogical proposal that we have experienced through a field trip.

To know what is around us is a way of teaching and learning on a daily basis! Thus, the Electric Tram is a Tourism living guiding force in the city of Porto if we associated it to its learning experiences and the feelings of mere curiosity and discovery.

**Keywords:** Activities; Electric Tram; Rails; Coimbra; School; Pedagogical Internship; Electric Tram Museum; Porto; STCP SA, Turism; Field Trip.

	<b>Páginas</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS</b>	<b>7</b>
<b>ÍNDICE DE TABELAS</b>	<b>8</b>
<b>ÍNDICE DE MAPAS</b>	<b>9</b>
<b>ÍNDICE DE ANEXOS</b>	<b>9</b>
<b><u>ÍNDICE GERAL</u></b>	
<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO I – Análise e descrição do Estágio Pedagógico</b>	<b>17</b>
<b>1.1. Expetativas do estagiário</b>	<b>17</b>
<b>1.2. Enquadramento histórico e geográfico da Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira, Febres, Cantanhede</b>	<b>18</b>
<b>1.2.1. A origem de Febres</b>	<b>18</b>
<b>1.2.2. Enquadramento geográfico</b>	<b>19</b>
<b>1.3. Caracterização das turmas afetas</b>	<b>19</b>
<b>1.3.1. Turma 8º X</b>	<b>19</b>
<b>1.3.2. Turma 8º Y</b>	<b>21</b>
<b>1.4. Atividades curriculares e extracurriculares – Disciplinas de História e de Geografia</b>	<b>21</b>
<b>1.4.1. Atividades curriculares – Disciplina de História</b>	<b>22</b>
<b>1.4.2. Atividades curriculares – Disciplina de Geografia</b>	<b>24</b>
<b>1.4.3. Atividades extracurriculares de História e de Geografia</b>	<b>26</b>
<b>1.5. Conclusão</b>	<b>27</b>
<b>CAPÍTULO II: História do Carro Elétrico na cidade do Porto</b>	<b>29</b>
<b>2.1. O “americano”</b>	<b>29</b>
<b>2.1.1 O “americano” na cidade do Porto</b>	<b>29</b>
<b>2.2. O Carro Elétrico na cidade do Porto</b>	<b>32</b>
<b>2.2.1. O potencial da tração eléctrica</b>	<b>32</b>
<b>2.2.2. A tração eléctrica na cidade do Porto</b>	<b>33</b>
<b>2.2.2.1. A primeira linha de tração eléctrica no Porto</b>	<b>34</b>
<b>2.2.2.2. Carros para o povo</b>	<b>36</b>
<b>2.2.2.3. Expansão da rede eléctrica</b>	<b>37</b>
<b>2.2.2.4. A municipalização</b>	<b>39</b>
<b>2.3. O Carro Elétrico na cidade de Coimbra (breve referência)</b>	<b>40</b>

<b>CAPITULO III: O Turismo e os produtos turísticos na cidade do Porto</b>	<b>45</b>
<b>3.1. Conceito de Turismo</b>	<b>45</b>
<b>3.2. O Turismo em Portugal</b>	<b>45</b>
<b>3.2.1. Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT)</b>	<b>45</b>
<b>3.2.2. Polo de Competitividade e Tecnologia, Turismo 2015</b>	<b>46</b>
<b>3.3. Os produtos turísticos na cidade do Porto</b>	<b>47</b>
<b>3.4. O Turismo do Carro Elétrico: um olhar pessoal</b>	<b>53</b>
<b>3.4.1. Circular 1 – Infante &gt; Passeio Alegre &gt; Infante</b>	<b>55</b>
<b>3.4.2. Circular 18 – Carmo &gt; Massarelos &gt; Carmo</b>	<b>60</b>
<b>3.4.3. Circular 22 – Batalha &gt; Carmo &gt; Batalha Guindais</b>	<b>66</b>
<b>3.4.4. O perfil dos turistas no “elétrico”</b>	<b>72</b>
<b>3.5. A Época Alta – uma observação comparativa</b>	<b>72</b>
<b>3.5.1. Circular 1- Infante &gt; Passeio Alegre &gt; Infante</b>	<b>74</b>
<b>3.5.2. Circular 18 - Carmo &gt; Massarelos &gt; Carmo</b>	<b>75</b>
<b>3.5.3. Circular 22 - Batalha &gt; Carmo &gt; Batalha Guindais</b>	<b>76</b>
<b>3.5.4. O perfil dos turistas no “elétrico”</b>	<b>77</b>
<b>CAPÍTULO IV: Concretização Pedagógica: Visita de Estudo ao Museu do Carro Elétrico</b>	<b>78</b>
<b>4.1. O sentido pedagógico da visita de estudo – o contacto com o passado no presente</b>	<b>78</b>
<b>4.2. História do Museu do Carro Elétrico</b>	<b>80</b>
<b>4.3. Preparação da visita de estudo</b>	<b>81</b>
<b>4.4. O dia da visita de estudo – 17 de abril de 2013</b>	<b>83</b>
<b>4.5. Avaliação da visita de estudo</b>	<b>85</b>
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>87</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>89</b>
<b>SITOGRAFIA</b>	<b>92</b>
<b>MAPAS</b>	<b>93</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>97</b>

## **ÍNDICE DE GRÁFICOS**

	<b>Páginas</b>
<b>Gráfico 1:</b> Casos problema e principais problemas de aprendizagem (8ºX)	<b>20</b>
<b>Gráfico 2:</b> Motivo da visita	<b>50</b>
<b>Gráfico 3:</b> Com quem viaja	<b>51</b>
<b>Gráfico 4:</b> janeiro 2011/janeiro 2012	<b>52</b>
<b>Gráfico 5:</b> abril 2012/abril 2011	<b>52</b>
<b>Gráfico 6:</b> junho 2011/junho 2012	<b>52</b>
<b>Gráfico 7:</b> Satisfação com esta visita ao PNP – Escala de 1 (muito insatisfeito) a 7 (muito satisfeito)	<b>53</b>
<b>Gráfico 8:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 1)	<b>58</b>
<b>Gráfico 9:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 1)	<b>59</b>
<b>Gráfico 10:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 1)	<b>59</b>
<b>Gráfico 11:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 1)	<b>59</b>
<b>Gráfico 12:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 1)	<b>60</b>
<b>Gráfico 13:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 1)	<b>60</b>
<b>Gráfico 14:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 18)	<b>63</b>
<b>Gráfico 15:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 18)	<b>63</b>
<b>Gráfico 16:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 18)	<b>63</b>
<b>Gráfico 17:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 18)	<b>65</b>
<b>Gráfico 18:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 18)	<b>65</b>
<b>Gráfico 19:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 18)	<b>65</b>
<b>Gráfico 20:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 22)	<b>68</b>
<b>Gráfico 21:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 22)	<b>68</b>
<b>Gráfico 22:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 22)	<b>68</b>
<b>Gráfico 23:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 22)	<b>71</b>
<b>Gráfico 24:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 22)	<b>71</b>
<b>Gráfico 25:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 22)	<b>71</b>
<b>Gráfico 26:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 1)	<b>74</b>

<b>Gráfico 27:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 1)	<b>74</b>
<b>Gráfico 28:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 1)	<b>74</b>
<b>Gráfico 29:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 1)	<b>74</b>
<b>Gráfico 30:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 1)	<b>74</b>
<b>Gráfico 31:</b> Entradas e saídas de residentes; (Circular 1)	<b>74</b>
<b>Gráfico 32:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 18)	<b>75</b>
<b>Gráfico 33:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 18)	<b>75</b>
<b>Gráfico 34:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 18)	<b>75</b>
<b>Gráfico 35:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 18)	<b>75</b>
<b>Gráfico 36:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 18)	<b>75</b>
<b>Gráfico 37:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 18)	<b>75</b>
<b>Gráfico 38:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 22)	<b>76</b>
<b>Gráfico 39:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 22)	<b>76</b>
<b>Gráfico 40:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 22)	<b>76</b>
<b>Gráfico 41:</b> Entradas e saídas por paragem (Circular 22)	<b>76</b>
<b>Gráfico 42:</b> Entradas e saídas de turistas (Circular 22)	<b>76</b>
<b>Gráfico 43:</b> Entradas e saídas de residentes (Circular 22)	<b>76</b>

### **ÍNDICE DE TABELAS**

	<b>Páginas</b>
<b>Tabela 1:</b> Atividades dos turistas em Lazer (adaptado)	<b>50</b>
<b>Tabela 2:</b> Número de elementos do grupo	<b>51</b>
<b>Tabela 3:</b> Países de residência	<b>51</b>
<b>Tabela 4:</b> Perfil dos turistas do Porto e Norte de Portugal (1º trimestre de 2012)	<b>52</b>
<b>Tabela 5:</b> Perfil dos turistas do Porto e Norte de Portugal (2º trimestre de 2012)	<b>52</b>
<b>Tabela 6:</b> Perfil dos turistas do Porto e Norte de Portugal (3º trimestre de 2012)	<b>52</b>

## **ÍNDICE DE MAPAS**

	<b>Páginas</b>
<b>Mapa 1:</b> Rede dos “americanos” e da tração a vapor em 1880	<b>94</b>
<b>Mapa 2:</b> Rede do “elétrico” em 1914 e 1930	<b>94</b>
<b>Mapa 3:</b> Circulares do “elétrico” da cidade do Porto	<b>95</b>
<b>Mapa 4:</b> Circular 1 (Passeio Alegre > Infante > Passeio Alegre) do “elétrico” da cidade do Porto	<b>95</b>
<b>Mapa 5:</b> Circular 18 (Carmo > Massarelos > Carmo) do “elétrico” da cidade do Porto	<b>96</b>
<b>Mapa 6:</b> Circular 22 (Batalha > Carmo > Batalha Guindais) do “elétrico” da cidade do Porto	<b>96</b>

## **ÍNDICE DE ANEXOS**

	<b>Páginas</b>
<b>Anexo I:</b> Planificações e esquema concetual - disciplina de História	<b>98</b>
<b>Anexo II:</b> Planificações e esquema concetual - disciplina de Geografia	<b>103</b>
<b>Anexo III:</b> Cartaz da Sessão de Cinema.	<b>108</b>
<b>Anexo IV:</b> Guião da visita de estudo à cidade do Porto	<b>108</b>
<b>Anexo V:</b> O “americano” na Praça da Batalha em finais do século XIX	<b>109</b>
<b>Anexo VI:</b> Carro Elétrico nº22	<b>110</b>
<b>Anexo VII:</b> Carro Elétrico nº100	<b>110</b>
<b>Anexo VIII:</b> Carro Elétrico nº247	<b>110</b>
<b>Anexo IX:</b> Carro Elétrico nº250	<b>111</b>
<b>Anexo X:</b> Carro Elétrico nº373	<b>111</b>
<b>Anexo XI:</b> Carro Torre Vagão nº49	<b>112</b>
<b>Anexo XII:</b> Zorra nº66	<b>112</b>
<b>Anexo XIII:</b> Zorra nº80	<b>113</b>
<b>Anexo XIV:</b> Largo da Portagem – assentamento dos carris (inícios do século XX - 1903)	<b>113</b>
<b>Anexo XV:</b> O Carro Elétrico da cidade de Coimbra	<b>113</b>
<b>Anexo XVI:</b> Troleicarro da cidade de Coimbra (Século XX – década de 40)	<b>114</b>

<b>Anexo XVII:</b> Análise SWOT para a cidade do Porto	<b>114</b>
<b>Anexo XVIII:</b> Informações gerais dos STCP, SA para o utente do “elétrico”	<b>115</b>
<b>Anexo XIX:</b> Voucher Porto Tram City Tour e Bilhete “24 horas + Visita Museu do Carro Elétrico”	<b>115</b>
<b>Anexo XX:</b> Igreja de S. Francisco	<b>116</b>
<b>Anexo XXI:</b> Palácio da Bolsa	<b>116</b>
<b>Anexo XXII:</b> Casa do Infante	<b>117</b>
<b>Anexo XXIII:</b> Estátua de S. João e o Cubo	<b>117</b>
<b>Anexo XXIV:</b> “Cruzeiros do Douro” – Praça da Ribeira, Porto	<b>118</b>
<b>Anexo XXV:</b> Alfândega - Montra Nacional e o “elétrico”	<b>118</b>
<b>Anexo XXVI:</b> Museu do Vinho do Porto	<b>119</b>
<b>Anexo XXVII:</b> Farol de São Miguel	<b>119</b>
<b>Anexo XXVIII:</b> Igreja do Carmo e Igreja das Carmelitas	<b>120</b>
<b>Anexo XXIX:</b> Museu Nacional de Soares dos Reis	<b>120</b>
<b>Anexo XXX:</b> Casa Tait	<b>121</b>
<b>Anexo XXXI:</b> Solar do Vinho do Porto	<b>121</b>
<b>Anexo XXXII:</b> Museu Romântico	<b>122</b>
<b>Anexo XXXIII:</b> Igreja de Santo Ildefonso	<b>122</b>
<b>Anexo XXXIV:</b> Rua de Santa Catarina	<b>123</b>
<b>Anexo XXXV:</b> Majestic Café	<b>123</b>
<b>Anexo XXXVI:</b> Festival Gastronómico – “Francesinha na Baixa”	<b>124</b>
<b>Anexo XXXVII:</b> Câmara Municipal do Porto	<b>124</b>
<b>Anexo XXXVIII:</b> Torre e Igreja dos Clérigos	<b>125</b>
<b>Anexo XXXIX:</b> Igreja dos Congregados	<b>125</b>
<b>Anexo XL:</b> Estação de São Bento	<b>126</b>
<b>Anexo XLI:</b> Funicular dos Guindais	<b>126</b>
<b>Anexo XLII:</b> Sé do Porto	<b>127</b>
<b>Anexo XLIII:</b> Museu do Carro Elétrico	<b>128</b>
<b>Anexo XLIV:</b> Documento para aprovação em Conselho Pedagógico	<b>129</b>
<b>Anexo XLV:</b> Autorização dos Encarregados de Educação	<b>130</b>
<b>Anexo XLVI:</b> Planificação da aula de sensibilização para a visita de estudo	<b>131</b>
<b>Anexo XLVII:</b> Interior do “elétrico”	<b>132</b>

<b>Anexo XLVIII:</b> Andar “à guna”	<b>132</b>
<b>Anexo XLIX:</b> Ficha de trabalho/ Avaliação da atividade	<b>133</b>

## INTRODUÇÃO

Através desta nota introdutória, pretende-se dar a conhecer a organização do presente Relatório de Estágio.

Desde o momento que ficámos incumbidos de escolher um tema para desenvolver nas nossas áreas de formação científica (História e Geografia) em estreita relação com os programas escolares que a atividade letiva do Estágio Pedagógico contemplava, que o primeiro sentimento desencadeado foi o da possibilidade de revisitar momentos idos, retornar ao calcorrear de memórias de infância em que cada olhar, cada sorriso, cada momento menos positivo foi uma etapa de um crescimento e de uma vivência. Daí que a cidade do Porto tenha sido a inequívoca escolha. Mas porquê a vertente do Turismo? Sem dúvida que essa é a resposta mais fácil de facultar, uma vez que é uma oportunidade, *quiçá* única, de poder prestar a devida homenagem à cidade que nos acolheu e tanto nos ensinou, revelando a putativos curiosos aquilo que o Porto tem para oferecer, para conhecer, acima de tudo para viver, da sua história e do seu vasto Património, através de uma espécie de roteiro turístico pelas “ruelas e calçadas” da bela “cidade invicta”.

Conscientes de que visitar todos os cantos da cidade seria uma tarefa demasiado ambiciosa, correndo-se o risco de tornar este trabalho numa mera observação sem o grau de profundidade que merece e é exigido, optamos, então, pelas áreas onde os turistas mais afluem e, por isso, o enquadramento geográfico centrou-se nas zonas da Foz até à Ribeira e desta até à Batalha, sendo estas, também, zonas onde se localizam muitos dos pontos de interesse da cidade que serão focados, de uma forma sucinta, neste trabalho. Desta forma, o “elétrico” surgiu como o meio de transporte para a visita à cidade por excelência, uma vez que se enquadraria perfeitamente em todos os contextos motivacionais anteriormente referidos.

O “elétrico” despoleta sentimentos e vivências passadas. Porque recordar é viver, lembremo-nos dos passeios para locais aprazíveis a zonas históricas, a centros culturais, à praia ou para outros caminhos que este pesado e vagaroso veículo nos transportou, para, no presente, os dar a conhecer a outros.

Porém, a tarefa suscitou um novo desafio, já que a escola onde a outra componente de formação ocorreu, planificou uma visita de estudo ao Porto e, por isso, tomar as

rédeas dessa atividade, propondo uma visita ao Museu do Carro Elétrico, que proporcionaria uma viagem de “elétrico” por uma das Circulares, na qual os alunos teriam a oportunidade de conhecer alguns dos produtos turísticos que o Porto promove. Esta tarefa revelou, por isso, uma estreita ligação entre investigação científica, análise pessoal e concretização pedagógica, na medida em que abriu um leque de possibilidades a todos os envolvidos nesta atividade de adquirirem um maior conhecimento do Porto, do “elétrico”, concedendo, simultaneamente, aos discentes a oportunidade de transmitir as suas experiências aos pais, suscitando no seio familiar a curiosidade da descoberta.

Se, porventura, a realização deste trabalho alcançar estes objetivos e se tornar num objeto útil de transmissão de alguns conhecimentos, fruto da investigação realizada e da compreensão da dinâmica do “elétrico” ao longo das linhas e do património que as rodeia, suscitará um sentimento de dever cumprido.

Para a concretização deste trabalho, muito contribuíram as várias estâncias de que dependemos ao longo destes meses, pois forneceram-nos dados estatísticos e outras informações úteis, e a possibilidade do usufruto de um dos meios de transporte que ainda nos reencaminham para o passado e para momentos de vivências que recordamos com alguma nostalgia.

O presente Relatório inicia-se com uma sucinta descrição e reflexão acerca das atividades empreendidas ao longo do Estágio Pedagógico (Capítulo I). Assim, e por uma questão de organização e objetividade, compartimentou-se as diferentes áreas de análise do Estágio Pedagógico, realizado na Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira, Febres, Cantanhede, em cinco pontos, uma sucinta descrição de algumas expectativas geradas enquanto aluno estagiário (ponto 1.1.), o conhecimento geral da história de Febres e o enquadramento geográfico da escola supracitada (ponto 1.2.), a caracterização das turmas a que fiquei afeto (ponto 1.3.) e a referência às atividades curriculares e extracurriculares em que estive envolvido (ponto 1.4.). Finalmente, apresentarei no ponto intitulado “Conclusão” (ponto 1.5.), uma pequena reflexão acerca do meu desempenho e das aprendizagens que obtive ao longo do Estágio Pedagógico, suporte fundamental para a criação de uma base estrutural num futuro docente consciente de que deverá, ao longo da sua carreira, obter uma maior diversidade de competências, resultado de uma formação contínua.

No que concerne ao trabalho de investigação realizado ao longo do ano letivo, começaremos por apresentar um capítulo dedicado ao estudo da História do Carro

Elétrico na cidade do Porto (Capítulo II). Contudo, e porque é na cidade de Coimbra que nos encontramos a concretizar a formação científica e pedagógica na área de História e de Geografia, despoletando um sentimento de gratidão eterna no decisivo contributo que deu na preparação para a vida ativa, realizámos, igualmente, um breve estudo sobre o Carro Elétrico na cidade de Coimbra. O seu superlativo interesse reconheceu-se durante a visita de estudo ao Museu do Carro Elétrico, onde Coimbra foi referenciada como pioneira nas linhas de troleicarros. Além disso, esta tarefa surgiu por sugestão da nossa orientadora de Seminário. Sem o seu alvitre, um dos objetivos deste trabalho não seria concretizado por inteiro, ou seja, realizar uma análise o mais completa possível sobre o “elétrico”. Com este estudo, será possível perceber diferenças e similitudes entre as duas cidades unidas à tração elétrica ao longo de várias décadas do século XX, conferindo ao trabalho uma dimensão um pouco mais alargada, com suplementares valências.

Após conhecermos um pouco da História do “elétrico”, viajámos neste meio de transporte à descoberta dos produtos turísticos e do Património potenciados por este. O Capítulo III, inicia com uma prévia apresentação da organização do Turismo à escala nacional, servindo de base para o estudo à escala local, concretamente, para a cidade do Porto. Porém, o capítulo não estaria completo se não contivesse um olhar pessoal... havia que observar *in loco*, compreender a realidade de quase todos os pontos de interesse realçados. Por uma questão de organização, este capítulo, apresenta uma análise separada de cada uma das linhas, uma vez que cada circular tem um início e um fim, terminus esse que é o início de uma viagem de regresso ao ponto de partida.

Tomando como ideia inicial que o turismo é um quadro que os nossos olhos constroem, não mais foram do que momentos de puro prazer calcorrear os passeios que ladeiam as três linhas do “elétrico”, fotografando-o, correndo atrás dele para conseguir o melhor ângulo (o próprio dispositivo fotográfico era de qualidade dúbia), familiarizarmo-nos com a toponímia das ruas, conversando com as pessoas no interior ou no exterior do “elétrico” para registar algumas das suas motivações na escolha deste meio de transporte e, pelo meio, realizar uma visita livre ao Museu do Carro Elétrico, visitar Igrejas ou outros edifícios históricos.

A respeito da fotografia, parece-nos relevante referir o seu papel como fonte infinita de dados e de informações, transformando-se num instrumento muito importante a quem nunca visitou um dado lugar uma vez que permite que este visualize,

de forma indireta é certo, a realidade, contacte com a hipótese de, ele próprio, proceder à materialização desse mesmo espaço, tendo em conta a sua própria percepção e entendimento resultante da simbiose entre a leitura descritiva de um determinado espaço e a visualização da fotografia. Para quem, como nós, utilizou a fotografia como recurso fundamental para elaborarmos este trabalho escrito, tornou-se fundamental realizar uma descrição do que observámos, decompondo os vários cenários, desde a localização das paragens ao património envolvente, no sentido de conferir dinâmica à própria realidade (a fotografia é a captação de um momento e, por isso, não deveremos olvidar que a paisagem não é estática, apresentando sempre dinamismo) para que quem leia essas passagens consiga representar no imaginário pessoal a paisagem e os elementos que a compõem. Tal como referem Lucília Gouveia e Maria dos Santos, “ *Se a observação é um ponto de partida importante para a análise das paisagens através da descrição e localização dos seus elementos fundamentais, da sua decomposição em «unidades homogéneas» que permitem «dar coerência e melhor compreender o conjunto», é importante não esquecer que a análise da paisagem não deve ficar por uma simples descrição ou estabelecimento de «unidades homogéneas»* ”<sup>1</sup>. Apenas de notar que não nos foi possível datar com exatidão ou datar de todo algumas das imagens, quando as fontes a que recorremos não disponibilizavam essa informação.

A nossa tarefa começou pela exposição ao Museu do Carro Elétrico do que havíamos proposto a concretizar. Este prontamente nos enviou uma listagem com referências bibliográficas para orientarmos a elaboração deste trabalho, bem como, dados estatísticos gerais. Da mesma maneira, requeremos ao Turismo do Porto outros dados estatísticos importantes para a nossa investigação e que, tal como o Museu do Carro Elétrico, nos auxiliou de forma significativa, enviando-nos dados muito completos acerca das tendências que interessavam perceber (objetivos das viagens dos turistas, número de elementos do grupo, entre outras), na compreensão dos interesses turísticos e nos pressupostos de desenvolvimento das ofertas turísticas para a cidade do Porto.

O presente Relatório de Estágio finaliza com uma proposta pedagógica (Capítulo IV), incidindo, fundamentalmente, na visita ao Museu do Carro Elétrico e/ou realizando

---

<sup>1</sup> Gouveia, Lucília e Santos, Maria dos. “ A imagem fotográfica no ensino da Geografia” – *material didático da disciplina de Práticas de Investigação no Ensino da Geografia – Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra*. Ano letivo 2011/12, Coimbra.

as atividades sugeridas. Este capítulo abordará o interesse pedagógico da visita de estudo, revisitará as origens da formação do Museu do Carro Elétrico e descreverá todas as etapas percorridas desde a preparação da visita, passando pela sua concretização (dia de 17 de abril de 2013) até à avaliação por parte dos alunos e do dinamizador da atividade.

Em consequência do exposto e por uma questão de equilíbrio entre a parte escrita e o número de imagens apresentadas, este trabalho possui múltiplos anexos, servindo para ilustrar alguns conteúdos tratados ao longo dos capítulos e apresentando-se, igualmente, como um espaço de informação adicional sobre a maior parte dos veículos e pontos de interesse referenciados. Foi uma seleção difícil pois todos os lugares representam a história dos homens e da população portuense, esperando, não obstante, termos conseguido ilustrar o trabalho de forma clara a motivadora, quem sabe a uma futura visita a estes e outros locais da cidade do Porto.

De referir, por fim, que a seleção das referências bibliográficas seguiram duas diretrizes, já que procurámos investigar de uma forma profunda mas não exaustiva, e também em resultado da listagem bibliográfica emanada pelo Museu do Carro Elétrico e das preciosas indicações fornecidas pelos Professores Orientadores, fontes de indiscutível rigor científico e experiência pedagógica.

O que gostaríamos que deste trabalho emanasse seria a ideia de que, como alguém disse outrora numa das viagens de “elétrico” que fizemos, “...viajo porque preciso, volto porque te amo...”! Eis o “elétrico” a animar quem acolhe e quem o escolhe.

## **CAPÍTULO I – Análise e descrição do Estágio Pedagógico**

O Estágio Pedagógico foi a oportunidade de observar e experimentar a prática docente, não apenas através da lecionação de aulas mas também concretizando outras atividades inerentes à função de professor, com o objetivo de proporcionar aos seus alunos uma aprendizagem dinâmica e eficaz. Nesse sentido, elaborou-se um Plano Individual de Formação (PIF), onde constam as atividades curriculares e extracurriculares que propunhamos desenvolver.

Além disso, permitiu detetar, através das reflexões, críticas e avaliações de todos os Orientadores de Estágio e das autorreflexões, as lacunas presentes, pontos a potenciar, competências a melhorar, com o objetivo de nos tornar mais competente no exercício das funções desta profissão que, findo o curso de Mestrado, abraçaremos.

### **1.1. Expetativas do estagiário**

Neste ponto do Relatório de Estágio, concretizaremos uma súmula das expectativas criadas, enquanto estagiário, no início do Estágio Pedagógico realizado na Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira, no decorrer do ano letivo 2012/2013.

O objetivo da formação passou pela observação e concretização da maior diversidade possível de atividades dentro e fora do contexto de sala de aula, com vista à obtenção de uma multiplicidade de competências que o futuro profissional me colocará como um desafio e às quais deverei tentar dar a melhor resposta possível, através de um trabalho pessoal de contínua formação. Desde o início do Estágio que a progressiva autonomização do trabalho de cada estagiário, não obstante ser orientado e supervisionado constantemente, foi um pressuposto fundamental colocado pelos nossos Orientadores, a Dra. Sónia Silvestre (na disciplina de História) e o Dr. João Fernandes (na disciplina de Geografia).

Sumariamente, no decurso do ano letivo 2012/2013, objetivámos aprender: a consolidar formas de relacionamento com os discentes, orientadores e professores mais experientes, numa base de aprendizagem com todos os intervenientes conhecedores da dinâmica da profissão, das suas vantagens, alegrias ou constrangimentos, contribuindo para a minha melhoria profissional e pessoal; a planificar de forma completa e objetiva; a realizar uma previsão o mais correta possível do número de aulas necessárias para

desenvolver uma unidade didática; a alcançar uma gestão equilibrada entre o tempo de aula, as características específicas da turma e os conteúdos a transmitir; a criar e/ou adaptar estratégias dinâmicas e eficazes a turmas com níveis de aprendizagem e necessidades diversas; a criar estratégias de lecionação adaptadas a alunos com necessidades educativas especiais, caso a turma incluísse alunos com essa realidade; a concretizar na prática alguns dos conhecimentos adquiridos no decurso da minha formação académica; a apoiar os alunos em contexto de aula de apoio ou na concretização de uma qualquer atividade em que estes estivessem envolvidos; a aprender a gerir uma turma em atividades práticas, seja em contexto de sala de aula ou fora dela (Biblioteca, por exemplo), entre outras valências que surgissem no decurso no Estágio e que superariam as expectativas.

Findo o Estágio, essas expectativas foram na sua totalidade concretizadas e, inclusivamente, superadas (houve necessidade de reformular o PIF), por exemplo, no momento em que ficámos incumbidos de organizar a visita de estudo proposta em reunião de Departamento, ao Porto, concretamente, ao Museu do Carro Elétrico.

## **1.2. Enquadramento histórico e geográfico da Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira, Febres, Cantanhede**

### **1.2.1. A origem de Febres**

A concretização deste ponto de análise será resultado das informações contantes no Projeto Educativo que a escola amavelmente disponibilizou para que pudéssemos dar a conhecer a origem do nome “Febres” e do contexto geográfico em que a escola onde realizámos o Estágio Pedagógico se insere.

Assim, a freguesia de Febres foi constituída através do desmembramento da freguesia de Covões em 1871, da qual recebeu alguns lugares, Febres e Boeiro, devido à existência de diversos boeiros e riachos. Segundo a tradição, “Boeiro” surgiu devido à existência de um pântano nesta região, onde as pessoas levavam os animais para beberem água. Sendo um pântano, tornava-se um ambiente favorável aos mosquitos, que provocavam muitas doenças e epidemias. Uma dessas graves epidemias manifestou-se de uma forma tão trágica que provocou um grande desespero da população. As pessoas começaram a rezar à Nossa Senhora pedindo-lhe para que acabasse com esse mal. A santa atendeu o pedido das pessoas e estas cumpriram a sua

promessa. A santa chamou-se «Nossa Senhora das Febres», venerada a 8 de Setembro, e os habitantes alteraram também o nome de “Boeiro” para “Febres”.

Foi de Febres e das freguesias vizinhas que partiram os ourives ambulantes (os célebres “malas-verdes”), que espalhados por todo o país deram origem a numerosas ourivesarias, sendo o orgulho da vila e do concelho de Cantanhede.

### **1.2.2. Enquadramento geográfico**

O Agrupamento Vertical de Escolas "Finisterra" situa-se no concelho de Cantanhede, um dos maiores de toda a região central da Beira que pode ser repartido em duas zonas naturais: a Gândara, sub-região demarcada, com as suas dunas de areia no litoral, pinhais e milheirais, e a sub-região da Bairrada.

A Escola Sede, a E. B. 2, 3 Carlos de Oliveira, é central, tendo ao seu redor todos os Jardins-de-infância e Escolas do 1º CEB integrados no Agrupamento, situados nas freguesias de Febres, Covões, Camarneira, S. Caetano, Corticeiro de Cima e Vilamar.

O território do Agrupamento de Escolas de Febres é atravessado por três eixos rodoviários principais: estrada nacional Cantanhede-Mira (N234), estrada nacional Campanas-Mira (N334) e estrada nacional Cantanhede-Aveiro (N335), possuindo, ainda, uma boa rede de estradas municipais.

A população de todas as freguesias é servida por carreiras públicas diárias que permitem o acesso às principais cidades da região: Cantanhede, Aveiro, Coimbra e Figueira da Foz.

### **1.3. Caracterização das turmas afetas**

Este ponto pretende dar a conhecer as turmas (8º X e 8º Y) com as quais trabalhamos ao longo do Estágio Pedagógico. O resumo apresentado, será produto de algumas informações que as Diretoras de Turma muito atenciosamente nos cederam e que tentaremos aqui expor de forma clara.

#### **1.3.1. Turma 8º X**

Esta turma constituía-se por quinze discentes, dos quais onze raparigas e quatro rapazes. Cinco apresentavam retenções ao longo do percurso escolar. Nela incluíam-se três alunos com Necessidades Educativas Especiais, diagnosticados como disléxicos

desde o primeiro ciclo, sendo, por isso, portadores de um Programa Educativo Individual ao abrigo do Decreto-Lei nº3/2008.

Relativamente ao seu meio familiar, os Encarregados de Educação apresentavam um reduzido nível de escolaridade, a avaliar pelas profissões que desempenhavam (pedreiros, empregadas de limpeza, operários fabris, domésticas entre outras de baixa exigência de qualificações académicas), ou mesmo encontrando-se na condição de desempregados.

Sem particularizar, a turma apresentava como maiores problemas e desafios a tentar suprimir ou atenuar: um ambiente e estrutura familiar instável; problemas de saúde de alguns discentes; o comportamento (nomeadamente, apatia/alheamento, distração, pouca concentração e irrequietude); a aprendizagem (no que concerne à falta de hábitos e métodos de trabalho (Gráfico 1).

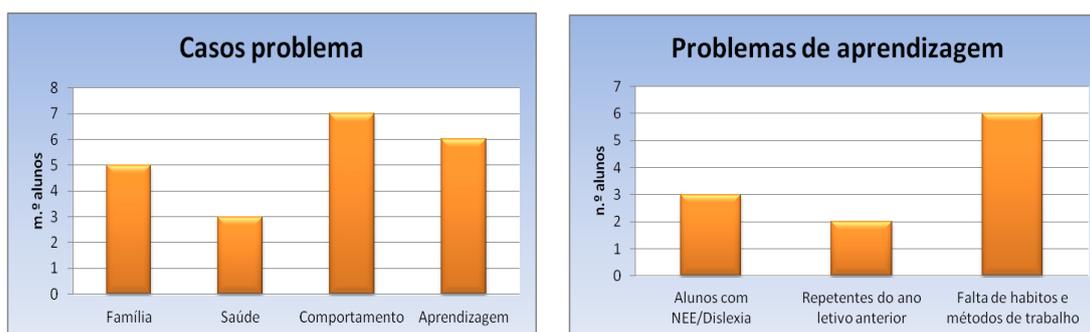


Gráfico 1: Casos problema e principais problemas de aprendizagem (8ºX)

Consequentemente, o Conselho de Turma delineou algumas estratégias de intervenção de modo a proporcionar o cumprimento dos objetivos de aprendizagem. Desta forma, foram elaborados Programas Educativos Individuais (3 alunos) e Planos de Acompanhamento (contemplavam Apoios Educativos e/ou Tutoria) a 7 alunos.

No que respeita às disciplinas em que os alunos reconhecem maiores dificuldades destaca-se a Matemática, seguida de Inglês, Português, História, e Física e Química.

No domínio cognitivo, esta turma revelou-se heterogénea, com ritmos de aprendizagem bastante diferentes.

Não obstante, identificaram-se alunos com interesse pelas disciplinas de História e Geografia, apesar de nem todos conseguirem aplicar na prática os seus conhecimentos,

implicando a necessidade de um acompanhamento mais individualizado (por exemplo, recorrendo à solicitação para a leitura e interpretação de textos em momentos de aula).

Urge referir que na relação professor estagiário/alunos, esta pautou-se por um entendimento positivo desde o início, acabando por se gerar um clima de amizade, fruto de uma gradual construção tendo por base o respeito entre todos.

### **1.3.2. Turma 8º Y**

Nesta turma, a prática pedagógica ocorreu somente na disciplina de Geografia.

Esta era constituída por dezoito discentes, dos quais nove raparigas e nove rapazes, incluindo um aluno com Necessidades Educativas Especiais, no entanto, este não frequentava as aulas da disciplina de Geografia. Na sua maioria, a faixa etária dos alunos situava-se nos 13 anos (16 alunos).

Apenas um aluno apresentava retenção, ocorrida no 1º ciclo, ao longo do percurso escolar.

Nesta turma, 11 alunos estão inseridos em famílias típicas, com 3 ou 4 elementos, sendo que os restantes se inserem em famílias mais numerosas ou atípicas.

A turma apresentava como maior desafio a ultrapassar o comportamento, devido à distração, pouca concentração e irrequietude.

Dado que eram alunos que apresentavam o gosto pelo trabalho de pares e por aulas interativas, procurou-se criar estratégias para esse fim. São alunos que gostam da escola mas não de estudar. A disciplina com maiores dificuldades é a de Português sendo a favorita Educação Física.

Os seus tempos livres são, usualmente, ocupados a ver televisão ou a praticar desporto.

Urge referir que na relação professor estagiário/alunos, tal como na turma do 8º X, esta foi francamente positiva desde o início, criando-se, constantemente, um clima de respeito entre todos.

## **1.4. Atividades curriculares e extracurriculares – Disciplinas de História e de Geografia**

Relativamente a este ponto, exporemos, de uma forma sucinta, as atividades curriculares e extracurriculares concretizadas nas disciplinas de História e de Geografia, concretamente, no que concerne ao número de aulas lecionadas, temas abordados e

algumas estratégias adotadas. No texto encontrar-se-ão muitas das reflexões apresentadas nos relatórios de autoavaliação realizados em março e em junho de 2013 e que permitiram analisar de forma mais ou menos contínua o trabalho desenvolvido ao longo do Estágio Pedagógico.

Não tendo sido possível proporcionar aos professores estagiários a prática pedagógica ao nível do ensino secundário, lecionámos somente ao nível do 3º ciclo, sendo-nos atribuídas turmas do 8º ano de escolaridade. Na disciplina de História, os estagiários tiveram de partilhar a lecionação dos tempos letivos na turma X do 8º ano de escolaridade, única turma lecionada, ao nível do 3º ciclo, pela nossa Orientadora de Estágio, Dra. Sónia Silvestre e relativamente à disciplina de Geografia foi-nos proporcionada a prática docente nas turmas X e Y, também do 8ª ano de escolaridade, ministradas pelo nosso Orientador de Estágio, Dr. João Fernandes.

Por uma questão de objetividade e de organização, abordaremos as disciplinas de História e de Geografia de forma isolada, relativamente às atividades curriculares. No que respeita às atividades extracurriculares, uma vez que estas tinham sempre presentes objetivos interdisciplinares, sendo que algumas delas constavam no Plano Anual de Atividades do Departamento de Ciências Humanas e Sociais, serão apresentadas de forma conjunta.

#### **1.4.1. Atividade curriculares - Disciplina de História**

Ao longo do ano foram lecionadas duas aulas de noventa minutos e onze aulas de quarenta e cinco minutos de História na turma em que fiquei afeto, o 8ºX.

Procurei sempre dedicar-me ao trabalho, em casa ou na escola, com afinco, seguindo, igualmente, as preciosas sugestões da Orientadora de Estágio, aquando a preparação e planificação de aulas. Desta forma, preparei com o máximo de rigor científico os conteúdos a lecionar, selecionei de forma criteriosa os materiais, organizando-os numa relação estreita com o fio condutor das aulas, diversifiquei estratégias ao longo do decurso de cada aula e procurei sempre a objetividade na transmissão dos diversos conteúdos. No sentido de atingir estes propósitos com o maior sucesso possível, elaborei e cumpri sempre as planificações que, atempadamente, foram entregues à Orientadora. No presente Relatório de Estágio encontra-se um exemplo de uma planificação da unidade didática, uma planificação de aula e um esquema concetual elaborados para a disciplina de História (Anexo I).

Em momento de lecionação, apresentei uma boa fluência no discurso adaptando-o, o mais possível, à faixa etária dos alunos em questão, tentando manter uma relação positiva com os discentes. Acredito, pelo exposto, ter atingido o objetivo final, isto é, a compreensão por parte dos alunos dos conteúdos lecionados.

Além disso, participei ativamente em outros momentos de aula: revisões para os testes de avaliação, aulas de apoio e orientei os alunos, em momento de investigação, aquando a realização de um trabalho prático.

Acresce ainda que elaborei, em conjunto com a minha colega de Estágio, dois testes de avaliação e a respetiva correção.

Relativamente aos temas abordados em aula, fossem constantes do programa de História ou outros temas do âmbito interdisciplinar, procurei realizar aulas que fossem de encontro às características da turma e dos objetivos de aprendizagem que os alunos deveriam atingir. Assim, desenvolvi os temas: “E2 - Renascimento e Reforma – a arte do Renascimento e a arte em Portugal”, “F1 – O Império Português e a concorrência internacional – uma nova potência marítima: a Holanda e o Império Inglês” e “G2 – As revoluções liberais – Independência dos Estados Unidos da América, França: o início da Grande Revolução, A Revolução Francesa em marcha, A Revolução Francesa: a fase republicana e Napoleão e o fim da Revolução Francesa”. Para estas aulas, foram elaborados e/ou utilizados diversos recursos, tais como, PowerPoint (todos os temas abordados), excertos de vídeos (para os temas E2 e G2), guiões de exploração dos vídeos (neste caso para a concretização do tema G2), textos de apoio e questões práticas, sejam com o objetivo de consolidar conhecimentos no fim da aula ou no decurso da mesma. Para além destes temas, concretizei aulas assistidas voltadas para a orientação e gestão da turma em momentos de trabalho de investigação (o trabalho tinha como temática principal “o Mar”), de sensibilização acerca de uma atividade a realizar pelos alunos (visita ao Museu do Carro Elétrico), trabalho individual subordinado ao tema “A Exploração do Trabalho Infantil” e de revisões e correção de fichas de avaliação.

Como professor estagiário, tive a excelente oportunidade de aprender a concretizar aulas que fazendo parte do plano estabelecido pela Orientadora de Estágio para a turma do 8º X, não constavam do programa de História. Estas aulas exigiram uma coordenação estreita com a minha colega de estágio, uma vez que o tempo disponível para a concretização dessas aulas era escasso, já que dispúnhamos de uma turma para

todos os estagiários, o que também se revelou fundamental para aprendermos a trabalhar em conjunto de uma forma dinâmica, ativa e eficaz em prol dos alunos. Além disso, foi necessário diversificar estratégias e, naturalmente, aplicá-las com sucesso para resultarem em aprendizagem. Foi um dos momentos em que tive a oportunidade de perceber que, de facto, um professor tem uma diversidade de afazeres que extrapolam a lecionação de aulas. Creio que este tipo de aulas resultaram eficazmente, tendo em conta a aprendizagem que os alunos revelaram possuir e as reflexões realizadas em momentos de Seminários Pedagógicos com a Orientadora de Estágio e os meus colegas de trabalho.

Foi-me concedida, no decorrer do Estágio Pedagógico a oportunidade de ser avaliado em uma aula assistida extraordinária, contando com a presença dos meus colegas, da Dra. Sónia Silvestre, da Dra. Ana Ribeiro e do Professor Doutor Avelãs Nunes, em que tentei apresentar uma estratégia motivadora para os alunos, mesmo que do ponto de vista pessoal essa estratégia não tenha sido a mais favorável. Contudo, acredito que o objetivo primordial, a aprendizagem dos alunos, decorreu com sucesso.

#### **1.4.2. Atividades curriculares - Disciplina de Geografia**

Ao longo do ano letivo lecionei sete aulas de noventa minutos e cinco aulas de quarenta e cinco minutos de Geografia, nas turmas a que fiquei afeto, o 8ºX e o 8ºY.

Tentei sempre realizar um trabalho sistemático, em casa ou na escola, tendo sempre como referência as preciosas orientações e sugestões do Orientador de Estágio, aquando a preparação e planificação das aulas. Desta forma, preparei com o máximo de rigor científico os conteúdos a lecionar, selecionei de forma criteriosa os materiais, em concordância com o fio condutor das aulas, diversifiquei estratégias ao longo do decurso de cada aula e procurei sempre a objetividade na transmissão dos diversos conteúdos. Em momento de lecionação, apresentei uma fluência no discurso adaptada, o mais possível, à faixa etária dos alunos em questão, tentando manter uma relação positiva com os discentes. Acredito ter atingido o objetivo fulcral, a aprendizagem pelos alunos dos conteúdos lecionados. No sentido de atingir estes propósitos com o maior sucesso possível, elaborei e cumpri sempre as planificações que, atempadamente, foram entregues ao Orientador. No presente Relatório de Estágio, encontra-se um exemplo de uma planificação da unidade didática, uma planificação de aula e um esquema concetual elaborados para a disciplina de Geografia (Anexo II).

Além disso, participei ativamente em outras situações de aula: exercícios de aplicação prática, acompanhamento nas fichas de avaliação, em aulas de apoio e apoiei os alunos, em momento de investigação, aquando a realização de trabalhos práticos na Biblioteca.

Acresce ainda que elaborei, em conjunto com a minha colega de Estágio, um teste de avaliação, realizando a respetiva correção.

Relativamente aos temas abordados em aula, que constavam do programa de Geografia ou de outros temas de âmbito interdisciplinar, procurei concretizar aulas que fossem de encontro às características da turma e dos objetivos de aprendizagem que os alunos deveriam atingir. Assim, desenvolvi os temas: “Meio natural: Riscos naturais e prevenção de catástrofes”; “População e povoamento: Distribuição e mobilidade da população – distribuição da população”; “Atividades económicas: atividade piscatória”; “Atividades económicas: atividades produtivas e sua sustentabilidade – a atividade industrial”; “Atividades económicas: serviços e turismo”. Para estas aulas, foram elaborados e/ou utilizados diversos recursos, tais como, PowerPoint (todos os temas abordados), excertos de vídeos (para todos os temas abordados à exceção do tema “População e povoamento: Distribuição e mobilidade da população – distribuição da população”), guião de exploração dos vídeos (neste caso para a concretização do tema “Meio natural: Riscos naturais e prevenção de catástrofes”), textos de apoio e questões práticas, sejam com o objetivo de consolidar conhecimentos no fim da aula ou no decurso da mesma. Para além destes temas, concretizei aulas assistidas voltadas para a orientação e gestão da turma em momentos de trabalho de investigação (o trabalho tinha como temática principal as “Catástrofes naturais”), de sensibilização acerca de uma atividade a realizar pelos alunos (visita ao Museu do Carro Elétrico) e de revisões e correção de fichas de avaliação.

Como professor estagiário, tive a excelente oportunidade de aprender a concretizar aulas que fazendo parte do plano estabelecido pelo Orientador de Estágio para as turmas do 8º X e 8º Y, não constavam do programa de Geografia. Estas aulas exigiram uma coordenação estreita com a minha colega de estágio, momento que se revelou, também, muito importante, já que aprendemos a trabalhar em conjunto de forma profícua dinâmica e ativa em prol dos alunos. Além disso, a gestão de grupo em contexto de Biblioteca, requereu uma contínua atenção no sentido de apoiar todos os alunos e satisfazer as suas necessidades na investigação, seleção e organização dos conteúdos a

constar no trabalho. Foi um dos momentos em que tive a oportunidade de perceber que, de facto, um professor tem uma diversidade de afazeres que não se resumem à lecionação de aulas. Acredito que este tipo de aulas obtiveram os resultados esperados, tendo em conta a aprendizagem que os alunos revelaram possuir e as reflexões realizadas em momentos de Seminários Pedagógicos com o Orientador de Estágio e os meus colegas de Estágio.

Foi-me concedida, no decorrer do Estágio Pedagógico a dispensa à avaliação em uma aula assistida extraordinária, uma vez que os intervenientes no processo avaliativo entenderam que já não seria necessário que tal situação ocorresse.

### **1.4.3. Atividades extracurriculares de História e de Geografia**

No que concerne às atividades extracurriculares, enunciarei as que participei como organizador ou colaborador, bem como alguns dos objetivos a atingir em cada uma dessas atividades.

Ao longo do Estágio Pedagógico, fui organizador da atividade, “Sessão de Cinema” (quando foram realizadas as reuniões intercalares) onde se encontravam ao dispor dos alunos filmes voltados para a área da História e da Geografia (Anexo III). Estes filmes, tinham como principais objetivos: promover a motivação dos alunos para as temáticas das antigas civilizações, recorrendo à ficção (“A múmia”); elucidar os alunos acerca de um período muito marcante da História (“1492: Cristóvão Colombo”); aprofundar os conhecimentos sobre as batalhas napoleónicas (As Grandes Batalhas - ”A Batalha de Waterloo” – Reconstituição Histórica); tratar, de forma lúdica, a questão da deriva dos continentes (“A Idade do Gelo 4”); sensibilizar os alunos para a necessidade da proteção e conservação do ambiente (“Lorax: Em busca da trífula perdida”). Organizei, igualmente, a visita de estudo ao Museu do Carro Elétrico no dia 17 de abril de 2013 (Anexo IV). Esta visita tinha objetivos de natureza interdisciplinar, dos quais destaco: consolidar alguns dos conteúdos programáticos de História (“Os países de difícil industrialização: o caso português”) e de Geografia (“Atividades económicas”) do 8º ano de escolaridade; permitir que os alunos conheçam um dos meios de transporte mais marcantes do século XX na cidade do Porto, especificamente o “elétrico”, o seu funcionamento e a sua importância na expansão da rede urbana; observar a atividade portuária na Doca de Leixões; valorizar o património do centro histórico do Porto como Património Mundial; compreender a importância dos espaços verdes no contexto

urbano; reconhecer a dimensão religiosa do Homem; constatar a importância da Sé Catedral na vida portuense; identificar os vários estilos arquitetónicos patentes na Sé do Porto (Românico, Gótico e Barroco); conhecer algum património cultural e religioso de Portugal; promover o espírito de grupo e de coesão das diversas turmas revestindo-se, por isso, de um cariz lúdico; visar a interdisciplinaridade entre Geografia, História e Educação Moral e Religiosa Católica.

Além disso, colaborei na realização das atividades: “Peddy-paper” (também no dia das reuniões intercalares); “Separadores temáticos”; convívio de Natal das turmas da escola (fundamentalmente, tinha como objetivo a promoção do espírito de partilha); no trabalho da turma do 8º ano, na atividade do Departamento das Ciências Sociais e Humanas, subordinado ao tema “o Mar” que apresentava como objetivos principais, o fomento para a leitura de lendas e narrativas relacionadas com o mar e apresentar-se como um contributo para o conhecimento e apreço pela história e cultura portuguesa; na atividade coordenada pelo meu colega de Estágio sobre a “Ficção científica e a História”; no concurso de fotografia intitulado “Olhar sobre a Gândara” que buscava o alargamento dos conhecimentos acerca das tradições, saberes e paisagens da Gândara; na atividade organizada pela minha colega de Estágio, “Picasso da turma 2013”.

Para além destas atividades, participei numa reunião de Departamento de Ciências Sociais e Humanas, em tarefas inerentes à direção de turma regida pelo Orientador de Estágio (registo de faltas, por exemplo) e em todas as reuniões de Seminários Pedagógicos com os Orientadores de Estágio., vários momentos.

Apesar de ter a clara consciência que a minha aprendizagem e dinamismo na concretização das diversas atividades, curriculares ou extracurriculares, será sempre um espaço com possibilidades de evolução, acredito que o trabalho por mim desenvolvido e tudo aquilo que a escola me concedeu para o meu crescimento pessoal e profissional resultaram em algo de profícuo para os alunos e para o docente estagiário.

## **1.5. Conclusão**

Dado que a preparação, organização e concretização das atividades curriculares e extracurriculares constituem a base do processo educativo, foi sempre nosso intento desempenhar todas as atividades desenvolvidas ao longo do ano letivo sobre a égide da exigência individual e rigor científico, baseados na atualização de conhecimentos e práticas, proporcionando-nos uma autorreflexão permanente, tentando sempre promover

um clima favorável à aprendizagem, de empatia, disciplina e respeito entre professor/alunos e alunos/alunos.

Procurámos prestar apoio constante no processo de ensino-aprendizagem, na aquisição e desenvolvimento de saberes de todos os alunos, nomeadamente, através da planificação dos conteúdos programáticos das aulas a lecionar, bem como de atividades motivadoras e diversificadas, tendo sempre em atenção a especificidade da turma, com o objetivo de a motivar para a importância da escola, da História e da Geografia no seu processo formativo.

Foi, indubitavelmente, um gratificante desafio, o decurso deste ano letivo, quer a nível profissional quer a nível pessoal, desenvolvendo um trabalho com espírito de esforço pessoal, lealdade, frontalidade e honestidade.

Ao longo das aulas que observámos ou concretizámos, orientaram-nos no sentido de promover a abertura ao diálogo e à livre troca de opiniões, a valorizar o conhecimento e a criatividade, a incentivar o debate que fomentasse a defesa e conservação do ambiente e do património. A Escola demonstrou, pelo seu espírito de solidariedade e constante preocupação por todos os intervenientes no processo educativo, que a componente familiar é, indubitavelmente, o primeiro educador e a estrutura basilar do tecido social. Por fim, pelas atividades desenvolvidas com os alunos apercebemo-nos da tónica colocada também no conhecimento e apreço pela identidade, língua, história e cultura portuguesa.

Foi um ano de experiências para a vida, aprendendo sempre com base na missão e valores da Escola que, desde o primeiro dia, reconhecemos como nossa.

Por fim, realizando uma breve reflexão e avaliação do decurso dos dois anos do Mestrado em Ensino de História e de Geografia, julgo que foram proporcionadas situações de aprendizagem teóricas e práticas que, indubitavelmente, contribuíram para uma melhoria dos alunos, uma vez que todos os docentes nos sugeriram bibliografia diversa ou colocaram um elevado nível de exigência e profundidade científica na elaboração de um qualquer trabalho proposto. No plano prático, ao longo destes dois anos, tivemos, por exemplo, a oportunidade de apresentar oralmente trabalhos ou, noutro contexto, experienciar a leção de aulas numa escola.

De um ponto de vista muito pessoal, creio que o peso da avaliação do segundo ano deveria ser superior ao primeiro ano, uma vez que nos coloca noutros contextos e em experiências mais diversificadas exigindo um esforço pessoal superior.

## **CAPÍTULO II – História do Carro Elétrico na cidade do Porto**

### **2.1. O “americano”**

O grande impulsionador do progresso nos transportes no século XIX, depois das diligências e dos carroções, foi o carril plano, que permitia a partilha com peões e outros veículos, uma vez que impunha a normalização da via, proporcionava o aumento da velocidade e facilitava a penetração nas cidades.

Em 1832, John Stephenson (1809-1893), um cocheiro irlandês, pretendia montar um caminho-de-ferro entre Nova Iorque e Haarlem para nele fazer circular um veículo a vapor. As autoridades não aceitaram esta proposta e, assim, foi forçado a utilizar cavalos como força de tração às carruagens, que continuariam a circular sobre carris (“StreetCar”). Tinham a vantagem de serem muito mais rápidos e cómodos, dado que evitavam as dificuldades que os maus pavimentos da maior parte das ruas provocavam à circulação. Porém, não foi bem-sucedido, uma vez que os carris eram salientes relativamente ao nível do piso da rua<sup>2</sup>.

Contudo, em 1852, Loubat (1799-1866), um francês a habitar em Nova Iorque, desenha um novo perfil de carril encastrável no pavimento, evitando, assim, os inconvenientes apresentados pelo carril anterior.

#### **2.1.1. O “americano” na cidade do Porto**

Antes da tração elétrica, foi a tração animal que desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento da cidade do Porto. Eram estes transportes puxados por animais que realizavam as deslocações do centro da cidade para as zonas limítrofes, nomeadamente, para as casas de verão das pessoas mais abastadas, localizadas especialmente na Foz do rio Douro, em Leça ou quintas situadas nos arredores da cidade.

---

<sup>2</sup> Martins, Fernando Pinheiro. “*O Carro Elétrico na cidade do Porto*”, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, 2007, página 13.

Na 1ª metade do século XIX, na cidade do Porto e arredores, circulavam liteiras, seges, entre outros veículos transportados por homens ou por animais, que se utilizavam para fazer face aos caminhos difíceis e acidentados.

Dadas estas dificuldades, associadas à reduzida lotação e crescente procura destes meios de transporte, afigurava-se como premente a existência de transportes regulares de passageiros que auxiliassem a encurtar as distâncias na cidade e chegar a áreas como a Foz, Matosinhos, Leça ou Devesas. Assim, em 1840 apareceram os carroções (carros de dimensões avantajadas puxados por bois com bancos laterais para 8 ou 10 pessoas), como novos veículos coletivos no Porto.

No entanto, devido à falta de comodidade, de velocidade e da reduzida lotação dos carroções, em 1870, o Barão da Trovisqueira<sup>3</sup> obtém uma concessão para a exploração de uma linha de “Americano” do Porto à Foz e Matosinhos.

Em 1871, ano em que este direito de concessão foi trespassado para José Dionísio de Melo e Faro e António Tavares Basto, é feito o assentamento da via-férrea.

A 9 de março de 1872, inicia-se a sua exploração comercial, tornando-se o Porto a primeira cidade portuguesa a implementar um sistema de “rail-road”, ou seja, de transporte por tração animal sobre carris.

Em maio de 1872, é inaugurado este novo transporte público - o “americano” - alcançando uma velocidade superior à dos carroções, não impedindo o trânsito de peões e de outros veículos, uma vez que passava a ter um percurso perfeitamente definido. O seu percurso situava-se entre a Porta Nobre (na Rua da Alfândega) e a Foz do Douro.

A 8 de março de 1873, esta concessão foi de novo trespassada para a Companhia Carril de Ferro Americano do Porto à Foz e Matosinhos (sociedade anónima criada por Tavares Basto), ficando conhecida por “companhia de baixo” (com sede no Ouro) – unindo o centro da cidade e outras zonas da cota baixa (da Marginal).

Em finais de março de 1873, surge uma nova concessão, atribuída a António Manuel Vieira de Castro e Evaristo Pinto, para a instalação do “americano” em várias ruas do Porto, e com o apoio de burgueses portuenses, surgiu a Companhia Carris de

---

<sup>3</sup> José Francisco da Cruz nasceu em 15 de março de 1824, no lugar da Trovisqueira, concelho de Vila Nova de Famalicão, embarcou para o Brasil em 1834, regressando a Portugal em 1851, com uma fortuna considerável, resultante do comércio. Recebeu no seu majestoso palacete, em Vila Nova de Famalicão, em 1861, o rei D. Pedro V e D. Luís, em 1863, sendo-lhe concedido o título de Barão de Trovisqueira em 1864, pelo mesmo monarca. A sua influência política e estatuto alcançado, permitiram-lhe obter a concessão para a instalação da linha do “americano” na cidade do Porto.

Ferro do Porto, com sede na Boavista, conhecida entre os populares por “companhia de cima”, que deveria “(...)ligar entre si os (...) bairros extremos [da cidade] e a estação do Pinheiro [em Campanhã]”<sup>4</sup>.

Em 1874, inicia-se a 1ª linha de carros americanos, da Companhia Carris de Ferro do Porto, entre a Praça Carlos Alberto e Cadouços / Foz.

Em 1875, são inauguradas as primeiras linhas urbanas pela Companhia Carris de Ferro do Porto, com o percurso compreendido entre a Boavista e Campanhã e entre o Bolhão e o Marquês de Pombal (mapa 1).

Dadas as suas características, o “americano” acabou por se manifestar como uma solução temporária na sociedade industrial, já que apresentava vários inconvenientes/constrangimentos, tais como: o número de animais necessários, o seu abrigo e alimentação, as epidemias e a sujidade que tornavam o gado incompatível com a crescente preocupação pela higienização da cidade. Acresciam a irregularidade dos horários e as dificuldades de tração numa cidade com um relevo bastante acidentado, com ruas bastante íngremes, o que tornava quase inviável a exploração de um sistema de transporte com tração animal (nas ruas mais inclinadas ter-se-ia que recorrer ao uso de uma parelha suplementar de animais). Além disso, dadas as inovações tecnológicas que iam proliferando (novas formas de tração, por exemplo) era evidente o atraso tecnológico deste meio de transporte.

A tração animal acabará definitivamente em 1904 (Anexo V).

Paralelamente, em 1878, outra forma de tração estabelece-se no Porto, a tração a vapor. Esta ligava a Boavista à Foz e a Matosinhos, logo, incidindo na zona ocidental da cidade, uma vez que esta era considerada das mais importantes fora do centro, devido à estreita ligação com as atividades piscatórias e de veraneio.

Os utentes deste meio de transporte a vapor eram essencialmente oriundos da classe mais abastada, capacitada para pagar os elevados preços dos bilhetes mas também porque eram estes os proprietários das residências junto ao mar. De notar que sendo esta classe mais rica residente no centro do Porto e possuindo estas habitações de verão,

---

<sup>4</sup> Araújo, Júlio. «Os carros “americanos”», Porto, O Tripeiro, V Série, ano I, nº6, outubro de 1945, página 139, in Elsa Maria Teixeira Pacheco, “Os transportes colectivos rodoviários no grande Porto”, Revista da Faculdade de Letras – Geografia, I Série, volume VIII, Porto, 1992, página 15.

conduziram à intensificação das deslocções de pessoas do centro da cidade para esses lugares circundantes.

Este tipo de tração não obteve autorização para circular no interior da cidade ficando, desde logo, a sua utilidade como transporte coletivo de pessoas colocada em causa. Nunca substituiu os “americanos” na cidade e também não foi o modo de deslocção de pessoas exclusiva do eixo Boavista – Foz – Matosinhos, logo, a sua importância foi diminuta, desaparecendo em 1914.

## **2.2. O Carro Elétrico na cidade do Porto**

### **2.2.1. O potencial da tração elétrica**

Em 1879, Siemens<sup>5</sup>, na Exposição dos Ofícios em Berlim, e a empresa franco-suíça Ce. de L’Industrie Électrique, na Exposição da Eletricidade em 1881, em Paris, colocaram a circular pelos respetivos espaços das Exposições um tramway<sup>6</sup> eletrificado, com o objetivo de divulgar o potencial da tração elétrica. Para além da receptividade por parte dos visitantes dos certames, mais significativo foi o facto desta tecnologia e deste novo meio de transporte serem alvos de especial atenção das potências industriais da época, ou seja, a Alemanha, a França e os Estados Unidos. Este meio de transporte atingiria uma rápida notoriedade nos espaços urbanos, funcionando como transporte coletivo, revelando-se rentável, funcional, seguro e simples. Tal como refere Jorge Fernandes Alves, “ (...) *um veículo que recebe corrente através de um cabo ligado a um circuito aéreo de fios, a partir de uma estação geradora, com retorno de corrente pelos carris, rapidamente este transporte se vai expandir em espaços urbanos para serviço colectivo, dada a simplicidade e segurança que apresentava no seu funcionamento e as perspectivas de rentabilidade económica que suscitava*”<sup>7</sup>.

Nos finais do século XIX, os “elétricos” marcaram presença nos Estados Unidos (1889) e em várias cidades espalhadas pela Europa, tal como, na França (como Lyon),

---

<sup>5</sup> Werner Von Siemens (1816 – 1892) – Engenheiro eletrônico prussiano (atual Alemanha), que realizou vários inventos, entre os quais, o dínamo elétrico de corrente alternada, a borracha como isolador elétrico e o comboio elétrico (1879).

<sup>6</sup> Elétrico

<sup>7</sup> Alves, Jorge Fernando (1998). “Os Elétricos do Porto, a memória e o Museu” (Revista “O tripeiro”). Porto, 7ª série, nº 1, página 3.

Suíça (Genève, por exemplo), Alemanha (Bremen), Bélgica (Bruxelas), Inglaterra (como Coventry) ou Itália (Milão), pelas vantagens que apresentavam, nomeadamente: a utilização de uma energia mais limpa (quando comparada com a força animal e a insalubridade que provocava nas cidades devido aos dejetos dos animais), o maior conforto, a regularidade dos horários, o alcance de uma velocidade constante, a movimentação pelas mais diversas ruas, independentemente da sua maior ou menor inclinação, a possibilidade de iluminar, quer no interior quer no exterior o veículo e a aproximação de locais mais afastados entre si (promovendo as ligações ao caminho-de-ferro, permitindo a construção de habitações ou fábricas fora do centro das cidades, originando novos subúrbios, logo, possibilitando o alargamento das redes urbanas fruto da maior mobilidade).

### **2.2.2 A tração elétrica na cidade do Porto**

Também em Portugal, a partir de 1895, concretamente na cidade do Porto, o “elétrico” iniciou um período em que se tornou, durante algumas décadas do século XX, o mais relevante transporte urbano coletivo.

A 18 de março de 1893, após várias disputas pela posse da concessão da exploração das linhas, a Carril funde-se com a Carris, permanecendo com a designação de Companhia Carris de Ferro do Porto (detentora de maior capital). O objetivo fundamental foi o de estabelecer linhas mais curtas e regulares, com o intuito de servir os arredores, uma vez que se registava um aumento considerável da população. Desta forma, apresentavam-se reunidas as condições para se falar em transportes urbanos do Porto, já que a sua rede pretendia servir a população do centro e dos arredores.

A 17 de janeiro de 1894, a Companhia Carris, concretiza uma petição à Câmara do Porto, com o objetivo de substituir a tração animal pela energia elétrica, inicialmente como ensaio, nas linhas da Marginal e da Restauração. No mesmo ano, obteve a licença através da Direção dos Serviços Telégrafo-postais (entidade responsável pela aprovação deste tipo de licenças), contudo, apenas para a linha da Restauração, com a imposição de regras de prevenção, uma vez que o “elétrico” não poderia interferir nos serviços telegráficos.

Em 1895 (inícios do ano), estavam reunidas todas as condições necessárias para eletrificar esta linha, uma vez que, para além das devidas autorizações, tanto

governamental como camarária, também já possuíam o terreno com dimensão e localização propícias para a construção da estação de produção de eletricidade, das oficinas e do resguardo dos carros “elétricos”. Surgirá, então, em 1895, a Central Termoelétrica da Arrábida, localizada no Ouro (perto das linhas da Companhia de Carris e com acesso a quantidades de água muito significativas, uma vez que se encontrava à beira rio). As máquinas aí instaladas produziam a necessária corrente contínua, de tensão constante, para movimentar o sistema de tração elétrica. Da estação central saía a linha aérea que fornecia a energia aos veículos, tendo os carris a função de realizar o retorno do circuito. Com o alargamento da rede do “elétrico”, apareceram subestações, que serviram de suporte e alimentação elétrica aos veículos. Esta Central permanecerá em funcionamento cerca de 20 anos, sendo substituída pela Central de Massarelos (fundada em 1915), em consequência de uma imposição camarária, aquando a concessão da viação elétrica de 1906. Urge referir que este tipo de edifício, localizado na cidade, conduziu ao descontentamento da população, uma vez que sendo estas Centrais sustentadas a carvão, acabavam por espalhar resíduos pelas habitações. Somente nos anos 50, foram gradualmente substituídas pela rede elétrica nacional, solucionando-se este problema.

Estes veículos eletrificados resultaram da adaptação do americano, elevando-se a plataforma de maneira a encaixar o motor, passando a pesar cerca de 6 toneladas e a permitir o transporte de 30 passageiros. No seu tejadilho localizava-se o trólei que contactava com o cabo elétrico aéreo. Esta haste móvel permitia realizar a viagem de retorno no final de cada linha. Através das imagens colocadas em anexo poderemos conhecer um pouco da evolução dos modelos desde os finais do século XIX até meados do século XX. (Anexos VI a XI).

#### **2.2.2.1. A primeira linha de tração elétrica no Porto**

A 12 de setembro de 1895 inaugura-se a primeira linha com carros de tração elétrica, na cidade do Porto, entre Massarelos e o Carmo, via Restauração. Tal como afirma Jorge Fernandes Alves, *“A carruagem movida por tracção elétrica é uma das maravilhas da tecnologia dos fins do século XIX. A tração faz-se pela utilização de uma*

*energia de natureza oculta, que poucos compreendem, (...), a tracção eléctrica operava uma verdadeira revolução nos transportes colectivos urbanos.”*<sup>8</sup>.

Também o jornal Comércio do Porto (entretanto desaparecido) fazia referência ao dia da inauguração escrevendo, *"Escusado será dizer que os resultados excederam a expectativa. Entre aqueles pontos (Massarelos e Cordoaria), cuja distância é de 1.200 metros, o carro subia sem o mais leve inconveniente, atingindo velocidades de 15 quilómetros por hora"*.<sup>9</sup>

No sítio da internet do Museu do Carro Elétrico podem ler-se pequenos excertos do supracitado jornal, datados de 13 de setembro de 1905, referindo o dia da inauguração da primeira linha com carros de tração elétrica e o impacto que teve na população portuense: *"Carros americanos a tracção eléctrica – Principiou hontem, effectivamente, o serviço de transporte de passageiros nos carros americanos a tracção eléctrica, entre a Cordoaria e a Arrabida. (...) Andaram em serviço os vehiculos n.ºs 2 e 3, havendo carros de 15 em 15 minutos. Foi grande a afluência de passageiros. Nos lugares onde havia paragens juntou-se muita gente durante o dia a ver os carros. (...) Estiveram hontem superintendendo no serviço os snrs. José Ribeiro Vieira de castro, gerente, e Celestino Candido do Cruzeiro Seixas, inspector da Companhia Carris de Ferro."*<sup>10</sup>

Assim, esta primeira linha mostrava as vantagens da tração elétrica, conduzindo ao célere alargamento da rede. Desta forma, a 20 de abril de 1896, abriu-se a linha de "elétrico" da rua Infante D. Henrique ao castelo do Queijo, sendo esta bastante relevante já que agilizava o transporte de mercadorias da Alfândega até Leixões. A 18 de maio de 1897, a Companhia de Carris obtém a autorização de instalar a tração elétrica na totalidade das suas linhas. A 27 de agosto do mesmo ano, aprovam-se os projetos técnicos para as linhas da Praça da Boavista à Praça da Batalha, da rua Infante D. Henrique ao Hospital Conde Ferreira, do entroncamento das Ruas Cedofeita e Boavista à Rua Santa Catarina, do Castelo do Queijo a Matosinhos e Leça e da Praça da Boavista ao Castelo do Queijo através da nova Avenida da Boavista. Pode dizer-se que é a partir

---

<sup>8</sup> Alves, Jorge Fernando (2000). *"Nos trilhos da cidade. Aspetos históricos dos transportes colectivos do Porto"* (revista da Faculdade de Letras – "História"). Porto, III Série, vol. 1, página 103.

<sup>9</sup> Jornal *Expresso*, Porto 14 de setembro de 2007.

<sup>10</sup> Fonte: <http://museucarroelectrico.wordpress.com>

desta data que o “elétrico” ocupará o seu lugar de destaque na história dos transportes urbanos na cidade do Porto.

#### **2.2.2.2. Carros para o povo**

Paralelamente, surgiram vozes (dos vereadores nas reuniões da Câmara) que se opunham ao facto da Companhia não contribuir financeiramente para o orçamento camarário e contra a carestia destes transportes, não estando acessíveis a todos o usufruto das vantagens de se fazerem mover por carro eléctrico. Sendo este encarado como a solução ideal para conduzir as populações a procurar habitação na periferia, uma vez que eram locais mais saudáveis para as pessoas viverem, questionava-se o elevado custo das tarifas para a maioria dos trabalhadores das fábricas ou oficinas que recebiam salários muito baixos. O “elétrico” revelava-se, por isso, um transporte de elite e sazonal, pois a maior frequência de utentes registava-se nas linhas que conduziam à praia da Foz e de Matosinhos. Acima de tudo, o que se reivindicava eram “carros para o povo”. No entanto, a Companhia Carris de Ferro do Porto criou o bilhete anual (o seu sucessor foi o passe), tendo um custo bastante elevado numa fase inicial mas, posteriormente, quando ocorreu a desvalorização da moeda (fundamentalmente a partir da 1ª Guerra Mundial), tornou-se num elemento de ação social. Esta luta da cidade do Porto e das exigências anteriormente evocadas, relativamente à Companhia Carris, teve a sua maior expressão a partir de 1903, quando se coloca a hipótese de abertura de um novo concurso para a concessão de exploração das linhas do “elétrico”. A Carris tentou ainda que a Câmara estabelecesse uma contribuição a ser paga anualmente a esta pela Companhia, no entanto, tal facto não se concretizou uma vez que a pressão da imprensa (principalmente por parte do jornal republicano *Voz Pública*) e da própria população foi intensa, dando origem a um primeiro concurso em 1904 (entretanto anulado) e a um novo concurso público em 1906, para a “viação eléctrica”, surgido devido à anterior concessão ser para “americanos”. Este concurso não teve a participação da Carris, não só porque acreditava que receberia uma indemnização devido à cassação das suas licenças mas também pelo facto de parte da sua rede percorrer estradas estatais e não apenas camarárias. Este concurso foi ganho por Paiva Imãos & Mathieu Lugan, que, posteriormente, a transmitiu à Companhia de Viação Elétrica do Porto, o que conduz a um cenário algo inédito, uma vez que é a Companhia de Viação que possui a concessão para a circulação do “elétrico” na cidade do Porto, porém, é a Companhia de Carris que

possui as infraestruturas industriais para garantir a circulação do veículo. Perante a impossibilidade de operar, a Companhia de Viação Elétrica do Porto acabou por se fundir (a 24 de agosto de 1908) com a Companhia Carris de Ferro do Porto, prevalecendo o nome da Carris como designação oficial da empresa possuidora da exploração das linhas do “elétrico” para a cidade invicta, durante cerca de 40 anos.

Com esta fusão, a Carris não foi mais a mesma, quer na sua estrutura (já não era suportada pela família Vieira de Castro<sup>11</sup>) quer no seu funcionamento. O seu crescimento, revelou-se pouco sustentado, deteriorando-se financeiramente ao longo dos anos 20 e 30 devido à obrigatoriedade do cumprimento de um leque de cláusulas constantes no contrato de 1906 (a que atribuímos especial relevo a fixação do preço das tarifas que só poderiam ser modificadas através de negociações com a Câmara), à pressão social, uma vez que o transporte público era um elemento fundamental para a vida e dinâmica urbana (abordaremos esta questão posteriormente de forma um pouco mais pormenorizada), à ocorrência de uma série de greves dos trabalhadores e à rápida inflação e subida de preços (consequência da 1ª Guerra Mundial). Inclusivamente, em especial durante o período republicano, emergiram as teorias de municipalização que incentivavam a redução do investimento privado (não se procedia à manutenção ou à recuperação dos equipamentos), canalizando grande parte dos lucros para os acionistas. Assistiu-se, conseqüentemente, a um declínio do serviço prestado pela Carris nos últimos anos da sua administração. Também a expansão da rede ocorrida anos antes, a multiplicação das carreiras urbanas (que obrigou a Companhia a contribuir com uma superior taxa municipal), aumentou as suas despesas.

### **2.2.2.3 Expansão da rede elétrica**

Tal como já foi mencionado, o “elétrico” como transporte coletivo possibilitou o contacto entre o centro da cidade e a periferia, através da criação de novas linhas de tração elétrica. Este alargamento é referenciado por Jorge Fernandes Alves, “(...) *entre 1908 e 1912, a rede instalada passa dos 48,188 Km para 69,438 Km, um aumento de 43% em cinco anos, em resposta ao prazo de instalação de novas linhas ou “pontas”*”

---

<sup>11</sup> José Ribeiro Vieira de Castro (1843-1905), emigra para o Brasil de onde regressou, em 1870, para o Porto, tornando-se num dinâmico empresário. Investiu a sua fortuna na Companhia Carris de Ferro do Porto, onde chegou a gerente em 1877.

de linha previsto no contrato de 1906.”<sup>12</sup>. Esta expansão é também fruto da pretensão das populações locais, uma vez que ambicionavam aceder ao transporte público e à cidade a partir da sua localidade. Este desejo não seria, porém, totalmente satisfeito por parte da Carris, não apenas por razões económicas mas também por questões que se prendiam com os contratos de concessão. A resolução desta situação passava várias vezes pelo financiamento da instalação das linhas por parte de comissões locais. Quando esta ação se concretizava, a inauguração da linha era acompanhada de uma festa comemorativa. Esta situação atesta bem a necessidade e a forte convicção do interesse e importância que o “elétrico” tinha para as comunidades da periferia, como veículo de integração social, promotor da fixação de população em zonas limítrofes e facilitador das deslocações para os locais de maior empregabilidade localizados no centro da cidade do Porto.

Até 1914, a rede de “elétricos” aumentou consideravelmente, estando já toda a rede de “americanos” eletrificada<sup>13</sup>, centrada na zona da “baixa” da cidade (foco da atividade económica), contudo, ampliada para Norte: até Matosinhos, Ponte da Pedra (direção Braga), Monte dos Burgos (direção Viana do Castelo) e estação de caminhos-de-ferro de Ermesinde (direção Guimarães); para Sul: para localidades de Vila Nova de Gaia, como Santo Ovídio, Coimbrões e estação das Devesas; e para Este: ligando-se o “elétrico” à Venda Nova (direção Penafiel) e S. Pedro da Cova (zona de exploração mineira<sup>14</sup>). O minério era transportado num veículo elétrico apropriado, a zorra (Anexo XII).

Desta forma, podemos aferir que é o “elétrico”, a par da existência em dados locais das estações de caminho-de-ferro, que está na origem do alargamento da rede urbana no sentido centro da cidade para a periferia. Locais onde o “elétrico” passasse, parasse ou efetuasse ligações com estações de caminho-de-ferro seriam zonas habitacionais de preferência (veja-se, a título de exemplo, o caso das Devesas em Vila Nova de Gaia).

Esta situação é igualmente notada entre 1914 e 1935, altura em que se assiste a um aumento de habitações em zonas desde a Fonte da Moura até ao Castelo do Queijo

---

<sup>12</sup> Alves, Jorge Fernando (2000). “Nos trilhos da cidade. Aspetos históricos dos transportes colectivos do Porto” (revista da Faculdade de Letras – “História”). Porto, III Série, vol. 1, página 106.

<sup>13</sup> A partir de 1912, as linhas do elétrico passam a ser identificadas por números.

<sup>14</sup> A partir dos anos 30 do século XIX, a aumento da exploração do carvão (antracite) conduziu um elevado número de trabalhadores para esta zona. As minas seriam encerradas em 1970.

(expansão para Oeste) e a um crescimento da população, por exemplo, na freguesia de Cedofeita, de 1911 para 1935, registou-se um aumento de cerca de 6000 habitantes e na de Ramalde cerca de 3500 habitantes<sup>15</sup>.

Esta expansão da rede do “elétrico” pode ser observada no mapa 2.

Entre 1935 e 1950 procedeu-se a acrescentos na rede de “elétricos” em pequenos circuitos, como por exemplo, de Matosinhos até Leça da Palmeira, contornando a Doca nº1 do porto de Leixões). Destacamos, para esta linha, o papel das Zorras (Anexo XIII).

#### **2.2.2.4 A municipalização**

É já no período do Estado Novo, a 1 de julho de 1946, que ocorre o “resgate da concessão”<sup>16</sup>, isto é, a transferência do exclusivo da exploração das linhas de tração elétrica e dos transportes através do “elétrico” detida pela Companhia Carris de Ferro do Porto para a Câmara Municipal do Porto, criando-se assim o Serviço de Transportes Coletivos do Porto (STCP)<sup>17</sup>.

Este procurou corresponder às expetativas da opinião pública, fornecendo mais circuitos, veículos mais modernos, preços mais reduzidos e horários mais regulares.

Porém, dado o tipo de veículos (mais modernos e rápidos) que agora circulavam pela cidade do Porto e arredores (automóvel, por exemplo), o “elétrico” já não detinha a imponente imagem de outrora, tornando-se um obstáculo à crescente velocidade do transporte rodoviário. Em cidades europeias, como Paris ou Londres, circulavam autocarros e era precisamente este meio de transporte que as populações pretendiam ver a circular pelas ruas da cidade invicta. Daí que, a partir de 1948, se assista à gradual utilização do autocarro (chegaram nesse ano 11 autocarros que partiam da Avenida dos Aliados para a Foz, Douro, Viso, Carvalhido, Areosa, Contumil e Azevedo, procedendo-se, igualmente, à construção da central de recolha na Carcereira) e ainda do troleicarro (iniciam a sua circulação pela cidade em 1959, no entanto, a sua utilização

---

<sup>15</sup> Pacheco, Elsa Maria Teixeira, Op. cit., p.20

<sup>16</sup> Alves, Jorge Fernando (1998). “Os Elétricos do Porto, a memória e o Museu” (Revista “O tripeiro”). Porto, 7ª série, nº 1, página 3.

<sup>17</sup> Este resgate deveria ter ocorrido em 1941 (cumprindo o aviso prévio de 5 anos emanado pela Câmara Municipal em 1936), contudo, só veio a concluir-se em 1946, ainda que de forma especial e transitória, devido à eclosão da 2ª Guerra Mundial e fortes oposições à municipalização. A Companhia Carris de Ferro do Porto dissolveu-se em 3 de Outubro de 1949, após receber a indemnização fixada em 144 mil contos.

revelar-se-á temporária, uma vez que o preço do combustível necessário para os autocarros se tornou, entretanto, mais acessível).

Urge referir que, somente em 1967 os “elétricos” são, em número, inferiores aos autocarros (130/241<sup>18</sup>), sendo esta a data que marca o gradual e inevitável desaparecimento do “elétrico” como principal meio de transporte público. Apesar de conviverem em simultâneo, verifica-se um aumento do número de autocarros (o que conduz à substituição das linhas do “elétrico” por autocarros) e a crescente utilização do veículo automóvel pessoal.

Se a esta necessidade de modernização (de veículos, paragens, entre outros investimentos), com os custos inerentes ao processo, lhe associarmos a necessidade dos STCP custearem, através da sua atividade, o empréstimo bancário (contraído para pagar a indemnização à Companhia Carris de Ferro do Porto), poderemos perceber que a situação financeira dos STCP era bastante frágil, agravando-se ainda mais ao longo das décadas de 1960 e 1970, dadas as necessidades de prestar novos serviços, nomeadamente, sociais, com os passes para idosos ou estudantes. No entanto, posteriormente, esta ação social serviu para atenuar a situação económica dos STCP, uma vez que o Estado passou a atribuir uma “indemnização compensatória”<sup>19</sup>.

Os STCP, após a ocorrência da Revolução de 25 de abril de 1974, passaram para a proteção do governo central, transformando-se, em 1994, numa sociedade anónima de capitais públicos (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.), assumindo o “elétrico”, no presente, uma função primordialmente turística.

### **2.3. O Carro Elétrico na cidade de Coimbra (breve referência)**

*“O eléctrico facultou a quem habitava Coimbra uma nova relação espaço-tempo (velocidade) e uma nova relação informação-território (estilo de vida e uso de espaço público), que se desenvolveu e que descreve a sociedade de hoje, uma sociedade dependente da mobilidade de transportes.”<sup>20</sup>*

Outras cidades do país conheceram a introdução do carro elétrico no final do século XIX e inícios do século XX. Coimbra foi uma dessas cidades.

---

<sup>18</sup> Alves, Jorge Fernandes, Op. cit., p.6.

<sup>19</sup> Alves, Jorge Fernando (2000). “Nos trilhos da cidade. Aspectos históricos dos transportes colectivos do Porto” (revista da Faculdade de Letras – “História”). Porto, III Série, vol. 1, página 108.

<sup>20</sup> Gonçalves, Guida Manuela Ramalho (2010). “Coimbra por entre linhas: O transporte colectivo sobre carris e a evolução do espaço urbano” (Dissertação de Mestrado). Coimbra, Departamento de Arquitectura da FCTUC.

Somente em 1798 se efetiva a abertura da nova estrada de Lisboa a Coimbra, criando-se um serviço regular de transporte. A expectativa seria, mal fosse possível, chegar à cidade do Porto. Este serviço (entre Lisboa e Coimbra) era realizado por diligências que demoravam cerca de 37 horas. Contudo, acabou por encerrar em maio de 1804 devido à diminuta afluência de público e à má gestão da empresa. Consequentemente, saíram prejudicadas as deslocações por estrada entre Coimbra, Lisboa e Porto.

Já no reinado de D. Maria II, por ação de Fontes Pereira de Melo, as obras para construir uma ligação entre Lisboa e Porto (passando por Coimbra), foram principiadas. A 8 de maio de 1855, inaugurou-se o serviço de Mala-posta entre Carregado e Coimbra. Destaque para o tempo de viagem ser agora de 23 horas, desde a estação da Mala-posta (onde se localiza hoje o mercado de D. Pedro V) e o Carregado.

Paralelamente, no século XIX assiste-se à expansão do caminho-de-ferro pelo país, nomeadamente, com a ligação por via-férrea, em 1864, entre Lisboa a Vila Nova de Gaia (de notar que só atingirá a cidade do Porto em 1877, quando é inaugurada a ponte Maria Pia), proporcionando a passagem e paragem em Coimbra na zona, hoje em dia, conhecida por Estação Velha, promovendo o desenvolvimento económico da cidade e o encurtamento das distâncias entre a cidade de Coimbra e estes dois polos atrativos.

No entanto, tal situação gerou um problema, isto é, um marcante distanciamento da estação de caminho-de-ferro ao centro, já que, somente em 1885 seria aberto o ramal do centro da cidade. Daí que fosse premente possuir um meio de transporte rápido e económico, que transportasse as pessoas (de todos os estratos sociais) de um dado local para a estação. Tal como ocorreu no Porto, a grande preocupação foi a de tornar este meio de transporte acessível a todos, com enfoque especial nos menos abastados. Este facto está na origem da introdução, em Coimbra, dos “americanos”. Assim, estava mais facilitado o movimento de pessoas entre a estação de comboio e o centro da cidade, criando-se a empresa Rail Road Conimbricense, à qual foi atribuída, pela Câmara em 1873, a concessão da circulação dos “americanos” e respetivo assentamento dos carris (iniciaram-se as obras em abril de 1874), tendo a inauguração da primeira linha ocorrido a 17 de setembro (ligava a Calçada, em frente ao Arco Almedina, à estação dos caminhos de ferro<sup>21</sup>). Esta conhecerá um prolongamento até ao Largo da Portagem.

---

<sup>21</sup> Torgal, Luís Filipe (1991/1992), “*O carro elétrico em Coimbra*”, Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras, página 11.

Porém, devido fundamentalmente à impossibilidade de redução do preço dos bilhetes, a linha e, conseqüentemente a empresa, não obteve êxito suspendendo, em 1875, a sua atividade.

Em outubro de 1902, um grupo de pessoas solicitou à Câmara uma concessão para a instalação de uma nova via-férrea urbana de “americanos” que servisse a parte alta da cidade, a estação de Coimbra B, estrada da Beira e outros pontos<sup>22</sup>.

Não obstante a preferência por um meio de transporte de tração elétrica, o facto de não ter surgido ninguém interessado em investir na sua instalação, levou Manuel Braga (presidente da Câmara de Coimbra) a aceitar o contrato de concessão de “americanos” a 29 de janeiro de 1903 à agora formada empresa Carris de Ferro de Coimbra que inicia a instalação da linha entre a Estação Velha e a Portagem (Anexo XIV), inaugurada a 1 de janeiro de 1904.

Assim, como na cidade do Porto, este novo serviço obteve uma significativa recetividade por parte de todos os cidadãos. Esta afirmação pode ser comprovada através da leitura de uma passagem do jornal *O Conimbricense*: “os carros americanos tiveram [nesse dia] durante a tarde e ainda pela noite dentro grande movimento de passageiros”<sup>23</sup>.

Em 1904, a Carris de Ferro de Coimbra inaugurou um novo trajeto, da Praça 8 de Maio à Rua Infante D. Augusto (junto à Universidade).

Contudo, tal como se verificou no Porto, também a pronunciada inclinação das ruas da cidade demonstraram as limitações do “americano”, relativamente às vantagens da tração elétrica. Apesar disso, os “americanos” manter-se-iam ativos pelo menos até 1951 (existência de um carro “americano” a funcionar como atrelado).<sup>24</sup>

Será esta Companhia que empreenderá a tarefa de substituir a tração animal pela elétrica. Devido ao avultado investimento, a empresa Carris de Ferro de Coimbra, transformar-se-á numa Sociedade Anónima - a Companhia Carris de Ferro de Coimbra.

---

<sup>22</sup> Torgal, Luís Filipe, *Op cit.*, p.12.

<sup>23</sup> *O Conimbricense*, ano 57, 2 de janeiro de 1904, in Luís Filipe Torgal (1991/1992), “*O carro elétrico em Coimbra*”, Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras, página 13.

<sup>24</sup> Costa, António Rodrigues da, “Breves notas da história dos transportes urbanos”, *apud Revista dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra*, ano 1, nº 4, p.10, in Luís Filipe Torgal (1991/1992), “*O carro elétrico em Coimbra*”, *cit.*, página 15.

Esta, a 6 de março de 1908, suspenderá os seus serviços abrindo caminho à municipalização, que ocorrerá a 15 de maio de 1908<sup>25</sup>.

Garantido o empréstimo financeiro e resolvidos alguns problemas técnicos, a tração elétrica apresenta, agora, condições para um funcionamento regular em Coimbra. Esta foi inaugurada a 1 de janeiro de 1911, com 3 linhas (Estação Velha – Rua da Alegria; estação Nova – Universidade; Estação Nova – Olivais).

Este sistema de transporte organiza-se em torno dos mesmos objetivos da Companhia Carris de Ferro do Porto, ou seja, para proporcionar “carros para o povo”, através de preços reduzidos e de linhas que servissem os interesses da população. Em 1913, era esta a realidade de algumas das artérias de Coimbra (Anexo XV).

A partir de 1911, assistir-se-ia ao aumento das linhas elétricas e do número de veículos em circulação, acompanhando a difusão para novos espaços da população, também ela em crescimento. Veja-se, a título de exemplo, o prolongamento da linha desde a Alegria até ao Calhabé (1913) ou o surgimento de uma nova linha entre os Arcos do Jardim e o Calhabé, via Rua dos Combatentes da Grande Guerra (1929)<sup>26</sup>.

O “elétrico” torna-se, por isso, fundamental para a cidade de Coimbra, tal como afirmava Marnoco e Sousa (presidente da Câmara de Coimbra entre 1904 e 1910): os *“proprietários que vêem valorizados os seus prédios da periferia da cidade; os industriais e comerciantes, que encontram na expansão da vida económica da cidade, novas condições de existência; as classes trabalhadoras que podem mais facilmente viver fora dos centros da indústria e das fábricas (...).”*<sup>27</sup>.

No entanto, no dia 16 de agosto de 1947, é inaugurada (primeira em Portugal) uma linha de troleicarros (apelidados de “pantufas”, devido ao facto de serem silenciosos e não prejudicarem o ambiente, quando comparados com os “elétricos”<sup>28</sup>) entre a Portagem e Santa-Clara (Anexo XVI). Referia a imprensa da época que este novo

---

<sup>25</sup> Revista SMTUC – Edição comemorativa dos 100 anos da Municipalização dos Transportes Urbanos em Coimbra, (Excerto da Acta original da Câmara Municipal de Coimbra do dia 15 de Maio de 1908), 15 de maio de 2008, pp. 4 e 5.

<sup>26</sup> Os anos 20 foram o período áureo do eléctrico em Coimbra, onde se verifica um forte investimento em novas linhas e veículos eléctricos.

<sup>27</sup> Anais do Município de Coimbra, 1904-1919, p. 76 – in, Luís Filipe Torgal (1991/1992), “O carro eléctrico em Coimbra”, cit., pp. 20 e 21.

<sup>28</sup> Revista SMTUC – Edição comemorativa dos 100 anos da Municipalização dos Transportes Urbanos em Coimbra, 15 de maio de 2008, página 17.

transporte foi muito benquisto pela população, «*suaves, cómodos e sem “maus cheiros”, os troleicarros “trepam” facilmente até ao Alto de Santa Clara*»<sup>29</sup>. É o anúncio da gradual substituição dos “elétricos” por troleicarros na zona urbana. Apesar disso, o “elétrico” manteve-se em circulação até 1 de janeiro de 1980, por decisão camarária. Era o fim do vagaroso, pesado e barulhento veículo que, apesar de tudo, prestou um enorme e valioso serviço à cidade e à sua população durante 69 anos.

Lamenta-se apenas o facto deste meio de transporte não ter sido alvo de um investimento no sentido de perpetuar a sua memória, possibilitando aos alunos de outros locais que vêm para Coimbra estudar e aos turistas que acorrem a esta cidade marcadamente universitária, conhecer a relevância deste veículo numa dado período da história da cidade de Coimbra.

---

<sup>29</sup> Idem, p.30.

## **CAPÍTULO III - O Turismo e os produtos turísticos na cidade do Porto**

### **3.1 Conceito de Turismo**

O presente capítulo versa sobre o “elétrico” e as possibilidades de desenvolvimento turístico que lhe estão associadas. Daí que não poderíamos iniciar esta tarefa sem explicitar o conceito de Turismo. Assim, e segundo a Organização Mundial de Turismo, o conceito define-se como “o conjunto de atividades praticadas pelos indivíduos durante as suas viagens e permanência em locais situados fora do seu ambiente habitual, por um período contínuo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, negócios e outros”<sup>30</sup>.

### **3.2. O Turismo em Portugal**

Em Portugal, a entidade que coordena este sector é o Turismo de Portugal I.P., integrada no Ministério da Economia e da Inovação, sendo responsável por promover, valorizar e conferir sustentabilidade à atividade turística. Nesse sentido, deverá centrar a sua atividade na qualificação e no desenvolvimento das infraestruturas turísticas, no incremento da formação dos recursos humanos, na coordenação dos que promovem, a nível nacional e internacional, Portugal como destino atrativo de turismo e na dinamização de Produtos e Destinos verificando a aplicação e concretização do Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT) até 2015.

#### **3.2.1. Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT)**

O PENT é um documento elaborado pelo Ministério da Economia e da Inovação, editado em 2007, cuja finalidade primordial é promover, através do cumprimento dos objetivos de longo, médio e curto prazo, um crescimento sustentável do turismo. Neste, plasmam-se os fatores que diferenciam o país relativamente a outros países que com ele concorrem neste âmbito, sendo estes, nomeadamente: o Clima e Luz, História, Cultura e Tradição, Hospitalidade e Diversidade Concentrada. Desta forma, neste plano definem-se dez produtos turísticos estratégicos para o nosso país: Sol e Mar, Touring Cultural e Paisagístico, Turismo City Break, Turismo de Negócios, Turismo de Natureza, Turismo

---

<sup>30</sup> Organização Mundial de Turismo. In Portal do Turismo do Porto .

Náutico, Saúde e Bem-Estar, Golfe, Resorts Integrados e Turismo Residencial, Gastronomia e Vinhos.

O PENT estabelece, igualmente, como tarefas principais a gestão de programas de incentivo como o QREN (Quadro de Referência Estratégico Nacional) e a formação mais consolidada nas várias áreas do turismo

### **3.2.2. Polo de Competitividade e Tecnologia, Turismo 2015**

Um dos parceiros estratégicos para esta demanda é o Polo de Competitividade e Tecnologia, Turismo 2015, cabendo-lhes a concretização das diretrizes para o desenvolvimento turístico definidas neste mesmo plano. Além disso, procura promover o desenvolvimento integrado e o aumento de competitividade do turismo, através do recurso aos Fundos Estruturais do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), apostando no desenvolvimento baseado na qualificação e competitividade da oferta, apoiando os investimentos públicos e/ou privados que apostem claramente na formação dos recursos humanos, na inovação e na qualificação da oferta, dando o seu contributo para o desenvolvimento das regiões, polos turísticos e dos dez produtos estratégicos traçados para o turismo nacional. As suas ações passam pelo desenvolvimento de Projetos Âncora e/ou Projetos Complementares, de iniciativa pública ou privada, tais como, “Reestruturação e alargamento da rede de escolas de hotelaria e turismo”; “Certificação da formação”.

A atividade do Polo Turismo 2015 desenvolve-se, assim, em parceria com os agentes mais representativos do Turismo, nomeadamente, a Confederação do Turismo Português e as Entidades regionais de Turismo. Como meta última, a missão destes agentes será a de colocar de forma mais evidente o turismo como agente do crescimento económico.

Sob a alçada do Turismo de Portugal I.P., existem entidades que asseguram a promoção do turismo regional em Portugal (as designadas entidades regionais de turismo), que possuem autonomia administrativa e financeira e que são responsáveis por valorizarem e aproveitarem, de forma sustentada, o turismo a nível regional, sendo elas: o Turismo do Porto e Norte de Portugal, Turismo do Centro de Portugal, Turismo de Lisboa e Vale do Tejo, Turismo do Alentejo, Turismo do Algarve, Turismo do Douro, Turismo da Serra da Estrela, Turismo de Leiria-Fátima, Turismo do Oeste, Turismo Terras do Grande Lago Alqueva e o Turismo do Alentejo Litoral.

A entidade regional que interessa realçar para este trabalho é o “Turismo do Porto e Norte de Portugal” E.R., uma vez que é a que promove o turismo do Norte, região na qual se insere a cidade foco do nosso trabalho.

### **3.3. Os produtos turísticos na cidade do Porto**

O Norte de Portugal e a cidade do Porto são um destino turístico por excelência, com características próprias e inovadoras, com uma oferta muito diversificada.

Assim, pretende-se, fundamentalmente, que o Turismo na região cresça, passando por um grande aumento do Turismo de Lazer (cidade do Porto) e pelo desenvolvimento e proteção da região do Douro. Outro dos intentos centra-se na redução da sazonalidade, pelo que o Turismo de Negócios assume um papel de extrema importância.

O Porto tem os seus próprios valores que deverão ser desenvolvidos, sendo esta a cidade que se reconhece como ponto de partida para o turista e visitante na exploração da região do Norte.

Sob o olhar atento do *Portal do Turismo do Município do Porto - documento* (editado pela Câmara Municipal do Porto e Porto Digital) é possível compreender os principais enfoques para o incremento do turismo nesta cidade e consciencializarmo-nos relativamente às estratégias turísticas adotadas para alcançar um grau de desenvolvimento de excelência, objetivo constante no PENT. É uma cidade que apresenta vários focos de oportunidade de desenvolvimento sustentado não descurando, obviamente, também algumas das suas fragilidades, como se pode aferir pela análise SWOT que o documento apresenta ao Porto (Anexo XVII).

Neste documento são referidos também os produtos turísticos que a cidade e a região Norte procuram promover e que estão de acordo com as propostas fundamentais do PENT, enquadrados nos diferentes segmentos (os prioritários, os estratégicos e complementares).

Destacamos, desde logo, o Turismo Cultural / Touring Cultural<sup>31</sup> (pertencentes aos segmentos estratégico e complementar, respetivamente), numa cidade que apresenta um vasto património cultural e paisagístico (centro histórico do Porto é património mundial qualificado pela UNESCO), uma oferta de museus e arte na cidade (equipamentos

---

<sup>31</sup> O Touring Cultural distingue-se por ser realizado por turistas de forma independente ou em grupo numa rota de duração e extensão diversa, contudo, circuitos já pré-definidos, não se dissociando, porém, do objetivo comum, ou seja, conhecer os pontos de interesse de uma região.

culturais de renome internacional como Serralves ou a casa da Música) e é o ponto de partida e chegada para as rotas Norte/Noroeste Peninsular e Centro de Portugal.

Reconhece-se, igualmente, as potencialidades do Porto nas suas condições para a promoção do Turismo de Natureza (segmento complementar), já que é o ponto de partida e chegada para o Norte natural (Parques Naturais e Património arqueológico do Vale do Côa) e, além disso, a partir desta cidade dever-se-á assistir ao incremento da rota temática do Vinho do Porto (visita às Quintas de Vinho do Porto).

Paralelamente, o Porto apresenta condições para um franco desenvolvimento do Turismo Náutico (setor estratégico), através da realização dos Cruzeiros no Douro, da relação estreita entre o rio e o mar, no que concerne ao turismo fluvial (navegação de recreio) e pela existência do novo terminal de passageiros de cruzeiro do Porto de Leixões.

De salientar que um dos produtos turísticos que apresenta maior potencial de crescimento, como referido, é o Turismo de Negócios (segmento prioritário). Nesse sentido, a cidade apresenta características que sustentam esta afirmação, uma vez que possui uma oferta hoteleira de referência (nesse sentido, assiste-se, também, a um incremento da Saúde e Bem-Estar – setor complementar – através da oferta de SPA'S), um interesse cultural e fácil acessibilidade (proximidade com o aeroporto). Acresce o facto de, na cidade do Porto, a oferta do produto turístico associado à Gastronomia e Vinhos (segmento complementar) ser bastante atrativa, destacando-se a sua qualidade gastronómica, a variada oferta de restauração e onde o vinho do Porto e as suas famosas caves, atingem uma notoriedade muito significativa.

É, também, uma cidade que ao apresentar uma ampla oferta na área do conhecimento (I&D) se torna palco de desenvolvimento do Turismo Científico (segmento estratégico).

O Porto é, igualmente, uma cidade que proporciona aos seus habitantes e a quem a procura conhecer, momentos de lazer e de animação, fomentando o crescimento do Turismo de Eventos (segmento estratégico), associado à reabilitação da Baixa e Centro Histórico. Destacamos os eventos de animação concentrados, fundamentalmente nos meses de Verão, como por exemplo, o S. João ou os festivais de música, dança, teatro e cinema. No entanto, estes eventos não têm uma projeção internacional, geradores de uma afluência turística significativa, faltando, simultaneamente, um evento permanente que permita uma superior projeção da cidade e, conseqüentemente, captar turistas.

Esta cidade apresenta também condições para crescer na vertente do Turismo Religioso (setor complementar), uma vez que apresenta alguma centralidade relativamente a Fátima e a Santiago de Compostela, locais para onde muitas pessoas se deslocam, de forma individual ou em grupo, com o objetivo de realizarem atividades relacionadas com o culto da fé, por exemplo.

Finalmente, destacamos o Turismo Urbano ou City-Break (segmento prioritário), uma vez que apresenta um grande potencial para o turismo na cidade. O Turismo City-Break poder-se-á entender, especificamente para esta cidade em estudo, como a permanência de curta estadia de turistas com o objetivo de conhecerem algumas facetas aprazíveis da cidade, nomeadamente, o seu património cultural (como por exemplo, os Museus do Vinho do Porto e do Carro Elétrico, a Sé do Porto, as Igrejas do Carmo e das Carmelitas e de S. Francisco, entre outras múltiplas atrações que a cidade oferece), de lazer (Rivoli, Coliseu do Porto, Sealife, Grande Prémio da Boavista, entre outras), arquitetónico (por exemplo, Casa da Música), gastronómico (Ribeira, entre outras) e comercial (um passeio na Rua de Santa Catarina, por exemplo). Tornam-se muito atrativas, para este tipo de turismo, as Zonas Turísticas de Interesse (Ribeira, Centro Histórico, Foz, Palácio de Cristal, Mercados do Bolhão e Ferreira Borges, entre outras) ou as Caves do Vinho do Porto.

Indubitavelmente, a cidade do Porto apresenta excelentes condições para se tornar num foco ainda mais atrativo de turismo, no entanto há a salientar a necessidade de aumentar a oferta hoteleira de qualidade (na cidade ou mesmo em áreas rurais), melhorar a acessibilidade aérea e os acessos rodoviários, designadamente, as estradas secundárias.

No seguimento da temática, parece-nos pertinente dar uma imagem geral do perfil do turista que visita a cidade do Porto e o Norte de Portugal, focando-nos nos dados fornecidos pelo Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT) que realizou um estudo em parceria com a Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal (ERTNP) e o Aeroporto de Sá Carneiro. Estes dados dizem respeito ao ano de 2011, 4º trimestre, época que optámos considerar de referência uma vez que é o período homólogo daquele em que foi realizado o trabalho de campo (Dezembro de 2012). A metodologia utilizada, nesse estudo, foi a da entrevista pessoal na sala de embarque (317 questionários para visitantes em Lazer e 187 para visitantes em Negócios) do referido aeroporto, sendo eliminados previamente os Residentes e

Passageiros em Trânsito, tendo em conta os motivos da visita, o número de elementos do grupo, os países emissores e o grau de satisfação. De referir que nos centraremos nos dados referentes aos visitantes em Lazer, uma vez que os visitantes em Negócios não são utentes significativos do carro elétrico, como pudemos aferir aquando a realização do trabalho de campo, cujos resultados apresentaremos no próximo capítulo.

Nessa sequência há que referir a superior percentagem de turistas que viajam para a cidade do Porto em Lazer relativamente aos visitantes que viajam com objetivos de realizarem negócios, tal como se pode aferir no gráfico seguinte.

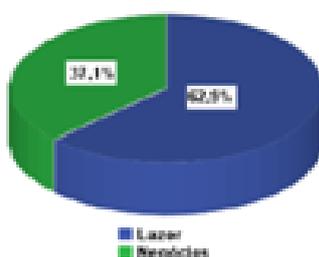


Gráfico 2: Motivo da visita  
Fonte: Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT)

No que concerne aos motivos das visitas surgem, em primeiro lugar, as visitas a familiares e amigos e os restantes mais relevantes são, a pretensão de fazerem compras, conhecerem a paisagem e visitarem o vasto património, como podemos verificar pela tabela que contém os dados referentes ao 4º trimestre de 2011.

Atividades dos Turistas em Lazer	
Actividades	% de casos
Experimentar a gastronomia	74,0%
Fazer compras	59,7%
Paisagem	52,7%
Visitar monumentos	47,0%
Passeios de carro	30,3%
Visita às caves do Vinho do Porto	28,3%
Visitar museus	27,0%
Compra de artesanato	26,3%
Gozar a animação nocturna	26,0%
Visitar Vale do Douro	21,0%
Ir para a praia	15,3%
Cruzeiros de barco no Douro	14,7%
Assistir a eventos culturais	10,0%
Circuitos organizados de autocarro	7,0%
Assistir a eventos desportivos	5,0%
Jogar Golf	1,7%

Base de cálculo das percentagens: 300 respondentes

Tabela 1: Atividades dos turistas em Lazer (adaptado)  
Fonte: Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT)

Relativamente ao número de elementos do grupo, os turistas em Lazer viajam essencialmente acompanhados (62,8%), contudo, segundo observações do Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT) referentes ao 4º trimestre de 2011 em comparação com o período homólogo de 2010, os turistas em Lazer deslocam-se progressivamente mais sozinhos. De notar que com os visitantes em Negócios passa-se tendencialmente o contrário.



Gráfico 3: Com quem viaja

Nº elementos	Lazer	Negócios	Global
1 (Sozinho)	37,3%	53,5%	43,3%
2	42,7%	36,9%	40,6%
3	8,9%	5,9%	7,8%
4	7,3%	1,1%	5,0%
5	1,6%	0,5%	1,2%
6 ou mais	2,2%	2,1%	2,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Tabela 2: Número de elementos do grupo

Fonte: Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT)

No que respeita a outro dos itens de análise, dos dados que nos foram enviados e que permitem traçar o perfil do turista na cidade do Porto, os países emissores, podemos concluir através da tabela seguinte que os três principais países emissores de turistas em Lazer são: a Espanha, França e Inglaterra. No segmento de visitantes em Negócios os países emissores são idênticos.

País de residência	Lazer	Negócios	Global
Espanha	21,8%	32,8%	25,8%
França	18,9%	17,1%	18,3%
Inglaterra	16,1%	13,4%	15,1%
Itália	7,6%	12,3%	9,3%
Holanda	9,8%	7,0%	8,7%
Alemanha	4,1%	9,1%	6,0%
Brasil	4,7%	0,5%	3,2%
Suiça	4,1%	0,0%	2,6%
Luxemburgo	2,5%	0,0%	1,6%
Bélgica	0,6%	3,2%	1,6%
Polónia	1,3%	1,1%	1,2%
Outros	8,5%	3,7%	6,7%

Tabela 3: Países de residência

Fonte: Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT)

De notar que, em 2012, a visita de espanhóis ao Porto, e quando comparado com os dados de 2011, aumentou consideravelmente, seguindo-se-lhe a França, podendo-se atestar esta informação observando os gráficos apresentados de seguida, dos meses de janeiro, abril e junho.

#### Número de visitantes dos principais mercados emissores

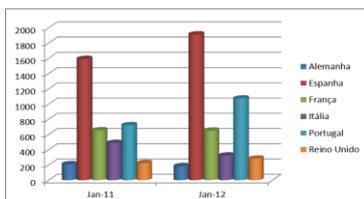


Gráfico 4: janeiro 2011/janeiro 2012

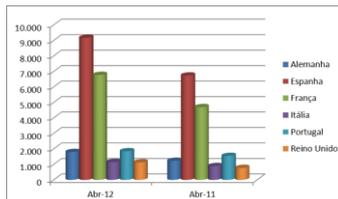


Gráfico 5: abril 2012/abril 2011

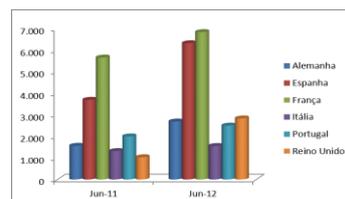


Gráfico 6: junho 2011/junho 2012

Fonte: iTurPorto - Monitorização do Movimento Turístico no Porto

No entanto, há que reiterar a ideia constante no documento do Portal do Turismo do Município do Porto, ou seja, a oportunidade de desenvolvimento do Turismo de Negócios, fundamentalmente focalizado nos espanhóis, como podemos aferir através das tabelas seguintes, que nos informam acerca da percentagem elevada de visitantes de nacionalidade espanhola que afluem à cidade no sentido de realizar negócios, cenário ainda mais evidente se compararmos com os restantes países constantes nas tabelas.

Tabela 4:



País de residência			
Mercado	Lazer	Negócios	Global
Espanha	21,7%	34,9%	25,7%
França	23,5%	21,3%	22,8%
Inglaterra	18,5%	10,1%	15,9%
Itália	9,1%	12,4%	10,1%
Holanda	7,8%	9,5%	8,3%
Alemanha	4,2%	5,9%	4,7%
Suíça	5,2%	0,0%	3,6%
Brasil	2,3%	0,0%	1,6%
Bélgica	0,8%	3,0%	1,4%
Luxemburgo	1,8%	0,0%	1,1%
Polónia	1,3%	0,0%	0,9%
Outros	3,9%	3,0%	3,6%

Tabela 5:



País de residência			
Mercado	Lazer	Negócios	Global
França	28,6%	15,4%	25,0%
Espanha	25,6%	21,3%	24,5%
Inglaterra	10,0%	19,9%	12,6%
Alemanha	8,6%	11,0%	9,3%
Itália	7,3%	19,9%	10,7%
Suíça	6,7%	0,0%	4,9%
Holanda	3,8%	4,4%	3,9%
Brasil	3,0%	0,0%	2,2%
Luxemburgo	2,4%	0,7%	2,0%
Bélgica	2,2%	1,5%	2,0%
Polónia	0,5%	0,7%	0,6%
Outros	1,3%	5,1%	2,4%

Tabela 6:

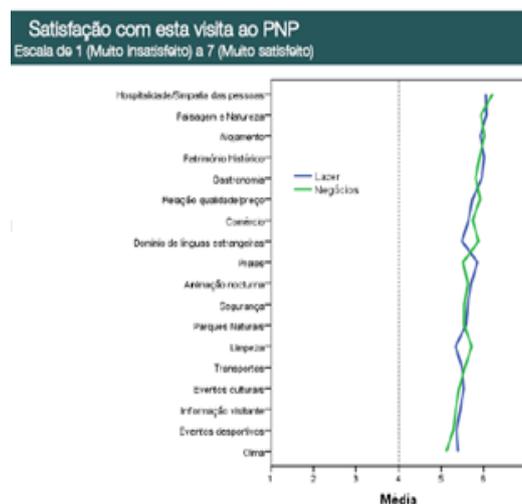


País de residência			
Mercado	Lazer	Negócios	Global
França	36,6%	11,6%	30,0%
Espanha	24,3%	25,0%	24,5%
Alemanha	11,2%	8,9%	10,6%
Itália	8,6%	13,4%	9,9%
Inglaterra	4,8%	17,9%	8,2%
Holanda	3,3%	8,9%	4,8%
Suíça	5,6%	1,8%	4,8%
Bélgica	2,6%	7,1%	3,8%
Luxemburgo	2,0%	0,9%	1,7%
Hungria	0,0%	3,8%	1,0%
Outros	1,0%	0,9%	0,9%

Fonte: Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT) – (adaptado)

Finalmente, e de acordo com o gráfico seguinte, observamos que os turistas estão satisfeitos com os vários destinos, nomeadamente a nível da Hospitalidade, da Paisagem e da Natureza, do Alojamento, do Património Histórico e da Gastronomia.

Gráfico 7:



Fonte: Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT)

### 3.4. O Turismo e o Carro Elétrico: um olhar pessoal

Ao longo deste ponto procurar-se-á elaborar uma breve descrição sobre as circulares do “elétrico”, as suas paragens, o património envolvente e os inerentes tipos de Turismo que têm possibilidade de ser explorados por quem visita a cidade do Porto e se faz deslocar por intermédio deste meio de transporte.

Começaremos a tarefa por realizar uma descrição geral das circulares e fornecer informações comuns que elucidarão sobre o funcionamento do carro elétrico na cidade do Porto. De seguida, far-se-á uma análise global da Circular 1 já que as paragens no seu percurso de ida e volta são coincidentes, situação que não ocorre nas Circulares 18 e 22, daí que os percursos de ida e volta serão analisados separadamente. No final do estudo de cada Circular, apresentaremos os resultados de outra componente do nosso trabalho de campo, relacionado com o levantamento do número de passageiros, entre entradas e saídas nas paragens, distinguindo-os entre residentes e turistas, tentando perceber os seus destinos no sentido de perceber os motivos por que se fizeram deslocar no “elétrico”. Gostaríamos de realçar que os resultados apresentados são fruto de uma observação em um curto período de tempo, existindo, por isso, espaço a outras conclusões que, após um estudo mais prolongado no tempo, se revelem como tendências de superior precisão.

São três<sup>32</sup> as circulares (mapa 3) que, presentemente, a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA (STCP) colocam à disposição da população que olha para o “elétrico” de uma forma simpática e para os quais o seu “pesado passo” não é mais do que a possibilidade de disporem de um tempo suplementar para o seu usufruto, a par da utilidade de se deslocarem para um qualquer lugar pretendido e para onde o “elétrico” aceda.

Desde sempre funcionou a Circular 1, desde o Passeio Alegre ao Infante e voltando ao ponto de partida. Mais tarde, em Dezembro de 2005, foi reaberta a Circular 18, que faz o seu percurso entre Massarelos e o Carmo. Em Setembro de 2007, foi reaberta a terceira linha, a Circular 22, que percorre um circuito entre a Batalha até ao Carmo e desse ponto à Batalha Guindais.

Em todas as paragens do “elétrico” encontramos informações gerais (Anexo XVIII) de extrema utilidade para os utentes, nomeadamente, informações sobre os contactos, informações úteis, zonamento, tarifários, preço dos bilhetes e horários.

No que concerne aos contactos, existem números de telefone (um de Linha azul) que funcionam de segunda a sábado, contudo, também é possível contactar os STCP, SA através de correio eletrónico, fax ou por escrito, sendo disponibilizada a morada desta empresa. Inclusivamente, existe uma secção de perdidos e achados.

Na secção das informações úteis, ficamos a conhecer os locais de aquisição do título de transporte e, ainda, outras informações que visam assegurar o melhor funcionamento das viagens.

Encontramos, também, informações quanto ao zonamento das linhas, uma vez que a cidade do Porto se encontra dividida por zonas, bem como, quanto aos tarifários relativos aos títulos de assinatura mensal e aos tarifários de bordo. Além disso, é possível na secção do preço conhecer o custo dos bilhetes do carro elétrico, desde o “Bilhete Único” até ao bilhete “24 horas + Visita Museu” (Anexo XIX).

Por fim, podemos conferir os horários de chegada ou de partida do “elétrico” e perceber também que cada circular tem uma duração de trinta minutos, aproximadamente.

---

<sup>32</sup> Entre o Verão de 2008 e junho de 2011 existiu uma outra linha, a Circular T, denominada *Porto Tram City Tour*, que fazia um percurso turístico de cerca de uma hora através das três linhas em operação (entre o Infante e a Batalha). Era explorado pela empresa STCP em estreita ligação com o Museu do Carro Elétrico, nomeadamente, criando bilhetes para o usufruto do circuito e uma visita ao Museu do Carro Elétrico (*Fonte: Museu do Carro Elétrico*).

### **3.4.1. Circular 1 – Infante > Passeio Alegre > Infante**

A Circular 1 (mapa 4), também conhecida pela “circular turística”, percorre uma extensão de cerca de 5 quilómetros ao longo da margem direita do rio Douro, entre o Infante (zona da Ribeira do Porto) e o Passeio Alegre (junto à Foz do rio Douro), com uma duração de cerca de meia hora.

São onze as paragens que possibilitam ao utente aceder aos diversos locais, seja por motivos profissionais ou somente por lazer.

Iniciamos a nossa viagem na paragem do Infante, já depois de nos termos maravilhado com o extenso património que a zona da Ribeira nos oferece, entre os quais destacamos, as Igrejas de S. Francisco (Anexo XX) e de S. Nicolau, o Palácio da Bolsa (Anexo XXI) ou o Mercado de Ferreira Borges, pontos de onde podemos contemplar a Praça do Infante D. Henrique. Acedendo pela Rua da Alfândega podemos visitar a Casa do Infante (Anexo XXII) ou a Capela de Nossa Senhora do Ó. Chegados à Praça da Ribeira, eis-nos perante um dos palcos das festas de S. João (realizada no dia 24 de junho) e que nos permite admirar a estátua de S. João e o Cubo (Anexo XXIII). Daí, são várias as propostas de “bebermos” um pouco mais da cultura do Porto e do Norte de Portugal, uma vez que podemos aceder, através de uma passagem pedestre pela Ponte D. Luís (tabuleiro inferior), ao cais de Gaia (propomos uma viagem de teleférico) e às Caves do Vinho do Porto ou realizarmos uma viagem de barco pelo rio Douro (os tão afamados “Cruzeiros no Douro” – Anexo XXIV) onde observaremos as mais belas paisagens durienses e as grandes quintas de onde provém o vinho do Porto.

No percurso a caminho do Passeio Alegre, a nossa próxima paragem é a da Alfândega, situada no Largo da Alfândega, local que nos permite não só conhecer o seu edifício e um pouco da sua história mas também as diversas exposições que naquele espaço se realizam. Urge referir que o “elétrico” tem uma ligação estreita também com a Alfândega uma vez que esta promove ocasionalmente, na aquisição de uma entrada para uma dada exposição, uma viagem no “elétrico”, num percurso e num veículo preparado propositadamente para o período daquele evento (Anexo XXV).

Seguindo o nosso circuito, encontramos a paragem do Museu do Vinho do Porto (Anexo XXVI), localizada na Rua de Monchique, onde poderemos ir ao encontro da história do Vinho do Porto.

Um dos atrativos principais desta linha é, sem dúvida, o Museu do Carro Elétrico (ponto de interesse a ser tratado de forma detalhada no capítulo IV), paragem de que nos aproximamos, na Alameda de Basílio Teles, e onde poderemos não só admirar o edifício dos STCP, SA e a *remise* de Massarelos<sup>33</sup> mas, principalmente, visitar o referido Museu e conhecer um pouco da história do carro elétrico e, assim o desejemos, adquirir uma lembrança para marcar o momento que um dia nos fará decerto recordar vivências de puro prazer sentidos no interior do Museu e do “elétrico”.

Partindo de Massarelos, continuamos para as próximas paragens, cada vez mais perto do Passeio Alegre, o final da Circular 1, e observaremos, ao pararmos no Bicalho, na Ponte da Arrábida, em Sécil e na paragem de Gás, todas situadas na Rua do Ouro, que muitos residentes procuram atividades de lazer, como a pesca, os percursos pedestres da Marginal ou os bares sobre o rio Douro.

A paragem, Fluvial, situada na Rua de Sobreiras, serve fundamentalmente os utentes residentes, uma vez que é uma vasta zona residencial, onde outrora servia também os que procuravam o seu complexo de piscinas.

Na mesma rua, encontramos a paragem de D. Leonor onde observamos um pequeno jardim, em frente ao rio Douro, com um largo passeio em que, inclusivamente, surgem uns sugestivos bancos de jardim onde descansamos um pouco e contemplamos o rio, barcos de recreio a colorirem o curso de água e a margem esquerda, de Vila Nova de Gaia, na zona da Afurada, onde pessoas passeiam, realizam exercício físico ou os barcos provocam o reboiço das águas junto ao Cais da Afurada.

A penúltima paragem deste circuito, já localizada na Rua do Passeio Alegre, é a Cantareira, de onde avistamos a Foz do rio Douro e onde pudemos perceber que existe em muitos condutores de veículos automóveis um sentimento de alguma indiferença quanto ao “elétrico”, uma vez que estacionam, para tratar de um qualquer rápido assunto pessoal, sobre as linhas do “elétrico”, obrigando-o a parar e a demorar mais alguns momentos do seu percurso do que aquele que estava inicialmente previsto. Contudo, até esse atraso que para os residentes, mais familiarizados com o “elétrico”, pode tornar-se num transtorno, para quem não tem a possibilidade de nele se fazer deslocar de forma tão pendular se transforma num momento apazível já que temos a oportunidade de escutar um som tão peculiar mas simultaneamente tão estranho...o

---

<sup>33</sup> Estação de recolha dos elétricos.

pisar de um pequeno dispositivo no chão do “elétrico” que emana um som metálico, mas suficiente para anunciar a sua presença e impor a sua própria personalidade como veículo tão distante das novas tecnologias do presente mas tão atual nos seus propósitos, o de criar um ambiente diferente para os turistas.

E eis-nos perante a última paragem, a do Passeio Alegre, na Rua do Passeio Alegre. Aqui, mesmo quem queira realizar o percurso de regresso ao Infante ou a qualquer outra paragem, terá de abandonar o “elétrico”, permitir que a guarda-freio pegue nos comandos e no seu pequeno banco, vire as costas dos bancos dos passageiros para o lado inverso onde estes se encontravam, coloque aquela espécie de haste (o trólei) que contacta com os cabos elétricos aéreas na dianteira do “elétrico” que repentinamente se torna na parte traseira e encaixe a pequena peça retirada da anterior dianteira do “elétrico”, que vem acompanhada daquilo que parece ser uma corda que segura o trólei a uma pequena peça no sítio próprio para o efeito, por debaixo do vidro central da traseira do veículo. Tudo está pronto para a viagem de regresso!

No entanto, se não tomarmos este “elétrico” poderemos sempre esperar por outro, já que em curtos trinta minutos se aproximará, e aproveitarmos esse tempo para visitarmos a zona do Passeio Alegre, da foz do rio Douro. Basta, para isso, atravessarmos a rua e dedicarmo-nos a uma atividade de lazer como o minigolfe, no Clube de Minigolfe do Porto, acedermos ao marégrafo, compreender a sua utilidade e configuração ou observarmos o Farol de S. Miguel (Anexo XXVII).

Posto isto, o caminho de regresso! As mesmas paragens esperam por nós, os mesmos motivos, porém, sempre com propostas aliciantes a todos os níveis. Quando chegados ao Infante, a despedida, mas o encontro com outra proposta deveras tentadora: provarmos a gastronomia e os magníficos vinhos que, especificamente, a zona da Ribeira oferece. E nada melhor que nos deleitarmos com a paisagem natural circundante e a tranquilidade de meditarmos sobre a capacidade construtiva e inventiva do Homem...contemplemos a extraordinária ponte D. Luís!

Através do calcorrear das ruas desta circular, de viajarmos no interior do “elétrico” e de procedermos a uma observação o mais cuidada e minuciosa possível, podemos não somente realizar um levantamento, que acreditamos exaustivo, acerca dos pontos de interesse mas também proceder a um pequeno estudo sobre o movimento dos passageiros que escolheram o “elétrico” para se movimentarem nesta zona da cidade. Assim, apresentaremos, com recurso a gráficos, os números das nossas observações e,

posteriormente, as conclusões gerais que foi possível retirar. Finalmente, de forma sintética, concluiremos a observação realizada em cada Circular enunciando os produtos turísticos que, na nossa opinião, a linha promove e que, de alguma maneira, foram sendo subtilmente focados ao longo desta descrição das paragens e das sensações que este percurso nos despoletou.

O trabalho de campo foi realizado no dia 20 de dezembro de 2012, num total de 32 utentes. Foram realizadas entrevistas, de carácter informal, recorrendo ao diálogo, uma vez que fui avisado pela guarda-freio no que respeita à obtenção de uma autorização formal para a realização de inquéritos no interior do “elétrico”. No exterior, o diálogo foi mantido com 3 turistas e no interior do “elétrico” apenas com a guarda-freio. Algumas ilações são resultado das informações fornecidas pela guarda-freio (como foi o caso relativo a existência de passageiros habituais que se deslocam de “elétrico”) e pela observação do comportamento dos utentes (locais para onde se encaminharam). A época em que se realizou esta observação (afluência de turistas a esta circular) é considerada como época baixa<sup>34</sup>.

Nos gráficos seguintes apresentamos os resultados obtidos, relativamente às entradas e saídas de turistas e de passageiros na sua globalidade e, através dos gráficos 9 e 10 poderemos realizar uma análise de forma particularizada referente à dinâmica dos movimentos de cada tipo de viajante (turistas e residentes):

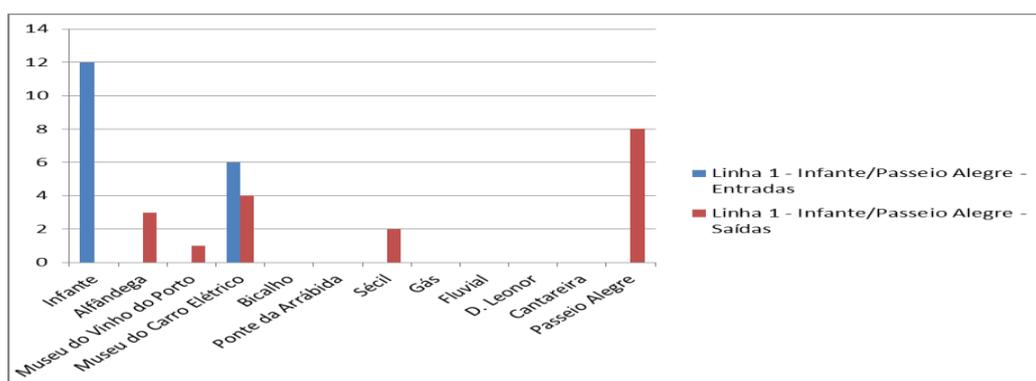


Gráfico 8: Entradas e saídas por paragem

<sup>34</sup> Tradicionalmente, as épocas com maior afluência de turistas são, a Páscoa, festas de S. João, em junho e no mês de setembro.

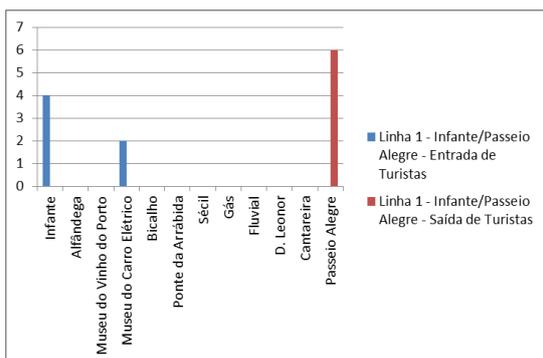


Gráfico 9: Entradas e saídas de turistas

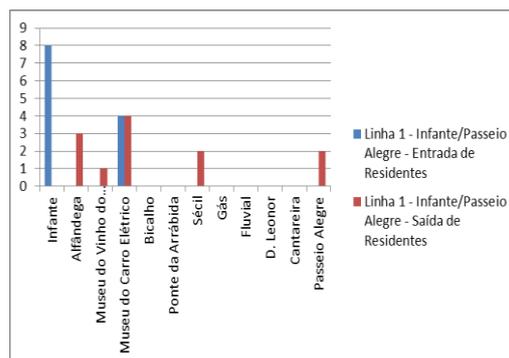


Gráfico 10: Entradas e saídas de residentes

Perante a análise dos gráficos podemos concluir que o maior número de pessoas (16 utentes das 18 no total) saiu nos locais onde o património cultural é mais relevante (Alfândega, Museu do Vinho do Porto e Museu do Carro Elétrico). Em Sécil, saíram 2 pessoas para praticarem uma atividades de lazer (pesca), uma vez que é muito característica esta atividade junto ao rio Douro. Na paragem do Passeio Alegre saíram 8 utentes já que aí termina a viagem e mesmo que se pretenda realizar o regresso é obrigatório sair do “elétrico”. Os turistas realizam, tendencialmente, toda a Circular uma vez que quando querem visitar o Museu do Carro Elétrico (um dos principais atrativos turísticos desta circular) deslocam-se da baixa do Porto, pela circular Carmo – Massarelos. No percurso realizado, entraram 4 turistas na primeira paragem, 2 na paragem do Museu do Carro Elétrico e saíram todos (6) no final da linha. Além disso, e do que foi possível observar, existem utentes regulares do “elétrico”, fundamentalmente pessoas da 3ª idade portadoras de passe dos STCP, SA.

Seguindo a mesma metodologia, realizámos um estudo no sentido inverso, isto é, entre o Passeio Alegre e o Infante, apresentando os seguintes resultados:

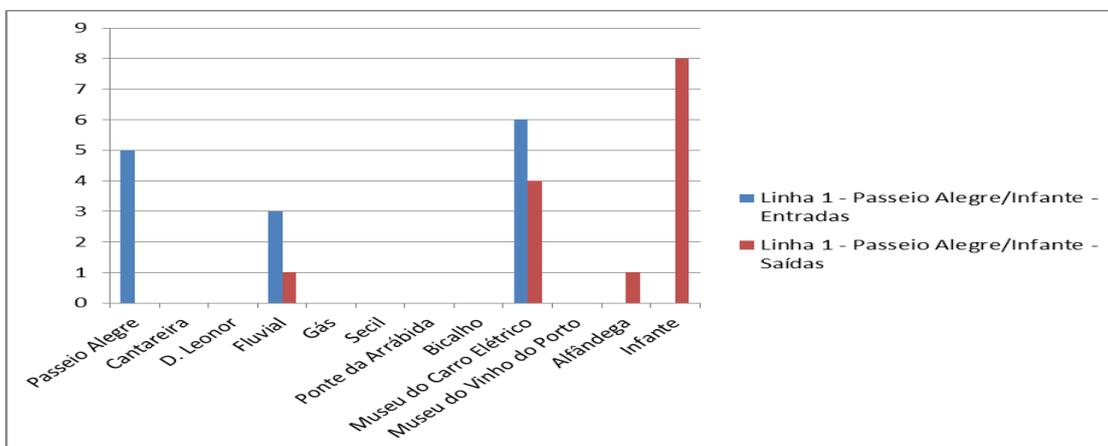


Gráfico 11: Entradas e saídas por paragem

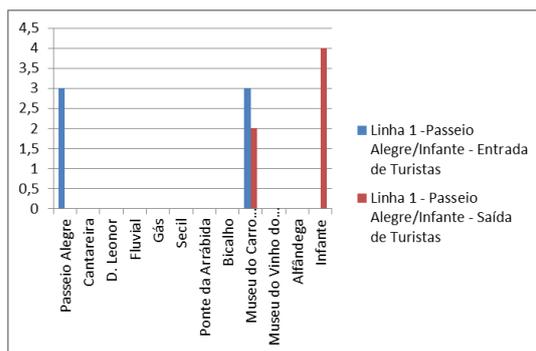


Gráfico 12: Entradas e saídas de turistas

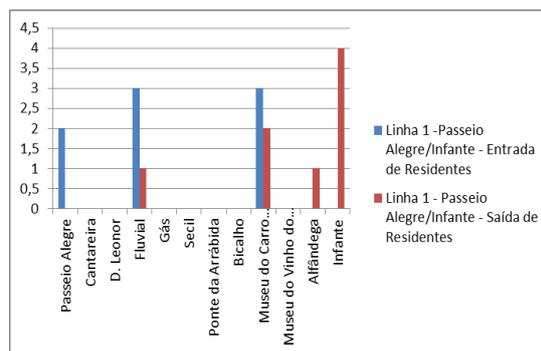


Gráfico 13: Entradas e saídas de residentes

Após a observação dos gráficos pudemos concluir que se confirmou a tendência de saídas em maior número (13 saídas dos 14 utentes no total) em paragens de acesso ao património mais relevante desta circular (Museu do Carro Elétrico, Alfândega e Infante). A paragem do Fluvial, abrange uma zona residencial pelo que regista movimentos de entradas e saídas, segundo informações do guarda-freio. Neste caso em concreto, registou-se apenas uma saída. A paragem do Infante, além de ser a última do circuito, permite o acesso a vários tipos de turismo (cultural, náutico, da natureza e gastronómico). Aqui, saiu o maior número de viajantes (8). Destes, 4 eram residentes e 4 turistas. Um casal com um filho, pretendia conhecer a gastronomia típica da cidade, bem como, toda a zona ribeirinha. Não foi possível estabelecer contacto com os residentes nem com o outro turista.

Em jeito de síntese final e do exposto, relativamente à Circular 1, reconhecemos potencialidades de desenvolvimento dos produtos turísticos, comuns às propostas de desenvolvimento do Turismo para a cidade do Porto na sua globalidade. Assim, no segmento prioritário destacamos o Turismo Urbano (City-Break), no segmento estratégico, o Turismo Cultural, o Turismo de Eventos e o Turismo Náutico são os mais relevantes e os pertencentes ao segmento complementar realçamos o Turismo de Natureza e a Gastronomia e Vinhos.

### 3.4.2. Circular 18 – Carmo > Massarelos > Carmo

A circular 18 (mapa 5) contempla sete paragens do “elétrico”, num circuito que permite ligar a zona da baixa do Porto até Massarelos, local de convergência com a Circular 1, anteriormente analisada, na zona do Museu do Carro Elétrico.

O percurso que iremos efetuar, inicia-se na paragem do Carmo, situada na Praça de Parada Leitão, ponto de encontro de duas circulares, a Circular 18, que se encontra em análise e a Circular 22, que iremos abordar posteriormente. Nesta paragem, existem vários pontos de interesse a que podemos ter acesso e que importa realçar, nomeadamente, a Praça Gomes Teixeira, vulgarmente conhecida por “Praça dos Leões”, que se localiza em frente à Reitoria da Universidade do Porto, a antiga Faculdade de Ciências e de Economia. Fartas são as memórias de quem por estes espaços passou, procurando crescer como académico, crente num futuro profissional sólido (velhas histórias são relatadas por antigos alunos da década de 60 do século passado), em tempos nos quais nem todos tinham um acesso fácil ao ensino superior. “Tantas e tão boas conversas *tive* com os meus colegas no café «Piolho», mesmo aqui ao lado da minha Faculdade...”, contou uma transeunte com quem nos cruzámos quando contemplávamos a, hoje, somente Reitoria da Universidade do Porto. No seu interior encontrámos fotografias antigas oriundas do Jornal de Notícias, colocadas nas paredes do edifício documentando a construção da linha do “elétrico”. Regressando à Praça Gomes Teixeira, podemos admirar a beleza da azulejaria na parede lateral da Igreja do Carmo e a sua bela e ornamentada fachada principal. Nas traseiras do edifício da antiga Faculdade poderemos encontrar um outro local que desperta curiosidade, o Museu de História Natural e após uma visita aos seus diversos núcleos museológicos (somente estão abertos ao públicos as Salas de Mineralogia e Zoologia), diante de nós surge o Jardim de João Chagas, comumente conhecido pelo Jardim da Cordoaria (esse foi o seu nome até o jardim ser rebatizado como Jardim de João Chagas). Ladeando-o pela sua esquerda ou observando-o no seu interior, e porque não perseguindo os trilhos do “elétrico”, que trespassam o interior do jardim, repousa agora o nosso olhar sobre a antiga prisão, hoje transformada no Centro Português de Fotografia, onde podemos admirar, por exemplo, várias peças de produção fotográfica de tempos idos.

Da paragem do Carmo, vamos ao encontro da próxima paragem Super Bock Carmo, situada na Rua do Carmo. Quando aqui parámos havíamos deixado a curta distância a Igreja do Carmo. De referir que, na verdade são duas Igrejas contíguas, a Igreja do Carmo (já referida anteriormente) e a Igreja das Carmelitas, que se localiza do lado do campanário (Anexo XXVIII).

Prosseguindo a nossa viagem de “elétrico”, enquanto se dialoga de forma animada com quem vive momentos tão significativos como o nosso, encontramos-nos nas Ruas

Professor Abel Salazar, Professor Vicente José de Carvalho (onde se pode contemplar a bela fachada neoclássica do Hospital de Santo António) e Doutor Tiago de Almeida, até que encontramos a nossa próxima paragem e, como em todas as outras, de demora obrigatória...há tanto para visitar nas imediações da paragem do Hospital de Santo António, na Rua de Alberto Aires de Gouveia, paragem de rebuliço, uma vez que nos encontramos num dos locais de vasta afluência de residentes, o Hospital. Porém, esta zona não interessa somente aos residentes pelo motivo evocado, já que se torna um local atrativo para os turistas, uma vez que podem aceder à Rua D. Manuel II e aí disfrutarem de eventos no Museu Nacional de Soares dos Reis (Anexo XXIX), dos belos jardins do Palácio de Cristal, do pavilhão Rosa Mota e da Biblioteca Municipal Almeida Garrett. Percorrendo até ao fim a Rua D. Manuel II, surge a possibilidade de nos envolvermos pelos caminhos do Romântico e realizar uma visita à Casa Tait (Anexo XXX), ao Solar do Vinho do Porto (Anexo XXXI) e ao Museu Romântico (Anexo XXXII), localizados na Rua de Entre Quintas, rua estreita que proporciona a simbiose entre a história da cidade, das suas velhas ruas e a geografia na sua paisagem natural, contemplando os edifícios históricos e um cenário de fundo, o rio Douro. Há que fazer, agora, o caminho de regresso à paragem do Hospital de Santo António. Cansados, uma vez que ainda é um pouco extensa esta incursão pelas Ruas D. Manuel II e de Entre Quintas, mas preenchidos pelo que acabámos de conhecer e das sensações que em nós despoletaram.

Seguimos o percurso para a paragem da Restauração, ponto em que sobressai, mais que a sua beleza que sem dúvida possui (uma vez que nos permite contemplar a margem esquerda do Douro, a agitação do rio e um pouco da margem direita), o facto de ser somente o “elétrico” o único meio de transporte público que nos permite aceder à “baixa” do Porto de uma forma mais célere, através da Rua da Restauração. De facto, do diálogo mantido com residentes, estes aludiram a esta situação qualificando-a de inexplicável.

Ao fundo da rua da Restauração, encontra-se a paragem de Entre Quintas, que possui como ponto de interesse a Igreja do Corpo Santo de Massarelos e de onde também se pode partir à descoberta dos “Caminhos do Romântico”.

Sem notar, o percurso entre o Carmo e Massarelos chega agora ao seu fim, quando desembocamos na Alameda de Basílio Teles, na paragem do Museu do Carro Elétrico e o natural e atraente convite a uma visita ao seu interior.

Para um estudo e análise de cada circular o mais detalhada possível, resolveu-se realizar uma observação dos movimentos dos passageiros tendo em conta somente o percurso da “ida” da Circular 18, entre o Carmo e Massarelos, procedendo-se da mesma forma quando finalizarmos a descrição da “volta”, entre Massarelos e o Carmo.

Assim, o trabalho de campo foi realizado no dia 21 de dezembro de 2012, sendo possível registar a presença de 16 utentes no total. Recorreu-se a entrevistas de forma informal, através do diálogo. No interior do “elétrico”, o diálogo foi mantido com 4 turistas (de nacionalidade espanhola) e 2 residentes. De registar que algumas ilações são resultado da observação do comportamento dos utentes (locais para onde se encaminharam). No que concerne à época em que se realizou esta observação (afluência de turistas a esta circular), esta é considerada a época baixa, uma vez que tal como nas observações apresentadas anteriormente, a época com maior afluência de turistas são, a Páscoa, festas de S. João, em Junho e no mês de setembro).

Apresentamos, de seguida, através de gráficos os resultados das nossas observações:

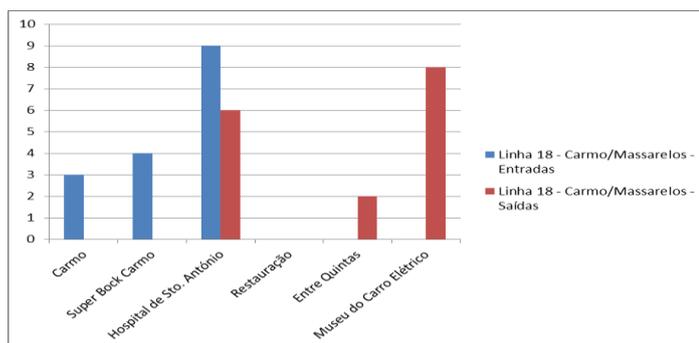


Gráfico 14: Entradas e saídas por paragem

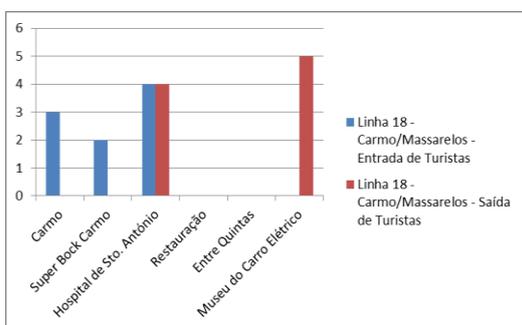


Gráfico 15: Entradas e saídas de turistas

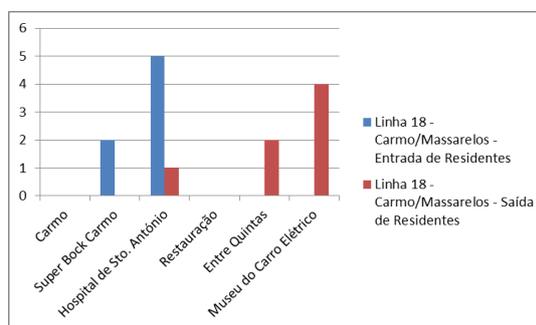


Gráfico 16: Entradas e saídas de residentes

Após a observação dos gráficos pudemos concluir que a significativa entrada de turistas (9) registada nas 3 primeiras paragens desta circular explica-se pelo facto de esta estabelecer ligação com o Museu do Carro Elétrico (5 saíram no final do circuito e dirigiram-se ao Museu do Carro Elétrico). A paragem do Hospital de Santo António permite o acesso ao turismo cultural, nomeadamente, à Rua D. Manuel II e à Rua de Entre Quintas, daí se registar a saída de 4 turistas (um grupo de 4 turistas espanhóis). Ao nível dos residentes, constatamos que todos (7) são portadores de passe dos STCP. Dois (2) utentes, referiram que utilizam este meio de transporte para se deslocarem até à sua residência, uma vez que não existe qualquer outro meio de deslocação (na Rua da Restauração, o “elétrico” é o único transporte público em circulação).

Finalmente, e dado o que foi exposto para a Circular 18, reconhecem-se potencialidade de desenvolvimento dos produtos turísticos prioritários, o Turismo Urbano (City-Break) e estratégicos, ou seja, o Turismo Cultural, o Turismo Científico e o Turismo de Eventos.

Contudo, esta circular ainda não está concluída, uma vez que há que realizar o percurso inverso, de Massarelos de regresso ao Carmo. Este percurso inicia-se na paragem do Museu do Carro Elétrico, seguindo por Entre Quintas, realizando toda a Rua da Restauração (paragem da Restauração) mas, não segue para a paragem do Hospital de Santo António, continuando o seu percurso para a paragem do Viriato, que ainda se localiza na Rua da Restauração e dirige-se diretamente para a paragem do Carmo, não passando pela zona da fachada neoclássica do Hospital de Santo António mas pelas traseiras do mesmo.

No percurso de “volta” ao Carmo, realizámos, tal como mencionado anteriormente, uma observação do movimento de passageiros. O trabalho de campo foi realizado, igualmente, no dia 21 de dezembro de 2012, com um total de 18 utentes, através da realização de entrevistas informais, recorrendo ao diálogo. O diálogo foi mantido apenas no exterior do “elétrico” com 4 turistas (2 de nacionalidade portuguesa e 2 de nacionalidade espanhola) e no interior com 4 residentes. De realçar que algumas ilações são resultado da observação do comportamento dos utentes (locais para onde se encaminharam). A época em que se realizou esta observação (afluência de turistas a esta circular) é considerada como época baixa, uma vez que apenas na Páscoa, em junho (Festa de S. João) e em setembro ocorrem maior afluência de turistas.

Como tem sido apanágio deste trabalho, apresentaremos em gráficos, os resultados das nossas observações e registos.

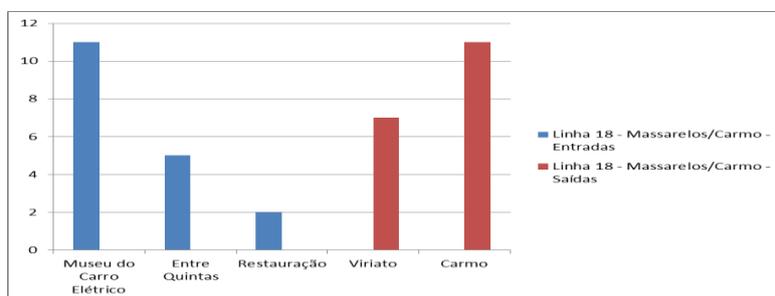


Gráfico 17: Entradas e saídas por paragem

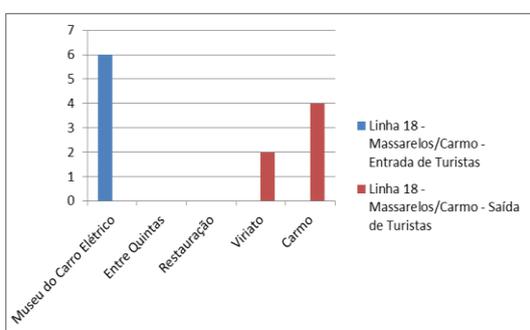


Gráfico 18: Entradas e saídas de turistas

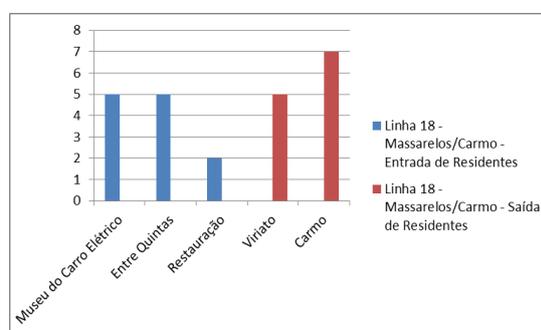


Gráfico 19: Entradas e saídas de residentes

Analisando os vários gráficos podemos retirar algumas conclusões gerais, tais como, o registo de uma grande afluência na 1ª paragem, Museu do Carro Elétrico, quer de turistas quer de residentes (11 utilizadores no total, sendo 6 turistas e 5 residentes), pois o “elétrico” é o único meio de transporte que permite o acesso mais direto às imediações da baixa do Porto e ao Hospital de Santo António (via Rua da Restauração).

Ao nível dos residentes, constatamos que todos os que entraram no “elétrico” (12) são portadores de passe dos STCP, SA.

As paragens do Viriato e do Carmo foram as que registaram saídas de turistas (2 e 4 respetivamente) e de residentes (5 e 7 respetivamente). Quatro (4) dos 5 residentes que saíram no Viriato tinham como destino o Hospital de Santo António.

Dois (2) dos 4 turistas (emigrantes em França, originários de Paredes) que saíram no final da circular, procuravam aceder à vasta zona comercial envolvente (Rua de Cedofeita, Rua dos Clérigos, Galerias Paris...) e os 2 turistas (de nacionalidade

espanhola) pretendiam aceder ao turismo cultural que as Praças, de Parada Leitão e Gomes Teixeira, e a Rua dos Clérigos proporcionam.

Por último, podemos referir que para a circular 18, sentido Massarelos > Carmo, destacamos, relativamente aos produtos turísticos com potencialidade de serem promovidos através da utilização do “elétrico”, o segmento estratégico, isto é, o Turismo Cultural e o Turismo de Eventos.

### **3.4.3. Circular 22 – Batalha > Carmo > Batalha Guindais**

À semelhança da Circular 18, a Circular 22 (mapa 6) tem um percurso diferente no que às paragens diz respeito, num circuito de “ida e volta”, logo, apresentasse-nos como interessante utilizar a mesma metodologia adotada no estudo da circular anterior, realizado em duas etapas todo este circuito. Assim, começaremos por realizar uma viagem entre a Batalha e o Carmo e daí até à Batalha Guindais, tentando descrever de forma relativamente pormenorizada o que se observa em termos patrimoniais e em sensações provocadas por nos encontrarmos sentados naqueles bancos vermelhos, frios mas com uma sensação de conforto, aproveitando para contemplar a variedade de ofertas turísticas a quem penetra no coração da cidade.

Partindo da paragem da Batalha, desde logo um edifício nos faz voltar o olhar, o Teatro Nacional de S. João, mas também, um pouco mais abaixo a Igreja de Santo Ildefonso (Anexo XXXIII), onde inclusivamente, no largo da Igreja se aproveita para promover alguns eventos associados ao lazer, como, naquele caso, uma pista de patinagem no gelo, conferindo luz, cor e animação aquele espaço<sup>35</sup>.

A paragem seguinte é a que serve uma das ruas mais conhecidas na sua vertente comercial, a Rua Santa Catarina (Anexo XXXIV). Aqui é perfeitamente possível assistir a um frenesim de compras, observáveis pela razoável quantidade de sacos que quase a qualquer hora do dia as pessoas transportam consigo e o “entra e sai” dos cafés onde se procura realizar uma pausa nas compras e no passeio ou simplesmente beber o “cimbolino”<sup>36</sup> e deliciar-se com a famosa e excelente doçaria. Nestas ruas da baixa do Porto existem inúmeras pastelarias/confeitarias e, por isso, a oferta é vastíssima. Na Rua de Santa Catarina encontramos um dos cafés mais famosos da cidade do Porto e

---

<sup>35</sup> Estas observações foram recolhidas em época de Natal, concretamente, no dia 21 de Dezembro de 2012.

<sup>36</sup> O mesmo que “café” (regionalismo).

sobejamente conhecido por todos um pouco por todo o país, o Majestic Café (Anexo XXXV).

Correndo na perpendicular à Rua de Santa Catarina, segue a Rua de Passos Manuel, onde no cruzamento destas duas “artérias” do Porto, um olhar desvia-se para a direita permitindo apreciar o Coliseu do Porto, palco de muitos espetáculos acessíveis a quase todos, residentes ou turistas.

A paragem seguinte, na Praça de D. João I, oferece-nos uma diversidade de propostas, desde logo pela existência do Teatro Rivoli e dos múltiplos espetáculos que aí se realizam (por exemplo, concertos como ainda hoje se atesta na música de Rui Veloso no seu “Anel de Rubi”...) mas também devido a um local de Exposições que se encontra no seio dessa praça e que frequentemente apresenta o mais variado leque de motivações à sua visita<sup>37</sup>.

Deixando para trás a Praça D. João I, percorremos a Rua Dr. Magalhães Lemos e chegamos à nossa próxima paragem, Aliados, situada na famosa Avenida dos Aliados, onde se situa a Câmara Municipal do Porto (Anexo XXXVII), ponto de encontro de centenas de pessoas por motivos, entre outros, relacionados com celebrações de festas populares (S. João) ou dos feitos desportivos do clube mais representativo da cidade (Futebol Clube do Porto).

Prosseguindo pela Rua Elísio de Melo, encontramos a Praça Filipa de Lencastre onde o “elétrico” para mas onde não se verificou grande movimentação, no entanto, percebemos que a sua paragem está relacionada com um outro contributo do “elétrico”, o de possibilitar um fácil acesso a zonas de declive acentuado e, por isso, lá seguimos vagarosamente pelas Ruas de Ceuta e de José Falcão até convergirmos com a Praça Guilherme Gomes Fernandes, onde o “elétrico” encontra a sua paragem com igual denominação. Esta revela a aproximação do término do nosso circuito, uma vez que a próxima paragem, Carmo, é a última da Circular 22, entre a Batalha e o Carmo. Encontramo-nos no ponto de encontro desta circular com a Circular 18 (Carmo > Massarelos > Carmo). Estamos, por isso, na Praça de Parada Leitão que nos possibilita o acesso, novamente, à Praça Gomes Teixeira (“Praça dos Leões”), à Reitoria da Universidade do Porto, à Igreja do Carmo e ao Jardim de João Chagas<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> Quando se realizou o percurso a pé, dia 17 de novembro de 2012, encontrava-se um festival gastronómico, “Francesinha na Baixa” (Anexo XXXVI). No dia 21 de dezembro, decorria uma pequena feira de artesanato.

<sup>38</sup> A oferta turística desta paragem foi analisada e descrita quando se abordou a Circular 18 e a respectiva paragem “Carmo”, não se procedeu à sua descrição na Circular 22, a fim de não tornar o trabalho repetitivo.

Já no exterior do “elétrico”, procurámos concluir a análise do movimento dos utentes do “elétrico”, utilizando o mesmo método e os mesmos indicadores de que temos vindo a fazer uso desde o início da apresentação de todos os resultados do trabalho de campo. Assim, este foi realizado no dia 21 de dezembro de 2012 registando-se um total de 22 utentes, sendo que alguns concederam-nos entrevistas, através de um diálogo informal. No exterior do “elétrico”, o diálogo foi mantido com 2 turistas (de um grupo de 8 de nacionalidade espanhola) e no interior do “elétrico” com 2 residentes. Urge referir que algumas ilações são resultado da observação do comportamento dos utentes (locais para onde se encaminharam). Como o trabalho de campo, relativamente às 3 circulares, foi realizado na mesma época, esta análise do percurso entre a Batalha e o Carmo, também será na época considerada baixa, já que a época alta se situa, tal como já foi referido diversas vezes ao longo do texto, pela Páscoa, em junho, pelo S. João e em setembro.

Apresentaremos, então, os gráficos e as conclusões que nos foram possíveis retirar da sua análise:

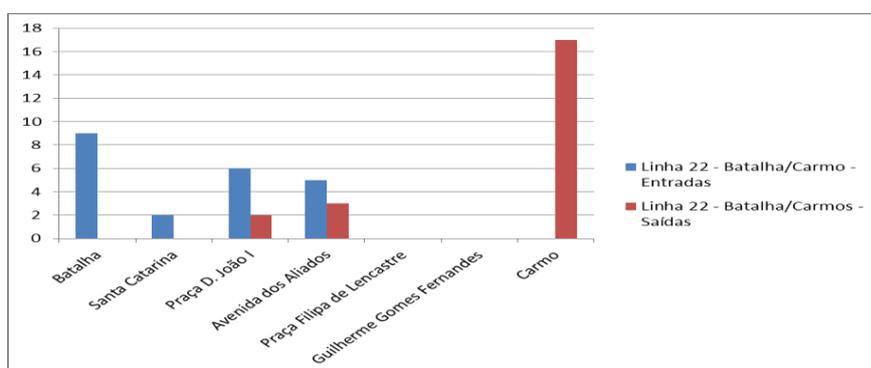


Gráfico 20: Entradas e saídas por paragem

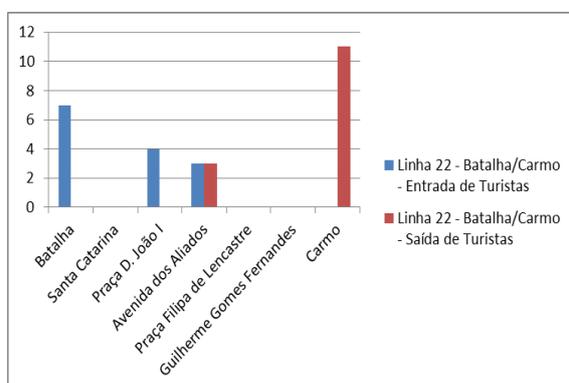


Gráfico 21: Entradas e saídas de turistas

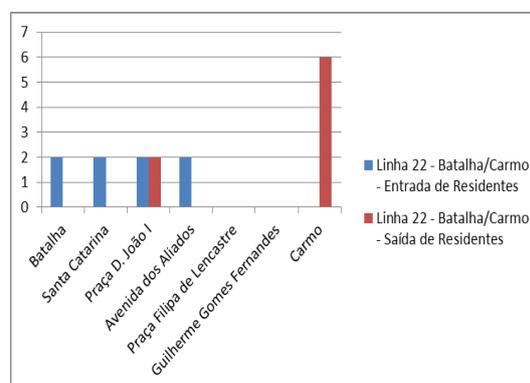


Gráfico 22: Entradas e saídas de residentes

Da análise concluiu-se que esta circular é a única que percorre a designada “baixa do Porto”.

A Batalha, a Praça D. João I e a Avenida dos Aliados, foram as paragens que registaram a afluência de turistas, sendo que 11 desses 14 turistas saíram na paragem final do circuito (Carmo). Oito (8) desses 11 turistas, acederam à Circular 18, com destino ao Museu do Carro Elétrico, uma vez que possuíam o “Bilhete 24 Horas + Visita Museu” (os restantes 3 turistas não me foi possível identificar qual o seu destino). Relativamente aos outros 3 turistas que já haviam saído na Avenida dos Aliados também não me foi possível observar para onde se dirigiram.

Os residentes (8) que circularam nesta via, procederam das zonas comerciais, sendo que 2 utentes saíram, na paragem da Praça D. João I, por razões profissionais. Os restantes, terminaram o seu percurso no Carmo, não me sendo possível identificar o seu destino.

De referir ainda que os produtos turísticos que se apresentam com grande possibilidade de desenvolvimento aproveitando a Circular 22 do “elétrico”, como veículo promotor dos mesmos são, por segmentos e tipos de Turismo, o prioritário, destacando-se o Turismo Urbano (City-Break), o segmento estratégicos, nomeadamente, o Turismo Cultural e o Turismo de Eventos e o segmento complementar, na vertente da Gastronomia e Vinhos.

Após o “elétrico” se encontrar vazio, há que reiniciar a sua marcha que nos levará do Carmo à Batalha Guindais, com o objetivo de concluir a Circular. Da paragem do Carmo, localizada como referido na Praça de Parada Leitão, seguimos para um ponto, talvez dos mais significativos, do património cultural do Porto, chegando à paragem dos Clérigos, localizada na Rua da Assunção, uma estreita rua que se encontra à direita de um dos *ex libris* da cidade, a Torre e Igreja dos Clérigos (Anexo XXXVIII).

Descendo a referida rua, encontramos-nos na Rua dos Clérigos, até à nossa próxima paragem, a da Praça da Liberdade, situada ao fundo da Avenida dos Aliados de onde podemos avistar, encimada devido ao declive, a Câmara Municipal do Porto. Esta paragem apresenta ao seu redor vários pontos de interesse, corroborado, inclusivamente, pela dinâmica de entradas e saídas de passageiros, como verificaremos adiante com recurso aos gráficos. Desde logo, a estátua de D. Pedro IV, no meio da referida Praça, mas igualmente sobre o seu lado direito surge a Igreja dos Congregados (Anexo XXXIX). Quando contemplamos esta Igreja, somos, da mesma forma, obrigados a

voltarmos-lhe as costas para nos encaminharmos a um dos mais belos edifícios que podemos admirar quando saímos nesta paragem, a Estação de S. Bento (Anexo XL), convidando a sua bela fachada a uma visita ao seu interior e a contemplar os seus notáveis painéis de azulejaria que retratam momentos da História de Portugal e cenas do quotidiano.

Não muito distante dali, encontramos o sobejamente conhecido Teatro de Sá da Bandeira, oferecendo uma diversidade de propostas desde peças de teatro a espetáculos de Fado. Deslocando-nos na Rua Almeida Garrett iniciamos a subida íngreme ao longo da Rua 31 de Janeiro (anteriormente conhecida por Rua de Santo António) até desembocarmos, novamente, na paragem da Batalha e podermos voltar a contemplar o Teatro Nacional de S. João, a Igreja de Santo Ildefonso ou simplesmente a estátua de D. Pedro V.

É curta a chegada à última paragem que completa a Circular 22, a paragem de Batalha Guindais. Aí, são vários os pontos de interesse que decidimos dar a conhecer através desta pesquisa *in loco*. Mesmo ao lado da paragem do “elétrico” encontra-se o acesso ao Funicular dos Guindais, elevador que permite a partir dali descer a encosta portuense e abraçarmos, novamente, a zona da Ribeira. Tal como anuncia um dos painéis informativos no interior, junto à zona de embarque no Funicular, “Viaje no Funicular dos Guindais. Reviva a memória do Porto” (Anexo XLI). Porém, se não pretendermos aventurarmo-nos de imediato nessa descida pelo Funicular, deslocamo-nos para a Muralha Fernandina que corre ao longo das escadas do Caminho Novo, prolongando-se pela Rua Francisco Rocha Soares. Partindo desta paragem, poderemos visitar um dos símbolos da religiosidade portuense, a Sé do Porto (Anexo XLII). Deste ponto, avistamos paisagens paradoxas, que emanam uma mescla de sentimentos, já que podemos observar bairros extremamente degradados, com os problemas sociais infelizmente associados a estes locais mas também uma vista sobre uma parte da cidade do Porto, criando a impressão de nos encontrarmos no “teto daquela parte da cidade”.

Da mesma forma que realizámos um estudo dos movimentos de passageiros em todas as circulares, de forma individual, o mesmo procedimento foi adotado para o percurso entre o Carmo e a Batalha Guindais, recorrendo aos gráficos dos resultados obtidos e às conclusões que pudemos retirar.

Dessa forma, o trabalho de campo foi realizado no dia 21 de dezembro de 2012, registando 24 utentes no total. Tal como nos estudos anteriores, realizaram-se

entrevistas de carácter informal, dialogando com quem se disponibilizou a fazê-lo e a auxiliar-nos em tornar este trabalho de campo profícuo. Nesse sentido, foi possível, no interior do “elétrico”, 2 residentes. Outras conclusões retiradas são resultado da observação do comportamento dos utentes (locais para onde se encaminharam). Esta observação foi realizada em época baixa, no que concerne aos utentes (principalmente turistas) do “elétrico”, dado que o maior afluxo se regista na época de Páscoa, no mês de junho, devido à festa de S. João e no mês de setembro.

Os registos da contagem realizada encontram-se nos gráficos seguintes, apresentando-se, posteriormente, as conclusões advindas dessa análise.

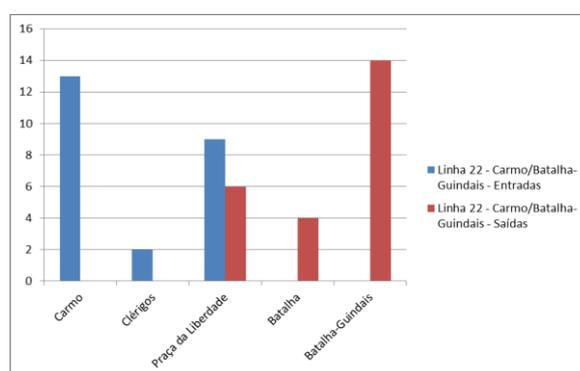


Gráfico 23: Entradas e saídas por paragem

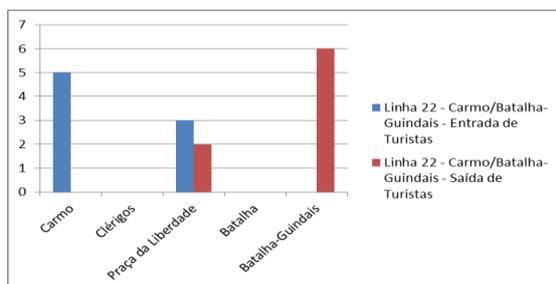


Gráfico 24: Entradas e saídas de turistas

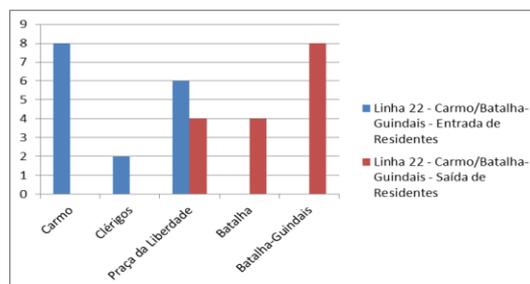


Gráfico 25: Entradas e saídas de residentes

Apresentamos, de seguida as conclusões que retiramos da análise dos gráficos e, naturalmente, tal como em todos os estudos anteriores, resultantes dos diálogos mantidos e observações do comportamento das pessoas, tomando em atenção os locais para onde se deslocaram.

Assim, dos 8 turistas que circularam nesta via, 5 entraram no Carmo e 3 na Praça da Liberdade. Nesta última, observou-se a saída de 2 turistas, sendo que os restantes (6) saíram no término da circular. Três (3) deles, encaminharam-se para o Funicular de

Guindais e os outros 3 dirigiram-se ao posto de turismo, perto da paragem. Posteriormente, deslocaram-se para a Sé do Porto.

Relativamente aos residentes, registou-se a entrada de 8 pessoas na paragem do Carmo, 2 nos Clérigos e 6 na Praça da Liberdade (provavelmente 2 regressavam ao Porto para passar as férias de Natal). Nesta paragem, registou-se a saída de 4 utentes.

Outros 4 residentes saíram na paragem da Batalha, 2 deles (um casal de jovens) iam para o “Expresso” com destino a Leiria, viajando na Rede Nacional de Expressos, sediada na Rua Alexandre Herculano. Relativamente aos outros 2 residentes não me foi possível observar o seu destino.

Os restantes 8 passageiros saíram na última paragem, sendo que 5 dirigiram-se diretamente para o Funicular dos Guindais.

Tal como foi apanágio deste trabalho, a ultimar estas análises, referimo-nos aos tipos de produtos turísticos que são potenciais alvos de desenvolvimento ao longo da Circular 22 e, por isso, onde o “elétrico” pode prestar o seu contributo. Dessa maneira, no segmento prioritário, destaque para o Turismo Urbano (City-Break), por sua vez, no segmento estratégico, realce para o Turismo Cultural e para o Turismo de Eventos, por fim, no segmento complementar, o nosso enfoque coloca-se na Gastronomia e Vinhos.

#### **3.4.4. O perfil dos turistas no “elétrico”**

Apesar de a amostra não ser muito significativa a grande conclusão que poderemos retirar quanto ao perfil do turista é que, de facto, olhando para o interior do “elétrico”, este encontra-se em consonância com o perfil geral do turista que visita a cidade do Porto, seguindo os dados do IPDT, uma vez que são turistas de nacionalidade espanhola ou oriundos de França, prendendo-se a sua visita com a pretensão de visitarem os monumentos mais representativos que a cidade oferece, provarem a gastronomia da região ou realizarem compras.

Mais haveria a acrescentar fruto das impressões que algumas situações poderiam antever, porém, o rigor das análises perder-se-iam. Logo, não nos é possível escrever mais do que estas poucas linhas acerca desta temática.

#### **3.5. A Época Alta – uma observação comparativa**

Com o objetivo de comparar o estudo efetuado em dezembro de 2012 (período considerado de época baixa) relativamente ao período considerado pelo Turismo do

Porto como uma das épocas altas, realizámos no dia 28 de março de 2013, período da Páscoa, um pequeno estudo estatístico acerca do número de utilizadores deste meio de transporte. A metodologia de análise tentou seguir os pressupostos da realizada em dezembro, contudo, dado o estado do tempo nesse preciso dia a que se associou um elevado número de utentes, não nos foi possível realizar um trabalho de contagem rigorosa. No entanto, e dado os números obtidos, parciais é certo, foi possível compreender a dinâmica do “elétrico” no que a número de passageiros diz respeito e comparar de uma forma relativamente fácil com os resultados obtidos em época baixa. Assim, apresentaremos, em gráficos, os valores que nos foram possível registar.

De notar, que os locais para onde os passageiros (turistas ou residentes) se deslocaram após abandonarem o “elétrico” (comportamento dos utentes) foram sensivelmente os mesmos que os que usufruíram deste meio de transporte por alturas de dezembro daí que não surjam mencionados esses espaços, para não cair no risco de nos tornarmos repetitivos. É um estudo que temos a perfeita consciência de não demonstrar um rigor que este trabalho merecia, por se basear, na observação direta e na contagem pouco rigorosa dos passageiros. Não ficaríamos bem com a nossa consciência se não dessemos continuidade à honestidade com que temos primado o presente trabalho.

Além disso, os números apresentados são ainda inferiores ao que decorreu no fim-de-semana imediatamente seguinte ao dia da análise geral, informação essa que obtivemos por testemunho do guarda-freio no dia 17 de abril de 2013, aquando a realização da nossa proposta pedagógica, isto é, a visita ao Museu do Carro Elétrico, ao porto de Leixões e à Sé do Porto, uma vez que este nos informou que o “elétrico” esgotou a bilhética em várias viagens realizadas, inclusivamente, vendidos diretamente no “elétrico”, por exemplo, na paragem do Infante.

Na sequência do exposto apresentamos os resultados obtidos. Os gráficos 26, 29, 32, 35, 38 e 41 respeitam ao movimento de entradas e saídas de uma forma geral dos utentes dos “elétricos” nas três circulares. Os gráficos restantes apresentam a dinâmica de entradas e saídas dos turistas ou dos residentes que se fizeram deslocar de “elétrico” no dia da realização da observação.

### 3.5.1. Circular 1- Infante > Passeio Alegre > Infante

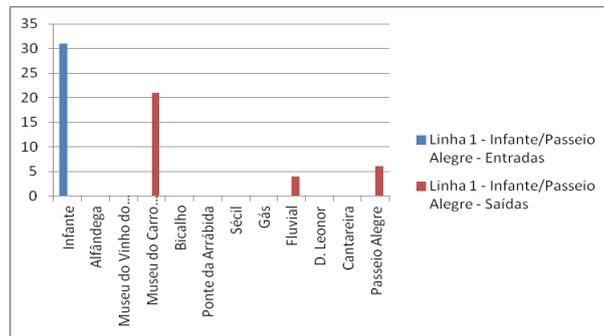


Gráfico 26: Entradas e saídas por paragem

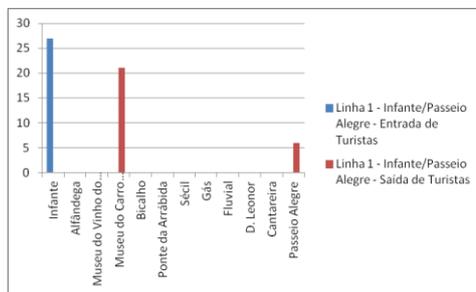


Gráfico 27: Entradas e saídas de turistas

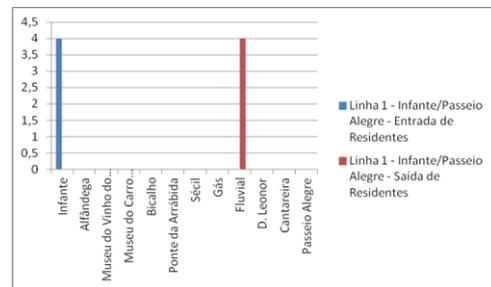


Gráfico 28: Entradas e saídas de residentes

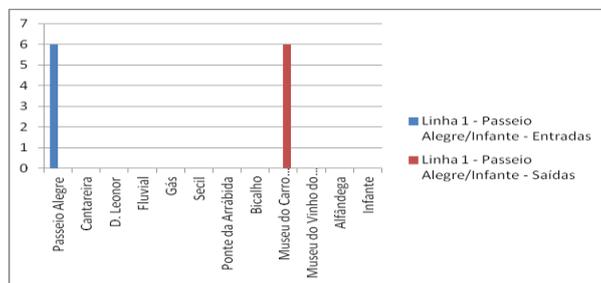


Gráfico 29: Entradas e saídas por paragem

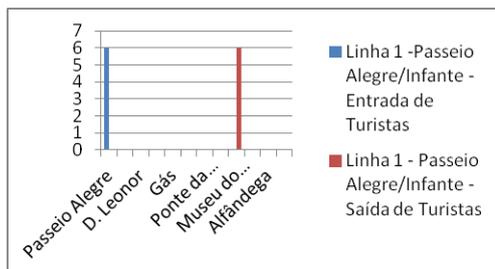


Gráfico 30: Entradas e saídas de turistas

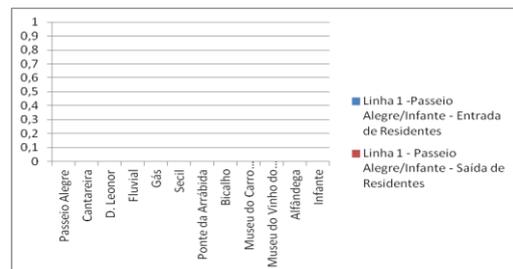


Gráfico 31: Entradas e saídas de residentes

### 3.5.2. Circular 18 - Carmo > Massarelos > Carmo

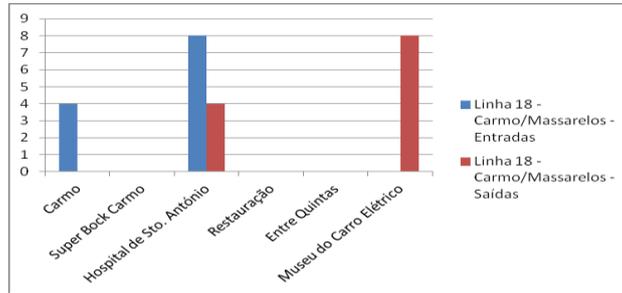


Gráfico 32: Entradas e saídas por paragem

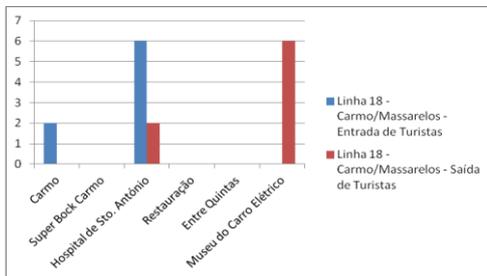


Gráfico 33: Entradas e saídas de turistas

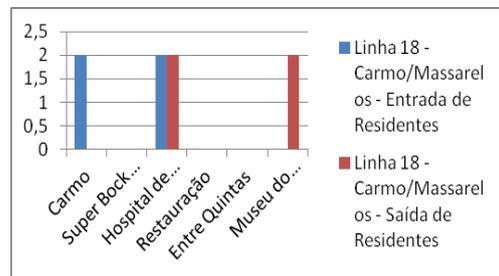


Gráfico 34: Entradas e saídas de residentes

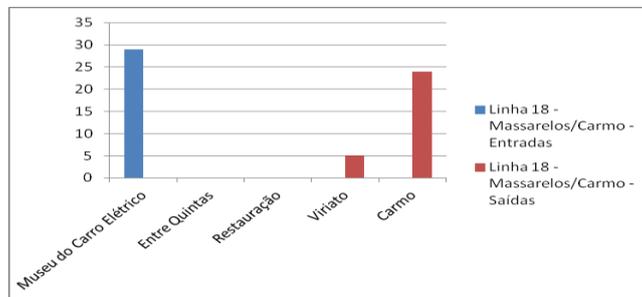


Gráfico 35: Entradas e saídas por paragem

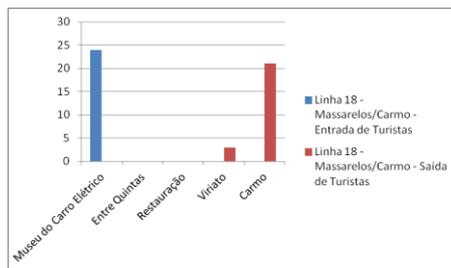


Gráfico 36: Entradas e saídas de turistas

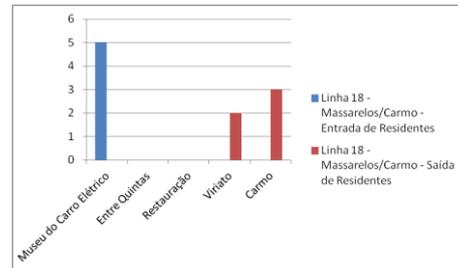


Gráfico 37: Entradas e saídas de residentes

### 3.5.3. Circular 22 - Batalha > Carmo > Batalha Guindais

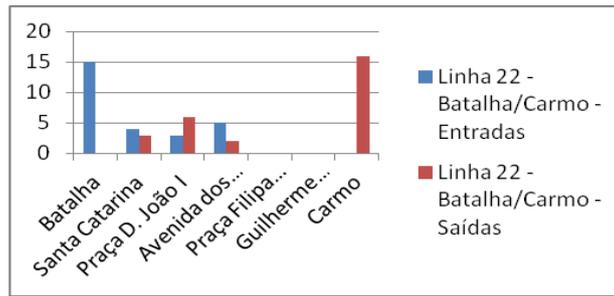


Gráfico 38: Entradas e saídas por paragem

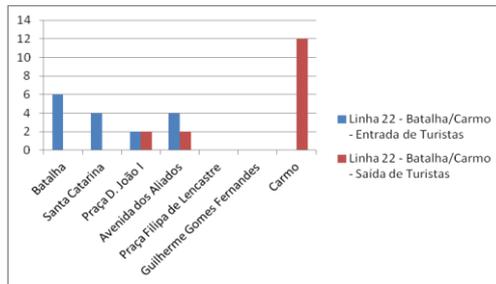


Gráfico 39: Entradas e saídas de turistas

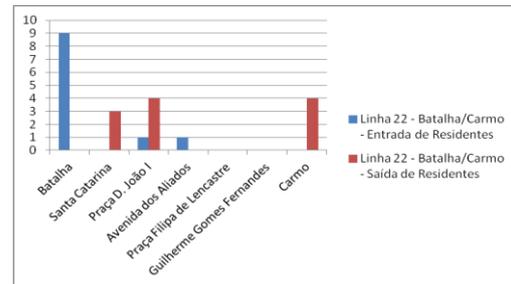


Gráfico 40: Entradas e saídas de residentes

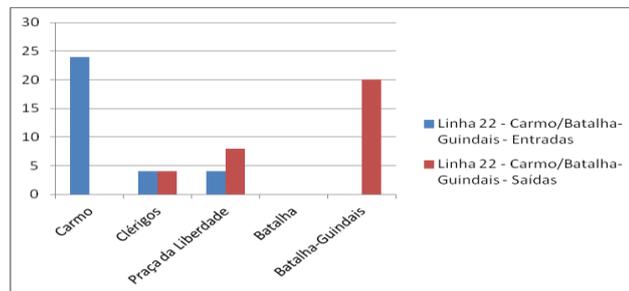


Gráfico 41: Entradas e saídas por paragem

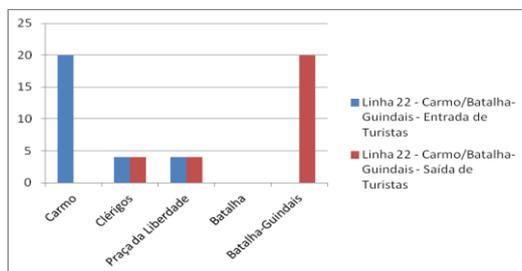


Gráfico 42: Entradas e saídas de turistas

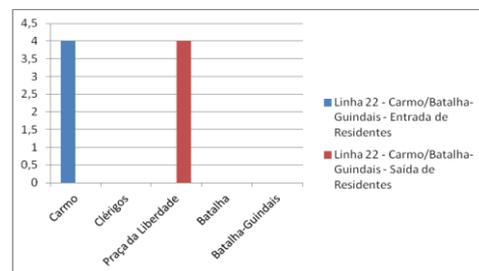


Gráfico 43: Entradas e saídas de residentes

Numa conclusão geral, pudemos aferir que, de facto, nas épocas consideradas como altas e pelo que nos foi dado observar e sumariamente contabilizar, Páscoa e festa

popular do S. João do Porto<sup>39</sup>, ocorre uma significativa presença de turistas à cidade e que o “elétrico” é um dos meios de transporte que sofre positivamente com essa maior afluência, especialmente a Circular 1, a denominada como “circular turística”. A curiosidade de se encontrarem no interior deste tipo de meio de transporte é o fator mais indicado por estes nas raras conversas que pudemos manter. Porém, pelo observado, registámos também que os turistas optaram por realizar as viagens quase na total extensão da circular, optando alguns por se apearem somente para visitarem os locais mais representativos a que algumas paragens permitem o seu acesso. Assim, as paragens do Museu do Carro Elétrico, do Infante, do Passeio Alegre, do Hospital de Santo António, do Carmo, da Batalha e da Batalha-Guindais foram as que registaram maior movimento de entradas e saídas do “elétrico”, facto a que não será alheio razões que se prendem com a existência das paragens terminais das circulares, dos pontos de interesse de maior afluência de turistas ou que permitem o acesso aos serviços utilizados frequentemente por portuenses. Por outro lado, o facto do Museu do Carro Elétrico se encontrar temporariamente encerrado, poderá explicar a menor afluência ao “elétrico” de turistas na Circular 18, do Carmo para Massarelos.

#### **3.5.4. O perfil dos turistas no “elétrico”**

Relativamente ao perfil dos turistas as nacionalidades variam bastante, no entanto, pelo que conseguimos observar o mercado espanhol surge claramente em primeiro lugar, seguindo-se-lhe o francês e o italiano. Segundo o guarda-freio que nos auxiliou no reconhecimento das nacionalidades dos turistas, em maior número, presentes no “elétrico”, o mercado brasileiro e oriental têm vindo a ganhar algum destaque. Relativamente a este ponto, gostaríamos de referir que percecionámos idêntica situação quando se realizou por motivo de lazer a subida à Torre dos Clérigos (comemoram-se os 250 anos de existência de um dos maiores símbolos da cidade do Porto) onde nos cruzámos maioritariamente com cidadãos espanhóis, franceses, italianos ou brasileiros. Aqui, registámos uma afluência também de alemães ou dos países localizados no leste europeu.

---

<sup>39</sup> Os gráficos dizem respeito somente à observação realizada no período da Páscoa. Na festa popular do S. João do Porto não se efetuou uma contabilização da dinâmica dos passageiros, somente foi observado o grande movimento de utentes do “elétrico”.

## **CAPÍTULO IV – Uma proposta pedagógica: Visita de Estudo ao Museu do Carro Elétrico**

### **4.1. O sentido pedagógico de uma visita de estudo - o contacto com o passado no presente**

Uma das grandes vantagens de que a realização de uma visita de estudo se reveste para os alunos e porque não para todos os seus intervenientes, é o enriquecimento cultural que promove, permitindo a descoberta da nossa identidade cultural, seja pelo estudo do património (arquitetónico, natural entre outros), através da observação das ocorrências diárias num centro histórico ou por intermédio da gastronomia típica de cada lugar. Como sugere Ana Duarte, “ *Mas a identidade cultural não se revê só nos vestígios arquitectónicos ou nos objetos de arte. A identidade cultural observa-se no quotidiano que decorre nos centros históricos das cidades, vilas, aldeias, e bairros populares do nosso país, através dos cheiros temperados da gastronomia, das gestualidade no trabalho, do arranjo do interior das casas, das canções, dos ditos populares, do plantio, da maneira como se estende a roupa, se enfeitam os peitoris das janelas ou se cravam registos de azulejos nas fachadas dos prédios (memórias de terramotos passados), frutos de uma fé ancestral.*”<sup>40</sup>.

As visitas de estudo são também um impulso à participação dos alunos nos vários momentos da visita como na sua posterior avaliação, permitindo que o contacto direto sobre o que observam lhes fomente a curiosidade e conseqüentemente a colocação de questões promovendo uma maior aprendizagem sobre a cultura dos espaços percorridos naquele dia.

O sentido pedagógico das visitas de estudo, associada à possibilidade de aquisição de novos conhecimentos, sai reforçada pelas palavras de Maria Manuela Abreu, “ *As visitas de estudo a monumentos, museus, arquivos e localidades de relevância histórica constituem indubitavelmente uma das vias mais seguras de realizar um ensino activo e interessante da História, tanto regional como nacional e universal. Com efeito, tais visitas, colocando os alunos em confronto directo com documentos e fontes originais, contribuem de maneira privilegiada para a intuição do “real histórico”, favorecem o*

---

<sup>40</sup> Duarte, Ana, “Lisboa. Roteiro do Professor”, Texto Editora, Lisboa, 1994, p.3.

*desenvolvimento das suas capacidades de observação, imaginação e reflexão crítica, e facilitam-lhes a compreensão de certas exigências específicas da investigação histórica. As vantagens didácticas das visitas de estudo são, pois, múltiplas.*”<sup>41</sup>.

A visita de estudo definida inicialmente pela escola onde decorreu o Estágio Pedagógico foi à cidade do Porto, mais concretamente à Sé do Porto. Aproveitando a cidade selecionada e relacionando-a com o tema escolhido para a realização do presente trabalho, propusemos estender essa visita de estudo ao Museu do Carro Elétrico, alargando aos alunos a possibilidade de contactarem com um dos meios de transporte público urbano mais importante da última década do século XIX e da primeira metade do século XX, fundamentalmente.

Tomando como referência o exposto, afigurou-se-nos fundamental a observação e o contacto direto com os diversos lugares a visitar. Seria, pois, a possibilidade dos alunos reconstituírem o passado e lançar para o seu imaginário uma das vertentes do modo de vida das populações de há sensivelmente um século atrás (no caso específico do nosso estudo, no interior do meio de transporte por nós escolhido, o “elétrico”), mais concretamente, a mobilidade urbana. Afinal, “(...) *a História não é essencialmente a ciência do passado irrevogavelmente morto, mas a ciência da vida que, pela Cultura, se transmite e expande.*”<sup>42</sup>.

Desta forma, a visita de estudo ao Museu do Carro Elétrico, centrou-se na consciencialização dos alunos para o papel desempenhado na História, concretamente na cidade do Porto, pelo “elétrico”, como promotor do Turismo e facilitador de visita ao Património em redor das suas paragens. Além disso e, tendo por base as informações veiculadas pelo Museu (disponíveis no seu sítio na internet em [www.museudocarroelettrico.pt](http://www.museudocarroelettrico.pt)), esta visita visou contribuir para uma melhor perceção dos alunos no que respeita à evolução dos transportes na designada cidade invicta e à estreita ligação do “elétrico” com a expansão da rede urbana, na aproximação e integração social das zonas periféricas relativamente ao centro da cidade. Assim, a pertinência de um estudo deste meio de transporte associado às migrações (no sentido em que muitos dos guarda-freios eram oriundos da zona norte de Portugal, optando por

---

<sup>41</sup> Abreu, Maria Manuela Palha de Araújo Viegas, “As visitas de Estudo no ensino da História”, *Revista Portuguesa de Pedagogia*, nº 6, Coimbra, 1972, p. 145.

<sup>42</sup> Idem, p.146 e 147.

se fixar de forma permanente no Porto), à facilidade que o “elétrico” provocou nas deslocações diárias da residência para os locais de trabalho, ao papel desempenhado pelo “elétrico” no transporte de mercadorias (carvão, peixe e frutas, fundamentalmente) e como veículo de promoção do Turismo e Lazer, conduzindo, outrora, ingleses do centro da cidade para a Foz (no presente, existe ainda uma praia designada de “Praia dos Ingleses”). Simultaneamente, permitiu aos alunos compreenderem a realidade de hoje, contactando com as propostas de promoção dos produtos turísticos e do auxílio do “elétrico” nessa demanda para a *mui nobre e leal cidade invicta*.

O cumprimento de algumas regras necessárias para a organização de uma visita de estudo que a leitura de alguma bibliografia nos esclareceu, no que concerne às suas vantagens didáticas e pedagógicas, associado a um planeamento atempado e à experiência e o olhar atento de quem nos orientou, possibilitou concretizar as diversas etapas, preparação, realização e avaliação *a posteriori*, de uma forma segura contribuindo para uma atividade pedagógica eficaz e considerada de sucesso por todos.

Foi, resumidamente, a possibilidade de uma maior consciencialização e contacto com o passado no presente.

## **4.2. História do Museu do Carro Elétrico**

Sendo o palco principal da visita de estudo este Museu, afigurou-se-nos pertinente, reservar uma parte deste trabalho para nos referirmos, de forma isolada, a este espaço, relativamente ao seu surgimento e à sua dinâmica.

Urge referir, desde já, que o Museu está inserido na museologia industrial, uma vez que resulta do aproveitamento de uma antiga zona industrial, a Central Termoelétrica de Massarelos (Anexo XLIII), logo instalado em antigas estruturas com património industrial<sup>43</sup>.

Indubitavelmente, o Museu do Carro Elétrico é um dos locais mais procurados do Porto por escolas de todo o país que procuram dar a conhecer aos alunos um dos meios de transporte coletivos que mais fomento trouxe a diversas cidades e que, simultaneamente, acabou por acelerar o surgimento dos autocarros e dos troleicarros. Tal como podemos aferir através das palavras de José Amado Mendes,

---

<sup>43</sup> Mendes, José Amado. “*O património industrial na museologia contemporânea: o caso português*”. Universidade de Coimbra, Universidade Autónoma de Lisboa, p. 4.

*“Independentemente da solução adoptada, os novos museus ou outras instituições, em consequência do aproveitamento de antigas estruturas ligadas à actividade económica, constituem testemunhos importantes do papel decisivo desempenhado por determinadas actividades nas respectivas zonas ou localidades. Além de poderem contribuir para fomentar o desenvolvimento económico, social e cultural dessas regiões – com destaque para o contributo que podem e devem dar ao turismo cultural –, são ainda factores de identidade das próprias comunidades que, por essa via, se sentem reconhecidas e recordadas, ao mesmo tempo que verificam não terem sido esquecidos a memória e o legado transmitido pelos seus antepassados.”<sup>44</sup>.*

O Museu do Carro Elétrico foi inaugurado a 18 de maio de 1992 e tem como principal objetivo preservar o património e a memória histórica do “elétrico” ou de motivos relacionados com o mesmo. Em 1998, devido à curiosidade que despoletou, iniciaram-se as atividades de vertente pedagógica, possibilitando chegar a um público mais vasto e proporcionar um conhecimento mais abrangente sobre o “elétrico”. No próprio espaço, é possível conhecer as estruturas físicas necessárias para o funcionamento do veículo e objetos variados (peças de vestuário, bilhetes, entre outros) relacionados com a atividade quotidiana deste meio de transporte.

Foi através da ação deste Museu que chegaram até ao presente modelos de veículos e todas as peças anteriormente referidas em excelente estado de conservação, proporcionando, inclusivamente, viagens de cariz lúdico a alunos e a professores. Devido às características que apresentam são considerados património de interesse histórico.

O Porto pode, pois, *“(…)orgulhar-se de possuir um espaço cultural com vida real e que é, em simultâneo, um local romântico que permite recordar a nossa infância e adolescência passada nos transportes sobre carris.”<sup>45</sup>.*

### **4.3. Preparação da visita de estudo**

No momento em que ficou definido o tema do Seminário e a respetiva componente pedagógica - uma visita ao Museu do Carro Elétrico – iniciou-se, de forma afinçada,

---

<sup>44</sup>Mendes, José Amado, *Op. cit.* pp. 3 e 4.

<sup>45</sup> Alves, Jorge Fernando (1998). “Os Elétricos do Porto, a memória e o Museu”, *O tripeiro*. Porto, 7ª série, nº 1, p. 8.

todos os trâmites para a concretização desta atividade, já que seria, indubitavelmente, uma mais-valia para a nossa aprendizagem prática.

Assim, começámos por fazer um levantamento dos objetivos gerais da visita, uma vez que deveriam, preferencialmente, estar em consonância com os conteúdos programáticos a lecionar no 8º ano de escolaridade, ano em que estamos a realizar o Estágio de Geografia e História. Destacámos assim, a consolidação de alguns dos conteúdos programáticos de História (“Os países de difícil industrialização: o caso português”) e de Geografia (“Atividades económicas”) e a possibilidade dos alunos conhecerem um dos meios de transporte mais marcantes do século XX, na cidade do Porto. Além disso, a visita teria outros objetivos: a promoção do espírito de grupo e de coesão das diversas turmas revestindo-se, por isso, de um cariz lúdico e a interdisciplinaridade entre Geografia, História e Educação Moral Religiosa Católica.

Paralelamente, consultámos o sítio da Internet do Museu do Carro Elétrico com o objetivo de conhecermos, de uma forma mais aprofundada, as atividades que desenvolviam para as escolas, o respetivo custo e o interesse pedagógico para as disciplinas de História e de Geografia (já apresentado ao longo do ponto 4.1).

Posteriormente, em Reunião de Departamento Curricular, e já sabendo que a viagem para os alunos do 8º ano de escolaridade seria à cidade do Porto, propusemos a visita ao Museu do Carro Elétrico apresentando as informações que haviam sido recolhidas. A proposta teve plena aceitação, solicitando-nos a apresentação da mesma, em documento próprio (Anexo XLIV), a fim de ser aprovada em Conselho Pedagógico.

Assim, encetaram-se os primeiros contactos com os responsáveis do Museu do Carro Elétrico no sentido de obter informações acerca das atividades que desenvolvem com os alunos, aquando uma visita de estudo, dos precários e da viabilidade para a realização da viagem para o mês de abril. Agendou-se, então, a viagem para o dia 17 de abril de 2013.

Após aprovação em Conselho Pedagógico contactámos a Câmara Municipal de Cantanhede para que nos facultasse o transporte, já que sendo gratuito, o valor a comportar pelos alunos seria substancialmente menor, abrindo assim a possibilidade da visita a todos.

Uma vez que esta visita se alargava à disciplina de Educação Moral Religiosa Católica o programa da visita teve de ser organizado com enfoque no Museu do Carro

Elétrico e na Sé do Porto. No entanto, dada a proximidade do local e a sua pertinência para a Geografia estendeu-se também ao Porto de Leixões.

Foi elaborado um guião da viagem a entregar aos alunos no dia da visita contendo o programa (a visita ao interior do Museu do Carro Elétrico não seria possível efetuar dado que este se encontrava em obras de recuperação de uma parte da sua cobertura devido aos estragos causados pelas intempéries, porém, as atividades decorreriam no interior do “elétrico” e a possibilidade de contactarem diretamente com este meio de transporte estaria assegurada), algumas informações sobre a cidade do Porto e os lugares a visitar (rever Anexo IV). Simultaneamente, preenchemos as autorizações a serem entregues pelos alunos aos Encarregados de Educação que contemplavam, entre outros itens, os objetivos da visita, o programa da mesma, o seu custo e o destacável para a respetiva autorização (Anexo XLV).

Uma vez que o Museu do Carro Elétrico não havia ainda sido visitado por qualquer dos alunos das três turmas do 8º ano, afigurou-se-nos importante realizar uma aula de sensibilização para a visita (Anexo XLVI), com o objetivo de motivar os mesmos, proporcionando-lhes um primeiro contacto com todos os locais a visitar, transmitindo-lhes, ainda, informações adicionais, tais como, uma breve história da cidade do Porto e do Museu do Carro Elétrico, as linhas em que no presente o “elétrico” circula e algum do património envolvente.

Desta forma, estavam concretizadas todas as etapas de preparação da visita de estudo à cidade do Porto.

#### **4.4. O dia da visita de estudo - 17 de abril de 2013**

A viagem teve o seu início pelas 8 horas da manhã e à hora certa iniciou-se o percurso de “elétrico” do Museu do Carro Elétrico para o Infante (10h). Este contou com uma guia que forneceu informações aos alunos sobre: o funcionamento do veículo, o interesse para a cidade como transporte coletivo, o património envolvente ao longo da circular 1 (Infante > Passeio Alegre) e a sua função, preferencialmente turística, no presente. No entanto, e porque o Turismo foi uma das temáticas abordadas em aula para as turmas do 8º ano, os alunos puderam observar e compreender a ligação entre o “elétrico” e inerentes singularidades, foco de atração dos turistas, com os produtos turísticos que promove ao longo das suas circulares.

Simultaneamente, a viagem contou com a presença de duas atrizes desempenhando o papel de peixeiras que tinham como principal objetivo demonstrar, de uma forma lúdica, a importância que o “elétrico” teve no transporte de peixe das lotas para os mercados da cidade. Gostaríamos de realçar, da mesma maneira, o papel do guarda-freio que durante toda a viagem se mostrou solícito a alunos e professores no que concerne ao esclarecimento de qualquer dúvida, relatando, também, histórias vividas ao longo da sua carreira e demonstrando como proceder para locomover o veículo (Anexo XLVII).

Depois da animada viagem, escolheu-se o jardim do Passeio Alegre<sup>46</sup> como local de pausa para almoço. Urge referir que os jardins no século XIX (finais) assumiram uma grande importância para os habitantes das cidades devido às exigências higiénicas para o combate à insalubridade. Além disso, eram espaços que proporcionavam momentos de lazer (locais de passeio ou onde as pessoas se encontravam para conversar ou ouvir a banda a tocar nos coretos) ou serviam de palco para encontros culturais. O papel dos Parques e dos Passeios Públicos, foi um dos assuntos abordados nestas turmas do 8º ano de escolaridade. Assim, foi uma oportunidade dos alunos poderem estabelecer um paralelismo entre o que estavam a observar *in loco* e o que lhes havia sido referido aquando a leção deste conteúdo.

Entretanto, dada a proximidade do Porto de Leixões, optou-se por visitá-lo em primeiro lugar. Aí, foi-nos permitido realizar uma visita guiada ao espaço, conhecer o seu funcionamento e a sua importância para a atividade económica do país.

No percurso do Porto de Leixões para a Sé, os alunos puderam contemplar edifícios de grande interesse cultural, nomeadamente, a Casa da Música, o Museu Nacional Soares dos Reis ou a Estação de S. Bento. Durante este percurso, debateram-se (colocando questões aos alunos ou tentando explicitar quaisquer dúvidas que a observação dos mesmos despoletasse) igualmente outros conteúdos tratados ao longo do ano letivo. Foi a oportunidade dos alunos recordarem características gerais associadas aos estilos arquitetónicos do Barroco e do Rococó, através da observação das fachadas de alguns monumentos, tais como, as Igrejas do Carmo e das Carmelitas (estilo Rococó

---

<sup>46</sup> O Jardim do Passeio Alegre, foi projetado por Emile David (arquiteto paisagístico) e construído entre 1860 e 1892 (data da sua inauguração). Para além da variedade de espécies vegetais, o jardim é composto por alguns monumentos que merecem destaque, entre os quais, um chafariz em granito, oriundo do antigo Convento de S. Francisco, um pequeno Chalet, construído em 1874 e os sanitários públicos, construídos em 1910, decorados com azulejos de Arte Nova. Foi local de encontro de intelectuais, tais como, Camilo Castelo Branco ou Ramalho Ortigão

e Barroco, respetivamente), a Torre e Igreja dos Clérigos (os alunos, inclusivamente, foram alertados para a efeméride que se assinala no ano de 2013, os 250 anos da conclusão do complexo arquitetónico projetado por Nicolau Nasoni) e o estilo arquitetónico que lhe está associado, o Barroco, mas também, a Casa Tait e o hoje em dia Museu Romântico, outrora, uma habitação da Burguesia portuense, onde se reforçaram conteúdos relativamente ao modo de vida dos burgueses do século XIX. Já na Sé, concretizou-se a visita ao interior da mesma (onde se realçou a presença do estilo barroco, por exemplo), antecedida de uma breve explicação das características arquitetónicas (romano-gótico) e a sua importância para a expansão da cidade do Porto.

Ao longo de toda a visita foram sendo colocadas questões aos alunos com o objetivo de tornar esta visita ainda mais dinâmica e apelativa mas também para que estes fossem recordando conteúdos tratados em contexto de sala de aula. Além disso, seria um modo de lhes fornecer informações úteis para a resolução, posteriormente, da ficha de avaliação da atividade.

Não mais que uma curiosidade, porém, tendo gerado espanto em muitos dos discentes, parece-nos pertinente referir uma “velha tradição” associada ao “elétrico”, o “andar à guna” (Anexo XLVIII). Jovens penduraram-se no exterior do “elétrico” e viajaram alguns instantes sem pagar o respetivo bilhete. Foi uma situação prontamente resolvida pelo guarda-freio e que todos se apressaram em reprovar esta atitude dada a sua perigosidade.

Por fim, a viagem de regresso à escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira, em Febres, Cantanhede (18h 25m).

#### **4.5. Avaliação da visita de estudo**

A avaliação desta atividade baseou-se na observação direta (e posterior reflexão), na participação dos alunos nas diversas atividades propostas, na concentração para a recolha das informações que guias, guarda-freio ou docentes acompanhantes lhes forneceram ao longo da viagem e na realização, *a posteriori*, de uma pequena ficha de trabalho (Anexo XLIX).

Dada a ativa participação dos alunos, concretamente no diálogo mantido com as atrizes no interior do carro elétrico, nas questões colocadas aos guias do Museu e do Porto de Leixões, bem como aos professores acompanhantes, pudemos concluir que a

visita foi de grande interesse para os alunos e que os objetivos previamente delineados foram atingidos (evolução dos transportes e a estreita ligação do “elétrico” com a expansão da rede urbana, aproximação e integração social das zonas periféricas relativamente ao centro da cidade, perceção por parte dos alunos sobre a facilidade que o “elétrico” provocou nas deslocações diárias da residência para os locais de trabalho, papel desempenhado pelo “elétrico” no transporte de mercadorias e, hoje em dia, como veículo de promoção do Turismo e Lazer em estreita relação com as propostas de promoção dos produtos turísticos. A visita de estudo buscava, também, a promoção do espírito de grupo e de coesão das diversas turmas revestindo-se, por isso, de um cariz lúdico mas também da interdisciplinaridade entre Geografia, História e Educação Moral Religiosa Católica).

Podemos corroborar esta ideia pela análise da avaliação à atividade realizada *a posteriori* pelos alunos. Aferimos que os alunos, na generalidade, responderam corretamente a todas as questões que faziam parte da ficha de trabalho e todos eles afirmaram ter gostado da visita de estudo (dos 43 alunos que participaram na visita de estudo somente 28 entregaram a ficha de trabalho/avaliação da atividade), reconhecendo o valor da mesma pelo convívio que se gerou entre todos os participantes (78,6% das justificações apresentadas), a oportunidade de se fazerem deslocar num meio de transporte que não haviam experienciado até à data (71,4%) e a possibilidade de aprenderem um pouco mais sobre todos os locais visitados (71,4%), entre outras justificações apresentadas, como por exemplo, a animação provocada pelo excelente papel desempenhado pelas atrizes representando as peixeiras que habitualmente se deslocavam de “elétrico” da lota de Matosinhos à cidade do Porto.

Assim, superior ao crescimento pessoal que a organização e concretização desta tarefa nos possibilitou, está o significativo interesse que os locais visitados despoletaram nos alunos, destinatários únicos da concretização desta atividade.

## CONCLUSÃO

Durante a primeira metade do século XX, o “elétrico” foi o responsável por conduzir as populações para as zonas periféricas das cidades criando subúrbios, permitindo a sua integração social relativamente ao centro da cidade, aproximando os dois espaços. Como refere Jorge Fernandes Alves, “(...) o transporte público foi pensado inicialmente para o Porto, mas logo estabeleceu conexões com os concelhos vizinhos que ajudou a crescer.”<sup>47</sup>.

Se o “elétrico” foi uma obra-prima oriunda do século XIX para enriquecer e desenvolver decisivamente os transportes públicos nas primeiras cinco décadas do século XX, quando demonstra as suas fragilidades, perante a veloz modernização tecnológica a que este mesmo século assistiu, acelera, igualmente, o surgimento dos autocarros e do automóvel. Foi claramente um promotor de integração social e de expansão da rede urbana na cidade do Porto. Como vaticinava Ramalho Ortigão na obra, “As praias de Portugal”, em 1876, “o serviço dos caminhos-de-ferro americanos explorados com talento converterá dentro em pouco tempo a Foz num bairro do Porto”.<sup>48</sup>

A sua relevância pelo serviço prestado como meio de transporte público conduziu à merecida conservação da sua memória, observada e sentida quer no Museu do Carro Elétrico quer servindo, ainda no presente, numa lógica de intermodalidade (o autocarro ou o metro) os utentes portuenses ou os turistas que pretendem experienciar a cidade e os seus produtos turísticos, movimentando-se nos espaços da “baixa” portuense, através da “dormideira”. Ao longo da nossa pesquisa e trabalho de campo, o “elétrico” revelou-se, indubitavelmente, um meio de transporte potenciador do Turismo, alinhando nos pressupostos estratégicos de fomento turístico para a cidade do Porto.

As três circulares tocam pontos históricos, permitem o acesso às zonas comerciais, a festivais de diversa índole, difundem valores de cultura física, conduzem-nos a espetáculos e a concertos, animam ruas e a população residente e surpreende quem a visita instigando o lazer, tornando a cidade ainda mais aprazível.

---

<sup>47</sup> Alves, Jorge Fernando, (1998). “Os Elétricos do Porto, a memória e o Museu”, *cit.*, p. 6.

<sup>48</sup> Alves, Jorge Fernandes, *Op. cit.*, p.6.

Como afirma Francisco Diogo Azevedo<sup>49</sup>, *“Na Baixa e Centro Histórico narra-se o percurso singular de um povo e de uma nação, e um património cultural tão rico deve ser valorizado com o auxílio de políticas correctas e medidas concretas que potenciem e protejam essa riqueza cultural, e ao mesmo tempo impulsionem a economia local.”*.

Conscientes da sua morosidade e do elevado custo dos bilhetes individuais, fatores que poderão de alguma maneira afastar potenciais interessados, não temos dúvidas de que o “elétrico” é uma forma de viver o Porto, de olhar a cidade, de visitar locais históricos, de contemplar paisagens formosas...

Porque não ouvir histórias de uma cidade sentado na própria História?!... Assim o fizemos com os alunos do 8º ano de escolaridade e com os nossos colegas da Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira, Febres, Cantanhede.

---

<sup>49</sup> Azevedo, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010), *“O papel do sector do turismo na reabilitação urbana da baixa do Porto”* (Dissertação de Mestrado). Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

## **BIBLIOGRAFIA**

Abreu, Maria Manuela Palha de Araújo Viegas (1972). “As visitas de Estudo no ensino da História”, *Revista Portuguesa de Pedagogia*, nº 6, Coimbra.

Alves, Jorge Fernandes (2001), “*De relance - O Barão da Trovisqueira - Catálogo da Exposição «Barão da Trovisqueira – Reencontro»*”. Vila Nova de Famalicão: C. Municipal, Museu Bernardino Machado.

Alves, Jorge Fernando (2000). “*Nos trilhos da cidade. Aspetos históricos dos transportes colectivos do Porto*” (revista da Faculdade de Letras – “História”). Porto, III Série, vol. 1, pp 101 – 111 (<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2337.pdf>)

Alves, Jorge Fernando (1998). “*Os Elétricos do Porto, a memória e o Museu*” (Revista “O tripeiro” . Porto, 7ª série, nº 1. (<http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/50324/2/jorgealveselectricos000116003.pdf>)

Alves, Jorge Fernando (2001). “*Transportes na cidade. Evocação da Companhia carris em 1903*” (Revista “O tripeiro” . Porto, 7ª série, nº 3. (<http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/51412/2/jorgealvestransportes000116631.pdf>)

Azevedo, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010). “O papel do sector do turismo na reabilitação urbana da baixa do Porto” (Dissertação de Mestrado). Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Câmara Municipal do Porto e Porto Digital (2012). “Portal de Turismo do Município do Porto – documento”.

Costa, Maria Teresa Castro – “*Os cafés do Porto*”.  
(<http://www.apha.pt/boletim/boletim2/pdf/CafesDoPorto.pdf>)

Duarte, Ana (1994). “Lisboa. Roteiro do Professor”, Texto Editora, Lisboa.

Edifício Alfândega – Porto (23,24, e 25 novembro 2012). “Montra Nacional – Jornal do melhor de Portugal”.

Gonçalves, Guida Manuela Ramalho (2010). “ *Coimbra por entre linhas: O transporte colectivo sobre carris e a evolução do espaço urbano* ” (Dissertação de Mestrado). Coimbra, Departamento de Arquitectura da FCTUC.

Gouveia, Lucília e Santos, Maria dos. “ A imagem fotográfica no ensino da Geografia ” – *material didático da disciplina de Práticas de Investigação no Ensino da Geografia* – Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Ano letivo 2011/12, Coimbra.

Guedes, Manuel Vaz (1995). “ *Porto 1895 - A Electrificação da Linha da Restauração* ” (revista *Electricidade*. nº 327). Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, pp. 271-274 (<http://paginas.fe.up.pt/histel/fhistre/linhaRestauracao.pdf>).

Inovação, Ministério da Economia e da (2007). “Plano Estratégico Nacional de Turismo – o Desenvolvimento do Turismo em Portugal”. Lisboa, Turismo de Portugal, ip.

IPDT, ERTPNP e Aeroporto Sá Carneiro. “Perfil dos Turistas do Porto e Norte de Portugal – 4º Trimestre de 2011”.

Marinho, Natália e Alves, Joaquim J. B. Ferreira, “ *Aspetos artísticos da Igreja dos Congregados em meados do século XVIII* ”.

Martins, Fernando Pinheiro (2007). “ *O Carro Eléctrico na cidade do Porto* ” (Dissertação de Mestrado). Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. (<http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/12819/2/Texto%20integral.pdf>)

Mendes, José Amado. “ *O património industrial na museologia contemporânea: o caso português* ”. Universidade de Coimbra, Universidade Autónoma de Lisboa (<http://www.ubimuseum.ubi.pt/n01/docs/ubimuseum-n01-pdf/CS3-mendes-jose-amado-o-patrimonio-industrial.pdf>)

Pacheco, Elsa Maria Teixeira (1992). “ *Os transportes coletivos rodoviários no Grande Porto* ” (revista da Faculdade de Letras – Geografia). Porto, 1ª série, volume VII, pp. 5-64 (<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1523.pdf>)

Pacheco, Hélder (1995) “ *O Carro Eléctrico no Porto* ”. Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.

Pereira, Manuel Castro (1995) *“Os Velhos Eléctricos do Porto”*. José Carvalho Branco – Soc. Editorial Notícias da Beira Douro.

Pinheiro, Ana Catarina Saraiva (2011). “Experiência: o design e a experiência da deriva na cidade” (Dissertação de Mestrado). Aveiro, Universidade de Aveiro: Departamento de Comunicação e Arte.

Programa de Intervenção para a Requalificação do edifício do Museu do Carro Elétrico ([http://www.concursosoasrn.com/uploads/Anexo%20I\\_Programa%20de%20Intervencao\\_1.pdf](http://www.concursosoasrn.com/uploads/Anexo%20I_Programa%20de%20Intervencao_1.pdf))

Soares, Maria Leonor Barbosa - *“Pensando sobre o tema "em redor do século xx... trajectos da pintura e da escultura”*: apontamentos para um estudo conjunto, galego e português, sobre a prática artística com origem a norte do Douro. *Revista da Faculdade de Letras Ciências e técnicas do património*. Porto, 2003 I Série vol. 2, pp. 615-640 (*para o nosso estudo página 628*)

Sousa, Germano (2011), *“Porto: nos lugares da História”*. Porto Editora, Porto.

Sousa, Germano (2012), *“Nos recantos do passado”*. Porto Editora, Porto.

THR, Asesores en Turismo Hotelaría y Recreación, S. A. (2006). “City Breaks – 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do Turismo em Portugal”. Lisboa, Turismo de Portugal, ip

## **SITOGRAFIA**

<http://www.apha.pt/boletim/boletim2/pdf/CafesDoPorto.pdf>

<http://balcaovirtual.cm-porto.pt/PT/cultura/museus>

<http://www.cm-porto.pt>

<http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/06/os-transportes-urbanos-sobre-carris-1.html>

<http://electricosnoporto.blogspot.pt/2012/06/requalificacao-do-museu-do-carro.html>

<http://expresso.sapo.pt/porto-escolhido-como-melhor-destino-europeu-2012=f714973>

<http://iscapdigital.com/ap/museuvinhodoporto/>

<http://www.igespar.pt>

[http://www.ipdt.pt/ficheiros\\_upload/file/1%C2%BA%20trimestre%20de%202011.pdf](http://www.ipdt.pt/ficheiros_upload/file/1%C2%BA%20trimestre%20de%202011.pdf)

<http://mifs.spaceblog.com.br/18347/Historia-Carro-Electrico-no-Porto/>

<http://www.minube.pt/sitio-preferido/igreja-de-santo-antonio-dos-congregados-a891>

<http://www.museudocarroelectrico.pt>

<http://www.paraquia.santoildefonso.org/historia/historia-da-igreja/>

<http://pesquisa.adporto.pt/cravfrontoffice/?ID=973456>

<http://www.portoenorte.pt/>

<http://www.portotramcitytour.pt>

<http://www.portoturismo.pt>

<http://www.portoxxi.com/cultura/>

<http://pt.wikipedia.org>

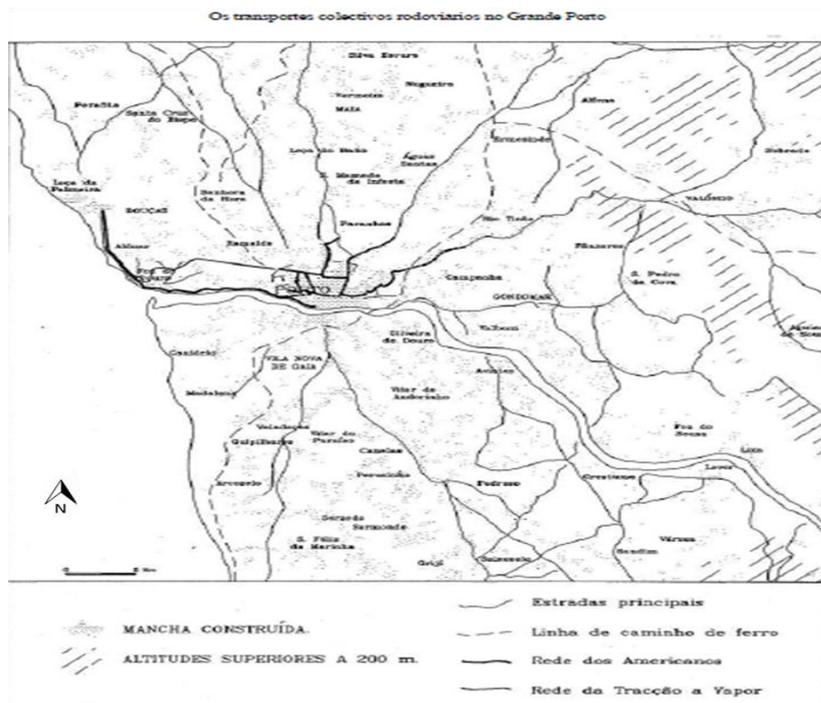
<http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf>

[http://www.smtuc.pt/revista/revista\\_100anos.pdf](http://www.smtuc.pt/revista/revista_100anos.pdf)

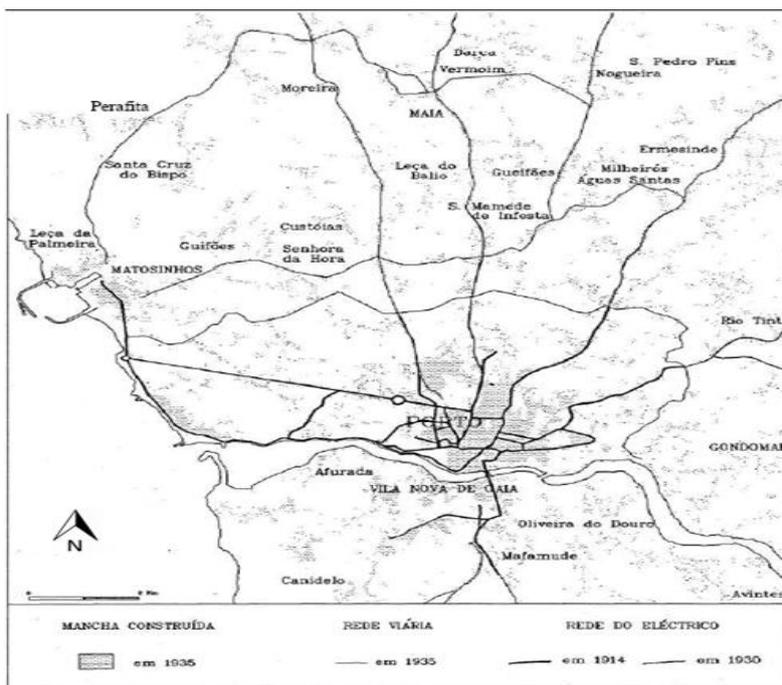
<http://www.turismo2015.pt/userfiles/File/Turismo%202015%20%20P%C3%B3lo%20de%20Competitividade%20e%20Tecnologia.pdf>

# Mapas

Mapa 1: Rede dos “americanos” e da tração a vapor em 1880<sup>50</sup>



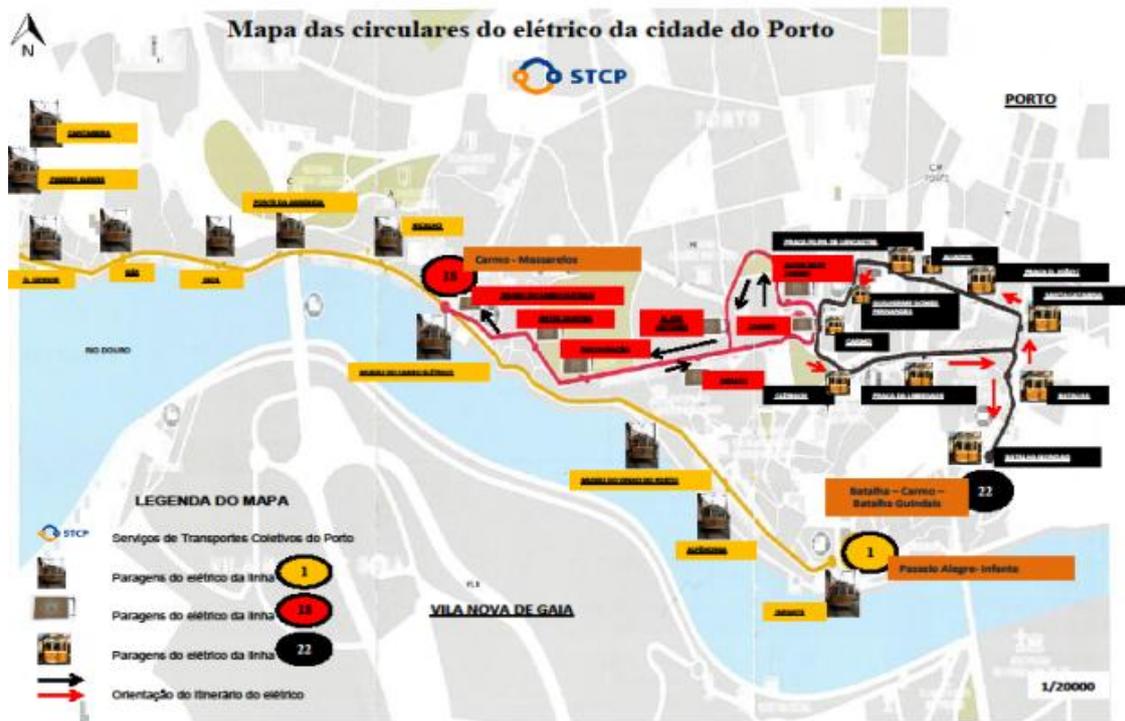
Mapa 2: Rede do «eléctrico» em 1914 e 1930<sup>51</sup>



<sup>50</sup> Elsa Maria Teixeira Pacheco, “Os transportes colectivos rodoviários no grande Porto”, *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I Série, volume VIII, Porto, 1992, página 16 .

<sup>51</sup> Elsa Maria Teixeira Pacheco, Op. cit., p.21

Mapa 3: Mapa das circulares do “elétrico” da cidade do Porto



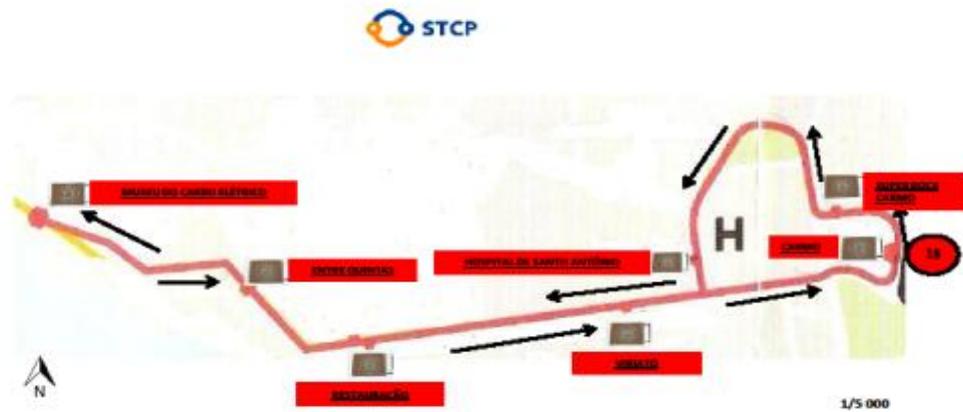
Mapa 4: Circular 1 (Passeio Alegre > Infante > Passeio Alegre) do “elétrico” da cidade do Porto

Circular 1 (Passeio Alegre > Infante > Passeio Alegre) do elétrico da cidade do Porto

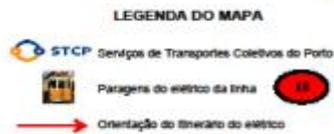


Mapa 5: Circular 18 (Carmo > Massarelos > Carmo) do “elétrico” da cidade do Porto

Circular 18 (Carmo > Massarelos > Carmo) do elétrico da cidade do Porto

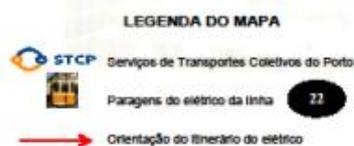
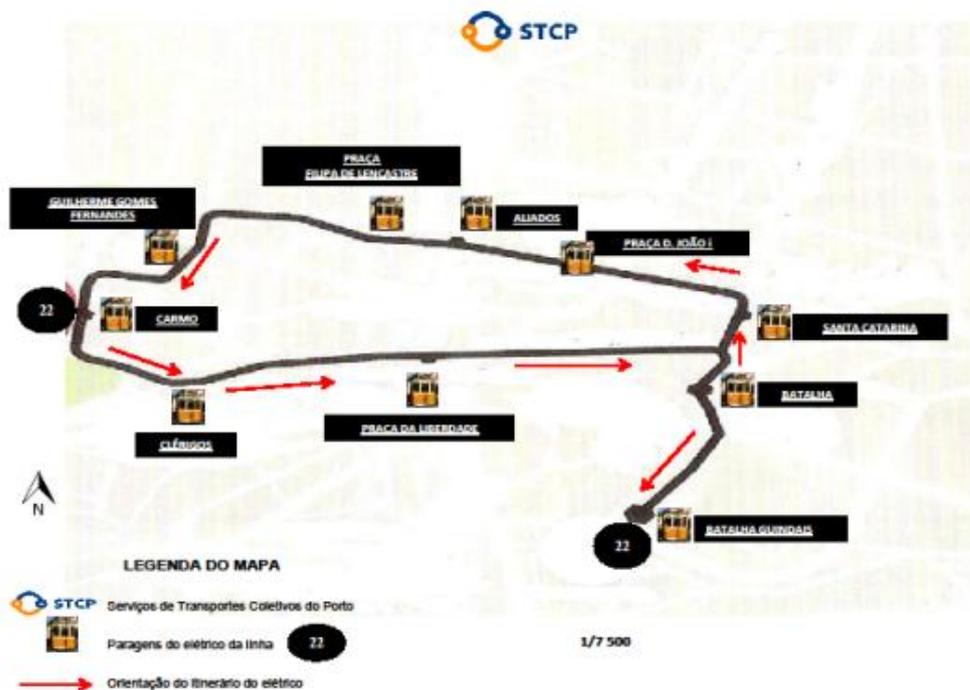


Mapa 3- Mapa da circular 18 (Carmo > Massarelos) do elétrico da cidade do Porto



Mapa 6: Circular 22 (Batalha > Carmo > Batalha Guindais) do “elétrico” da cidade do Porto

Circular 22 (Batalha > Carmo) do elétrico da cidade do Porto



# Anexos

# Anexo I: Planificações e esquema concetual - disciplina de História

## Planificação da unidade didática - disciplina de História.



Planificação de unidade didática  
 Disciplina: História  
 Ano: 8.ª Turma: A  
 Ano letivo 2012-2013- 2º período

Conteúdos	Competências	Experiências de aprendizagem	Materiais	Periodização
<p><b>F.1- O Império Português e a concorrência internacional</b></p> <p>A ascensão econômica e colonial da Europa do Norte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tratamento de Informação/Utilização de fontes</b></li> <li>• Utilizar procedimentos da metodologia específica da história:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Selecionar informação adequada a esta unidade.</li> <li>- Interpretar documentos escritos e iconográficos.</li> <li>- Formular hipóteses de interpretação dos factos históricos.</li> <li>- Compreender e aplicar conceitos a partir da análise de fontes.</li> </ul> </li> <li>• <b>Compreensão histórica</b></li> </ul> <p><i>Temporalidade</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificar momentos importantes da evolução histórica (por exemplo: hegemonia do império holandês e do império inglês).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exploração sistemática de material iconográfico, mapas e documentos escritos diversificados.</li> <li>- Criação pelo professor de situações de diálogo aberto em que o aluno seja estimulado a observar, analisar e manifestar opiniões sobre os assuntos em estudo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documentação das páginas 90 a 93 do Manual, parte 1.</li> <li>- Powerpoint elaborado pelo professor.</li> </ul>	2 tempos letivos

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Localizar no tempo os eventos.</li> <li>- Identificar e caracterizar momentos de rutura (princípio do <i>mare liberum</i>).</li> <li>- Estabelecer relações passado/presente (por exemplo: importância dos bancos).</li> </ul> <p><i>Espacialidade</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Localizar no espaço aspetos das sociedades humanas em evolução e interação (por exemplo: áreas de interação das companhias de comércio).</li> <li>- Relacionar as formas de organização de atividades no espaço com os condicionais físicos-naturais (condições geográficas para o desenvolvimento do comércio marítimo na Holanda e na Inglaterra).</li> </ul> <p><i>Contextualização</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Distinguir aspetos de ordem económica, social, política e de mentalidade no contexto das disputas coloniais entre as potências europeias e da afirmação do capitalismo comercial, estabelecendo entre eles inter-relações.</li> <li>- Avaliar o papel dos indivíduos (por exemplo: contributo da burguesia holandesa e da comunidade judaica para o desenvolvimento do capitalismo).</li> </ul> <p><i>Comunicação</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver a comunicação oral e</li> </ul>			
--	---	--	--	--

	<p>escrita, aplicando o vocabulário específico da disciplina.</p> <p>- Enriquecer a comunicação oral ou escrita recorrendo à seleção de materiais iconográficos e a técnicas multimédia.</p>			
--	--	--	--	--

### Planificação de aula - disciplina de História.



#### Planificação de Aula Assistida

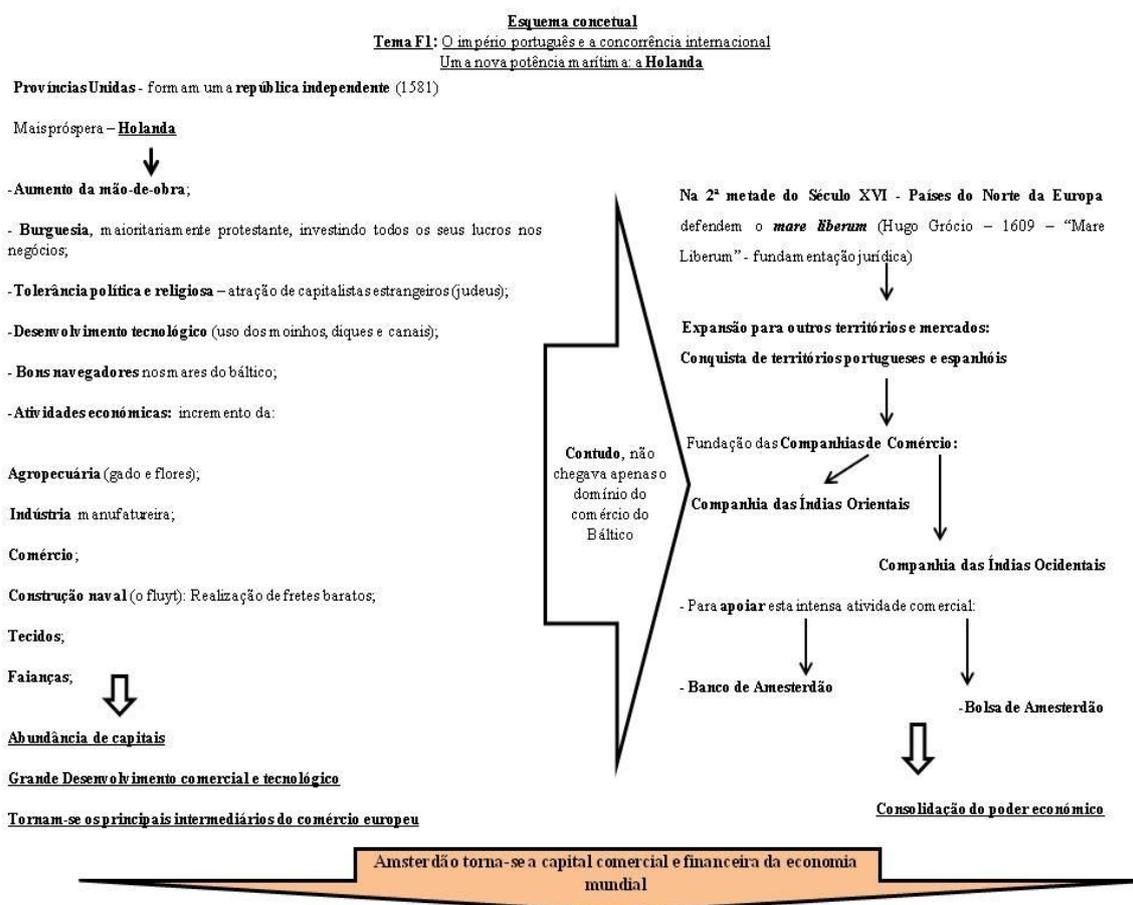
<b>Escola:</b> E.B. 2,3 Carlos de Oliveira - Febres	<b>Tema:</b> Portugal no contexto europeu dos séculos XVII e XVIII	<b>Aula n.º:</b>	<b>Sumário:</b> Uma nova potência marítima - a Holanda: a formação das Províncias Unidas; causas da ascensão da Holanda; a realização de fretes; o “mare liberum”; a criação das Companhias de Comércio (Companhias das Índias Oriental e Ocidental); instituições de apoio à atividade comercial.		
<b>Professor:</b> João Craveiro	<b>Unidade:</b> Uma nova potência marítima: a Holanda				
<b>Disciplina:</b> História <b>Ano:</b> 8.º <b>Turma:</b> <b>Data:</b> <b>Duração da aula:</b> 45 minutos					
Conteúdos/ Subtemas	Objetivos Gerais	Objetivos específicos	Estratégias/ Atividades	Recursos/ Materiais	Instrumentos de avaliação
<p>Tema F1 – O Império Português e a concorrência internacional:</p> <p>Uma nova potência marítima: a</p>	<p>- Localizar as Províncias Unidas.</p> <p>- Conhecer a independência das Províncias Unidas.</p>		<p>A aula terá o seu início com a apresentação do novo tema a abordar, recorrendo à visualização e reconhecimento por parte dos alunos da bandeira nacional holandesa, e à observação de um mapa com o objetivo de realizar uma</p>	<p>Computador</p> <p>Vídeo projetor</p> <p>Painel de</p>	<p>Observação direta da atenção, motivação e participação dos alunos.</p> <p>Sistematização de conteúdos</p>

<p>Holanda</p>	<p>- Identificar as condições que a Holanda possuía para manter o controlo comercial dos mares Báltico e Mediterrâneo.</p> <p>- Comparar os conceitos de <i>mare clausum</i> e de <i>mare liberum</i>.</p> <p>- Identificar as ações que a Holanda adotou para manter a hegemonia dos mares.</p> <p>- Reconhecer Amsterdão como a capital comercial e financeira da economia mundial.</p>	<p>- Observa e localiza no mapa as Províncias Unidas.</p> <p>-Entende a formação das Províncias Unidas.</p> <p>- Reconhece as condições que conduziram a Holanda ao controlo comercial dos mares Báltico e Mediterrâneo.</p> <p>- Relaciona a realização dos <i>fretes</i> como contributo para tornar os holandeses nos principais intermediários do comércio europeu.</p> <p>-Compreende o conceito de <i>mare liberum</i> e</p>	<p>contextualização no tempo e no espaço.</p> <p>Depois, com recurso à observação de dois mapas, um contendo o domínio espanhol dos Países Baixos e outro das Províncias Unidas, tentar-se-á explicar aos alunos a formação destas Províncias. Esta imagem será utilizada, igualmente, como forma de contextualização temporal e espacial das Províncias Unidas.</p> <p>Num terceiro momento, serão explicadas, recorrendo à apresentação de seis diapositivos, as condições que conduziram a Holanda a tornar-se a mais próspera das Províncias, com o objetivo dos alunos compreenderem que foram estas condições que lhe permitiu iniciar a dinâmica de expansão colonial e comercial.</p> <p>No decorrer deste momento, será referida aos alunos a realização de <i>fretes</i> (e explicitado o seu significado) por parte dos holandeses que contribuiu para que estes se tornassem cada vez mais os intermediários do comércio e assim assegurarem o seu predomínio em face de outras nações.</p> <p>Em momento de referência aos Judeus, será lido e analisado o texto da pág. 90 do manual que se encontrará, igualmente, projetado num</p>	<p>projeção</p> <p>Caderno diário</p> <p>Manual adotado</p> <p>PowerPoint elaborado pelo professor</p>	<p>lecionados.</p>
----------------	---	--	---	--	--------------------

		<p>o seu defensor jurídico.</p> <p>- Compara o conceito de <i>mare liberum</i> com o conceito de <i>mare clausum</i>.</p> <p>- Compreende as razões da criação das Companhias de Comércio.</p> <p>- Identifica duas das principais instituições que auxiliavam a intensa atividade comercial</p> <p>- Compreende que Amesterdão se tornou o principal centro comercial e financeiro do Mundo.</p>	<p>diapositivo.</p> <p>De seguida, será realizada uma consolidação do exposto, recorrendo a um esquema que sintetiza os fatores gerais que contribuíram para o desenvolvimento das atividades económicas conducentes a tornarem os holandeses os principais intermediários do comércio europeu.</p> <p>Num quinto momento, os alunos serão informados acerca da crescente ambição e motivação para a busca de novos mercados por parte dos holandeses, relacionando este facto com o conceito de <i>mare liberum</i>, defendido pelos povos do Norte da Europa e que contrastava com o conceito do <i>mare clausum</i> defendido pelos ibéricos, desde, fundamentalmente, a celebração do Tratado de Tordesilhas, recorrendo à apresentação de imagens (um mapa do Tratado de Tordesilhas e duas imagens, de Hugo Grócio e a capa da sua obra “<i>mare liberum</i>”).</p> <p>De seguida, os alunos visualizarão um diapositivo contendo imagens que exemplificam alguns ataques dos holandeses aos territórios portugueses.</p> <p>Num sétimo momento, será apresentado um mapa</p>		
--	--	---	---	--	--

			<p>(adaptado do manual) com os territórios holandeses.</p> <p>Depois, visualizar-se-á um diapositivo, contendo referências às Companhias de Comércio (Companhia das Índias Orientais e Companhia das Índias Ocidentais), com o objetivo dos alunos compreenderem que o seu surgimento foi uma medida que os holandeses tomaram para garantir o domínio e a gestão eficaz do comércio e dos territórios ocupados.</p> <p>Nesse mesmo diapositivo, será realizada uma breve referência ao Banco e à Bolsa de Amesterdão, para que os alunos tomem conhecimento das outras duas instituições que auxiliaram a atividade comercial.</p> <p>Num nono momento, recorrendo à visualização de um diapositivo, será concluída a abordagem ao império holandês, referindo a cidade de Amesterdão como o centro comercial e financeiro do mundo, recorrendo-se de novo ao mapa adaptado do manual, contendo os territórios holandês e destacando, igualmente, a cidade de Amesterdão.</p> <p>A aula terminará com a escrita do sumário.</p>		
--	--	--	--	--	--

## Esquema concetual de uma unidade didática - disciplina de História.



## Anexo II: Planificações e esquema concetual - disciplina de Geografia

### Planificação da unidade didática - disciplina de Geografia.



Escola E. B. 2,3 Carlos de Oliveira

#### Planificação de unidade didática

Disciplina: Geografia Ano: 8º Turma: Ano lectivo: 2012-2013- 2º período

Unidade Temática	Conteúdos	Objetivos	Estratégias	Materiais	Aulas previstas	Avaliação
<b>Tema C – População e povoamento</b>	<b>2- Distribuição e mobilidade da população</b>  <b>2.1- Distribuição da população</b>	- Reconhecer a desigual distribuição da população mundial.  - Identificar os factores influentes na distribuição da população.  - Localizar as grandes concentrações demográficas e os principais vazios humanos.  - Explicar a existência das grandes concentrações demográficas e dos desertos humanos.  - Conhecer a distribuição da população em Portugal.	- Exploração sistemática de material iconográfico e multimédia diversificado.  - Criação pelo professor de situações de diálogo aberto em que o aluno seja estimulado a observar, analisar e manifestar opiniões sobre os assuntos em estudo.  - Realização de exercícios do manual e/ou elaborados pelo professor.	- Documentação das páginas 54 a 67 do Manual.  - Powerpoint elaborado pelo professor.  - Excertos de documentários seleccionados pelo professor.  - Exercícios do Manual.  - Ficha de Trabalho elaborada pelo professor.	2 tempos letivos	- Avaliação sumativa

Planificação de aula - disciplina de Geografia.



<b>Escola:</b> E.B. 2,3 Carlos de Oliveira - Febres	<b>Tema:</b> População e povoamento	<b>Aulas n°:</b>	<b>Sumário:</b> A desigual distribuição da população mundial: conceito de Densidade Populacional; as áreas atrativas e repulsivas; As grandes concentrações humanas e os grandes vazios demográficos.  A desigual distribuição da população em Portugal.
<b>Professor:</b> João Craveiro	<b>Unidade:</b> Distribuição e mobilidade da população: distribuição da população		
<b>Disciplina:</b> Geografia <b>Ano:</b> 8.º <b>Turma:</b> <b>Data:</b> <b>Duração da aula:</b> 90 minutos			

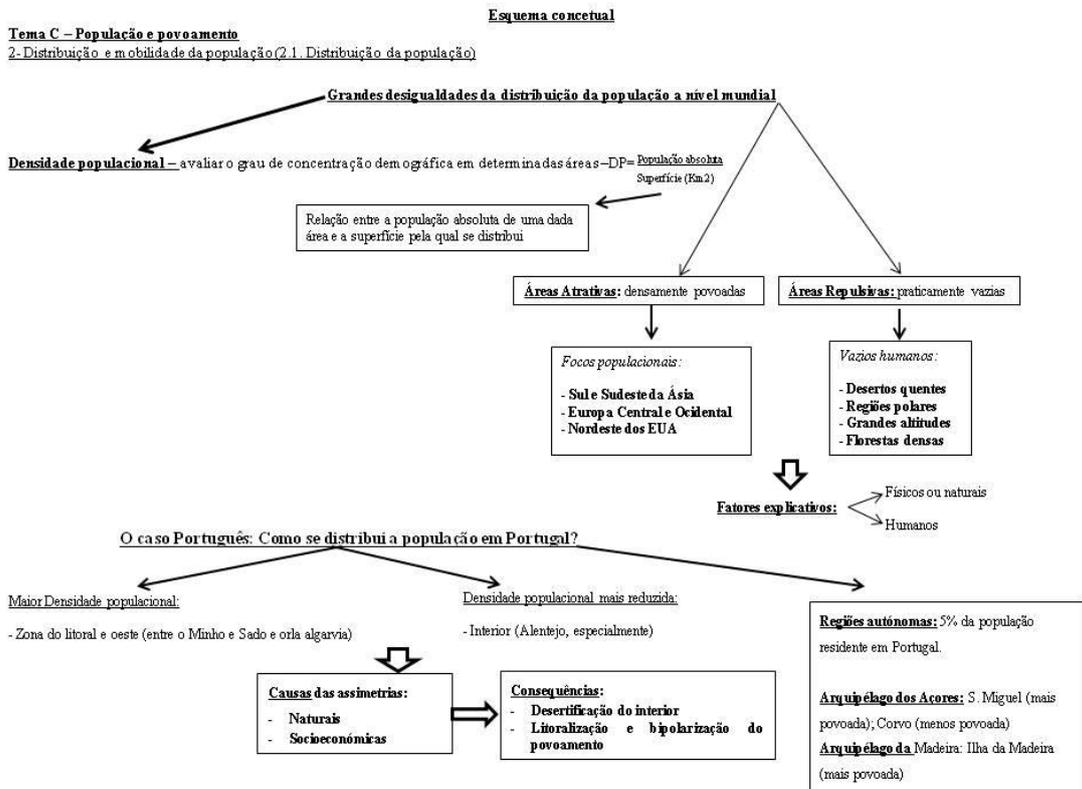
Conteúdos/ Subtemas	Objetivos Gerais	Objetivos específicos	Estratégias/ Atividades	Recursos/ Materiais	Instrumentos de avaliação
Tema C – População e povoamento	- Reconhecer a desigual distribuição da população mundial.	-Entende a desigual distribuição da população a diferentes escalas de análise (entre Hemisfério Norte e Hemisfério Sul)	A aula terá o seu início com a apresentação do novo tema a abordar nas próximas aulas, recorrendo às questões-chave com o objetivo de sintetizar os grandes focos de aprendizagem.	Computador	Observação direta da atenção e participação dos alunos.
2- Distribuição e mobilidade da população	- Calcular a Densidade Populacional.	- Observa e analisa mapas da distribuição da população mundial	Depois, será visualizado um mapa com o objetivo de ser explicada a desigual distribuição da população mundial, comparando o Hemisfério Norte com o Hemisfério Sul recorrendo, sempre que possível, ao diálogo com os	Vídeo projetor	Sistematização de conteúdos lecionados.
2.1- Distribuição da população	- Identificar os fatores influentes na distribuição da população.  - Localizar as grandes concentrações demográficas e os	- Compreende e aplica o conceito de Densidade		Painel de projeção  Caderno diário  Manual adotado	Motivação e aplicação em momentos de atividade prática.

	<p>principais vazios humanos.</p> <p>- Explicar a existência das grandes concentrações demográficas e dos desertos humanos.</p> <p>- Conhecer a distribuição da população em Portugal.</p>	<p>Populacional</p> <p>- Entende os conceitos de áreas atrativas e áreas repulsivas</p> <p>- Reconhece os fatores físicos ou naturais e os fatores humanos que influenciam a desigual distribuição da população</p> <p>- Analisa e localiza as áreas densamente povoadas ou focos populacionais</p> <p>- Compreende os fatores que justificam as elevadas densidades populacionais no Sul e Sudeste asiático, na Europa Central e Ocidental e no Nordeste dos EUA</p> <p>- Analisa e localiza os grandes vazios</p>	<p>alunos.</p> <p>De seguida, será explicitado o conceito de Densidade Populacional e a razão da utilização deste indicador demográfico.</p> <p>Num quarto momento, será realizado um exercício de aplicação com o objetivo de consolidar os conhecimentos adquiridos até ao momento.</p> <p>De seguida, será explicado aos alunos, recorrendo, paralelamente, ao diálogo com estes, os conceitos de áreas atrativas e áreas repulsivas.</p> <p>Num sexto momento, será realizado um levantamento sobre os fatores físicos ou naturais e os fatores humanos que explicam a desigual distribuição da população.</p> <p>De seguida, e com recurso à observação de mapas, serão analisados os focos populacionais do Sul e Sudeste Asiático, da</p>		
--	--	---	--	--	--

		<p>humanos</p> <p>- Entende as causas para a quase ausência de população nos desertos quentes, nas regiões polares, nas áreas de grande altitude e nas florestas densas</p> <p>- Compreende a desigual distribuição em Portugal, no continente e nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira.</p>	<p>Europa Central e Ocidental e do Nordeste dos EUA. Para cada uma destas áreas será realizado um levantamento, recorrendo, simultaneamente, ao diálogo com os alunos, dos fatores que justificam estas elevadas densidades populacionais.</p> <p>Num oitavo momento, será distribuída uma ficha de trabalho e realizada uma parte da mesma bem como a respetiva correção.</p> <p>Num nono momento, recorrendo ao diálogo com os alunos e à observação de mapas, serão analisados os grandes vazios humanos e proceder-se-á a um levantamento das causas que explicam a quase ausência de população nessas áreas.</p> <p>Depois, serão efetuadas as restantes questões que compõem a ficha de trabalho, encerrando a atividade com a respetiva correção.</p> <p>Num décimo primeiro momento, será</p>		
--	--	---	---	--	--

			<p>realizada uma análise do caso português, recorrendo à observação de um mapa de Portugal Continental, com o objetivo dos alunos reconhecerem as áreas mais densamente povoadas e as menos povoadas. Simultaneamente, tentar-se-á que os alunos compreendam algumas razões que conduzem à desigual distribuição da população em Portugal.</p> <p>A aula terminará com a escrita do sumário.</p>	
--	--	--	--	--

Esquema concetual de uma unidade didática - disciplina de Geografia.



### Anexo III: Cartaz da Sessão de Cinema

**Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira**

<p><b>MANHÃ:</b></p> <p><b>9.10 - 11.45: Filme: "1492: Cristóvão Colombo"</b></p> <p><b>TARDE:</b></p> <p><b>14.30 - 16:30: Filme: "A Múmia"</b></p> <p><b>16.45 - 17.35: Documentário: Recriações Históricas: As Grandes Batalhas - A Batalha de Waterloo</b></p>	<p><b>MANHÃ:</b></p> <p><b>9.10 - 11.30: Filme: "Sete Anos no Tibete"</b></p> <p><b>TARDE:</b></p> <p><b>14.30 - 16.05: Filme: "A Idade do Gelo 4"</b></p> <p><b>16.15 - 17.50: Filme: "Lorax: Em busca da trufula perdida"</b></p>
---	--

**NOTA:** As sessões estão restringidas à capacidade das salas de aula onde serão projetados os filmes (salas a designar posteriormente).

Inscrições até ao dia 7 de Novembro, com os professores Sónia Silvestre e João Fernandes

### Anexo IV: Guião da visita de estudo à cidade do Porto

**PROGRAMA DA VISITA**

**17 de Abril 2013**

08.00 - Partida do autocarro.

10.00 - Visita ao Museu do Carro Elétrico

11.30 - Visita à Sé do Porto

13.00 - Almoço na Foz

15.00 - Observação da atividade portuária nas Docas de Leixões

16.30 - Regresso do Porto.

18.00 - Hora provável de chegada à Escola.



#### O Porto

INDICADORES	VALORES	ANO
População residente total (Nº)	263.131	2001
Taxa de crescimento inter-censitária (%)	-13,9	1991-2001
População [0-14] (%)	13,1	2009
População [15-24] (%)	9,8	2009
População [25-64] (%)	56,2	2009
População [65 +] (%)	20,9	2009
Taxa bruta de natalidade (‰)	9,2	2009
Taxa bruta de mortalidade (‰)	13,5	2009
Área (km <sup>2</sup> )	41,5	2001
Densidade populacional (Nº/km <sup>2</sup> )	6.337	2001
Número de freguesias	15	2009

Fonte: www.cm-porto.pt

#### Organização

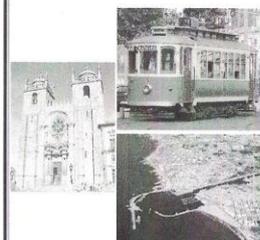
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS  
(DISCIPLINAS DE HISTÓRIA, GEOGRAFIA E EMRC)

Escola EB 2,3 Carlos de Oliveira- Febres

Tel: 231461870

#### AGRUPAMENTO DE ESCOLAS FINISTERRA

#### VISITA DE ESTUDO 8º ANO



17 de Abril 2013

## LOCAIS A VISITAR

### A SÉ DO PORTO

A **Sé do Porto** é um edifício de estrutura romano-gótica, dos séc. XII e XIII, tendo sofrido grandes remodelações no período barroco (séc. XVII-XVIII). No interior conserva ainda o aspeto de uma igreja-fortaleza. Todo o monumento passou por obras de **restauro** de grande vulto durante os **anos trinta**. A **decoração** pictórica das paredes é de Nasoni.

O importante **claustro gótico** foi iniciado nos fins do séc. XIV. Apresenta sete grandes painéis de azulejos (segundo quartel do séc. XVIII). Uma escadaria nobre, de **Nicolau Nasoni**, concluída em 1736, dá acesso ao pátio superior do claustro gótico. Em **nove grandes vitrinas** pode ver-se objetos de ourivesaria, paramentaria e livros litúrgicos.



### MUSEU DO CARRO ELÉTRICO



O Museu do Carro Elétrico foi inaugurado a 18 de maio de 1992, com o intuito de preservar o património e a memória histórica.

No museu, encontram-se expostos vários modelos de veículos em excelente estado de conservação, bem como outras peças ou objetos. São considerados património de interesse histórico devido às suas características

Aliada à curiosidade do conhecimento destes objetos históricos surgiu uma atividade educacional em 1998.

Durante a visita, o museu oferece-te a oportunidade de viajar no interior de um carro elétrico. Assim, poderás conhecer o transporte coletivo mais marcante da cidade do Porto desde o seu surgimento, em 1895, até meados do século XX.

### PORTO DE LEIXÕES

O **Porto de Leixões**, construído nos finais do século XIX, é a maior infraestrutura portuária do norte de Portugal e uma das mais importantes do país, dispoendo de uma posição privilegiada no contexto do sistema portuário europeu. Com 5 Km de cais, o porto de Leixões dispõe de boas acessibilidades marítimas, rodoviárias e ferroviárias, representando 25% do Comércio Externo Português **por via marítima**.

É um dos portos mais competitivos ao nível nacional, transportando várias mercadorias: têxteis, vinhos, automóveis, cereais, ferro e aço, produtos petrolíferos e ainda passageiros de navios de Cruzeiro.



## Anexo V: O “americano” na Praça da Batalha em finais do século XIX



Fonte: Museu do Carro Elétrico

### Anexo VI: Carro Elétrico nº22



Fonte: Museu do Carro Elétrico

Era originalmente um carro de tração animal, adaptado à tração elétrica, após 1895.

### Anexo VII: Carro Elétrico nº100



Fonte: Museu do Carro Elétrico

Carro destinado à circulação durante a época balnear. Ardeu no incêndio da remise da Boavista, na madrugada de 27 de fevereiro de 1928.

### Anexo VIII: Carro Elétrico nº247



Fonte: Museu do Carro Elétrico

Carro adquirido pela Companhia Carris de Ferro do Porto, em 1909, à empresa inglesa “United Electric Car Company”. Este carro elétrico perdeu algumas das suas características, em 1925, quando foi reconstruído.

### Anexo IX: Carro Elétrico nº250



Fonte: Museu do Carro Elétrico

Carro elétrico construído, em 1927 e 1928, nas oficinas da Companhia Carris de Ferro do Porto.

Na década de 50, foram equipados com motores de origem italiana, oriundos da “Companhia Generale di Ellectricità”.

### Anexo X: Carro Elétrico nº373



Fonte: Museu do Carro Elétrico

Carro elétrico desenhado e construído, entre 1947 e 1949, nas oficinas do Serviço de Transportes Coletivos do Porto.

Comparativamente com outros modelos de carros elétricos, este modelo apresentava uma forma muito diferente. Era conhecido pelo “pipi”, termo que designava, à época, pessoas elegantes e vaidosas.

### Anexo XI: Carro Torre Vagão nº49



Este carro elétrico, munido de uma plataforma de elevação manual, servia para reparar as linhas aéreas e os carros elétricos que se encontravam a laborar nas ruas da cidade do Porto. Foi construído pela Companhia Carris de Ferro do Porto em 1932.

Fonte: Museu do Carro Elétrico

### Anexo XII: Zorra nº66



Este tipo de carro elétrico era utilizado, fundamentalmente, para o transporte de carvão e mercadorias. Foi construído nas oficinas da Companhia Carris de Ferro do Porto em 1915.

Fonte: Museu do Carro Elétrico

### **Anexo XIII: Zorra nº80**



Carro elétrico desenhado e construído, entre 1947 e 1949, nas oficinas do Serviço de Transportes Coletivos do Porto.

Comparativamente com outros modelos de carros elétricos, este modelo apresentava uma forma muito diferente. Era conhecido pelo “pipi”, termo que designava, à época, pessoas elegantes e vaidosas.

Fonte: Museu do Carro Elétrico

### **Anexo XIV: Largo da Portagem – assentamento dos carris (inícios do século XX-1903)**



Fonte: Revista SMTUC – Maio de 2008

### **Anexo XV: O Carro Elétrico da cidade de Coimbra**



Fonte: Revista SMTUC – Maio de 2008

## Anexo XVI: Troleicarro da cidade de Coimbra (Século XX – década de 40)



Fonte: Revista SMTUC – Maio de 2008

## Anexo XVII: Análise SWOT para a cidade do Porto

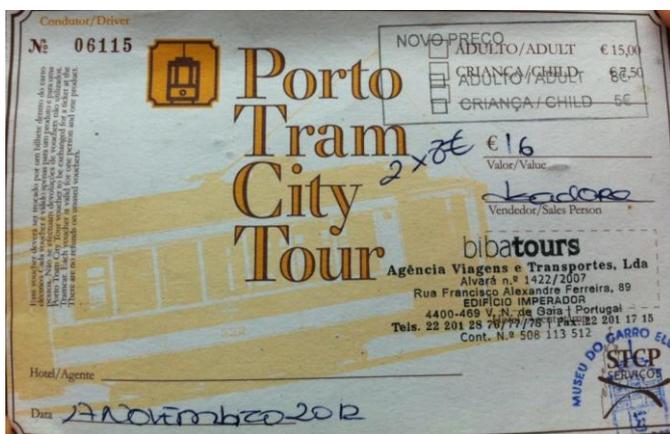
### PORTO: SWOT



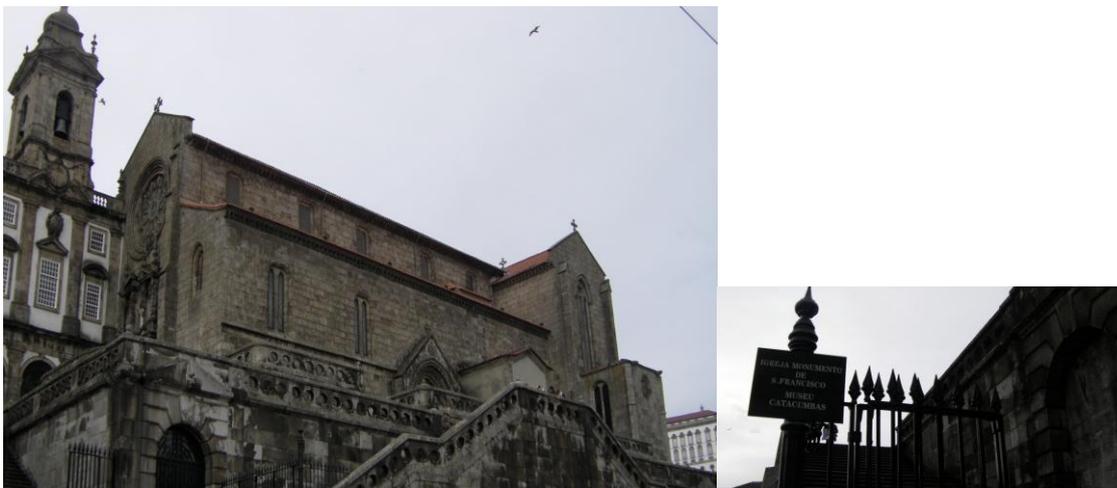
**Anexo XVIII:** Informações gerais dos STCP, SA para o utente do “elétrico”



**Anexo XIX:** Voucher Porto Tram City Tour e Bilhete “24 horas + Visita Museu do Carro Elétrico”



## Anexo XX: Igreja de S. Francisco



A Igreja de S. Francisco, monumento nacional desde 1910, está situada na Rua da Alfândega, e é tão emblemática, para portuenses e turistas, como a Sé do Porto.

O início da sua construção data dos princípios do século XIV, e é um dos símbolos do gótico desta cidade. O seu interior em talha dourada apresenta a beleza do Barroco dos séculos XVII e XVIII.

## Anexo XXI: Palácio da Bolsa



A construção do edifício foi iniciada em 1842 e concluída em 1910. Serve de sede à Associação Comercial do Porto - Câmara de Comércio e Indústria do Porto.

De estilo neoclássico, foi classificado Monumento Nacional (Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982).

## Anexo XXII: Casa do Infante



O edifício foi inicialmente construído no reinado de D. Afonso IV (em 1325) para servir de Alfândega Régia e habitação dos seus oficiais.

A Casa do Infante toma esta designação pois aí terá nascido o Infante D. Henrique em 1394.

Depois de ter sido objeto de remodelação e musealização, no presente, é local de interesse turístico mas também motivo de múltiplas visitas de estudo. Aqui poderemos aceder ao Museu, à Biblioteca de Assuntos Portuenses, ao Arquivo Histórico Municipal, Sala de Exposições, entre outras valências.

## Anexo XXIII: Estátua de S. João e o Cubo



A estátua de S. João Batista (padroeiro da cidade do Porto), da autoria do escultor João Cutileiro, foi inaugurada em 24 de Junho de 2000 (feriado da cidade e dia de S. João) e situa-se na Praça da Ribeira. Após intervenções arqueológicas, foi descoberto na praça um chafariz datado do século XVII (teria servido também para as pessoas refrescarem os pés antes do início da subida em direção à Sé). Este encontra-se, desde 1983, encimado com uma escultura, um Cubo, da autoria do escultor José Rodrigues.

## Anexo XXIV: “Cruzeiros do Douro” – Praça da Ribeira, Porto



## Anexo XXV: Alfândega - Montra Nacional e o “eléctrico”



Edifício inaugurado em 1869 A ideia do edifício incluía não só as infraestruturas para a entrada e saída de mercadorias mas também diversas estruturas de apoio como: armazéns, vias férreas, plataformas giratórias que facilitassem o movimento de vagões e guindastes.

Hoje em dia este edifício é utilizado para a realização de exposições ou eventos de índole diversa.

### Venha à Montra e viaje de eléctrico

Visitar a Montra Nacional é também uma oportunidade para ficar a conhecer as paisagens portuenses, a bordo de um dos meios de transporte mais tradicionais da cidade. Durante todo o fim-de-semana vai ser possível viajar no eléctrico 288, fazendo o percurso entre a Alfândega e o Passeio Alegre (ida e volta). Usfruindo de informação sobre o percurso disponibilizada pela aplicação My site boost.



### Informações úteis:

**Edifício**  
**Alfândega - Porto**

**23.24 e 25 de Novembro**

**Horário:**  
**Sexta-feira**  
16h00 às 23h00  
**Sábado e Domingo**  
10h às 23h

**Entrada: 2€**

Fonte: Edifício Alfândega – Porto (23,24, e 25 novembro 2012). “Montra Nacional – Jornal do melhor de Portugal”.

## Anexo XXVI: Museu do Vinho do Porto



Está situado num armazém setecentista nas margens do rio Douro, de iniciativa da família Pinto da Cunha Saavedra desde 1756, para depósito dos vinhos da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, dirigida pelos mesmos.

Pretende dar a conhecer aos visitantes, com recurso a painéis ou postos multimédia, a história e a importância do comércio do vinho do Porto para o desenvolvimento da cidade.

Está inserido na museologia industrial, uma vez que está relacionado com as atividades agrícolas.

## Anexo XXVII: Farol de S. Miguel



Situa-se no cais do Marégrafo, na Cantareira. Edificado em 1527 (desenho do arquiteto Francesco de Cremona). Surgiu para resolver a dificuldade apresentada aos navios para a entrada na barra e para construir um porto que permitisse à região norte de Portugal o mais rápido acesso aos portos da Europa.

Foi substituído pelo atual farol, o “Farol da Luz”, situado na foz do Douro. Em 1841, foi construído um edifício anexo, estabelecendo-se aí a Guarda Fiscal e em 1852, edificou-se uma torre de telégrafo.

## Anexo XXVIII: Igreja do Carmo e Igreja das Carmelitas



É um conjunto formado pela Igreja dos Carmelitas (a mais antiga e que se encontra à esquerda na imagem) e pela Igreja da Venerável Ordem Terceira do Carmo.

Relativamente à Igreja dos Carmelitas, esta foi construída entre 1619 e 1628, tendo ficado totalmente decorada em 1650. Caracteriza-se por um estilo em barroco austero, apresentando-se o interior decorado em talha dourada.

A Igreja da Ordem Terceira, concluiu a sua edificação em 1762, contudo, foi sendo decorada ao longo do século XVIII. De estilo rococó, a fachada lateral seria revestida por azulejos entre os anos de 1907 e 1912, da autoria de Carlos Branco.

Este conjunto encontra-se em vias de classificação (com Despacho de Abertura).

## Anexo XXIX: Museu Nacional de Soares dos Reis



Fundado em 1833, toma o nome de António Soares dos Reis (em homenagem ao primeiro escultor do Estado) em 1911, tendo, ao longo dos tempos, multiplicado a sua funcionalidade.

Com o Estado Novo, adquiriu o estatuto de Museu Nacional, sendo palco do fortalecimento e coesão nacional, através da preservação museológica da memória da Pátria.

Instala-se, em 1940, num edifício neoclássico, o Palácio das Carrancas. A partir de 1942, assiste-se à exposição de uma diversidade crescente de coleções de belas-artes, desde a pintura às artes decorativas passando mesmo por exposições arqueológicas.

È a partir da década de 60 que se assiste ao fomento da vertente educativa e pedagógica, mais marcante nos anos 90. Nesta época, remodelou-se o Museu, com o objetivo de melhorar os locais de exposições e de inaugurar espaços de lazer mais diversificados.

### **Anexo XXX: Casa Tait**



Foi local de habitação de diversas famílias de origem inglesa, chegando à posse de William Tait em 1900. Distingue-se pelos seus jardins arranjados de forma muito cuidada com uma diversidade de espécies florais e pela magnífica paisagem que oferece sobre o Douro.

È palco de exposições temporárias e ali funciona o Departamento Municipal de Museus e Património Cultural da Câmara Municipal do Porto.

### **Anexo XXXI: Solar do Vinho do Porto**



Apesar de ter encerrado em janeiro de 2012, o Solar do Vinho do Porto é um local marcado pela beleza natural envolvente e de onde se pode desfrutar de uma vista panorâmica sobre o rio Douro e as suas margens, contemplando as famosas caves do Vinho do Porto. Associado a esse produto, outrora, podia-se realizar a prova das diversas marcas associadas ao Vinho do Porto.

### **Anexo XXXII: Museu Romântico**



Edifício datado de meados do século XVIII, com o objetivo de servir de habitação de recreio. Aqui se instalou e acabou os seus dias (1849) o exilado avô de Dona Maria Pia, Carlos de Sabóia-Carignano.

No interior mantém-se o retrato de uma residência da alta burguesia portuense do século XIX. O Museu da Quinta da Maceirinha ainda hoje está ladeado por um ambiente romântico, beneficiando dos espaços verdes do Palácio de Cristal, de um pequeno bosque e de uma vista deslumbrante sobre o rio Douro.

### **Anexo XXXIII: Igreja de Santo Ildefonso**



Edifício construído entre 1709 e 1739. A Igreja de Santo Ildefonso apresenta duas grandes telas, suspensas nas paredes laterais, com uma apreciável riqueza cromática, de estilo Barroco português, pintadas, entre 1785 e 1792, por Domingos Teixeira Barreto.

Em 1931, foi ornamentada na sua frontaria e nos lados das torres sineiras com 11.000 azulejos da autoria de Jorge Colaço, representando a vida de Santo Ildefonso e passagens do Evangelho.

Desde 1967, a Igreja apresenta oito belos vitrais, da autoria do Mestre Isolino Vaz, datados de 1967.

#### Anexo XXXIV: Rua de Santa Catarina



#### Anexo XXXV: Majestic Café



O café Majestic (inicialmente denominado de Elite) foi inaugurado em Dezembro de 1921. Fica localizado na Rua de Santa Catarina, local central da cidade e zona pedonal de comércio. De decoração Arte Nova, foi local de presença de notáveis da sociedade portuguesa (Gago Coutinho, Beatriz Costa, José Régio, entre outros notáveis). Depois de um período de declínio, em 1983, foi classificado de Imóvel de Interesse Público, conduzindo à sua revitalização ocorrida em 1994, através dos Barrias.

No seu interior, destaca-se algum do mobiliário original, os majestosos espelhos, os candeeiros metálicos e as várias exposições que decorrem no local. No exterior realça para a sua imponente entrada decorada com duas esculturas femininas.

O café é considerado o sexto mais belo do mundo, pelo Cityguide e venceu os prémios (entre

outros que já arrecadou), em 2000, a “Medalha de Prata de Mérito Turístico” e em 2011, o “Certificado do Prémio Mercúrio”, na categoria “Lojas com História”.

### Anexo XXXVI: Festival Gastronómico – “Francesinha na Baixa”

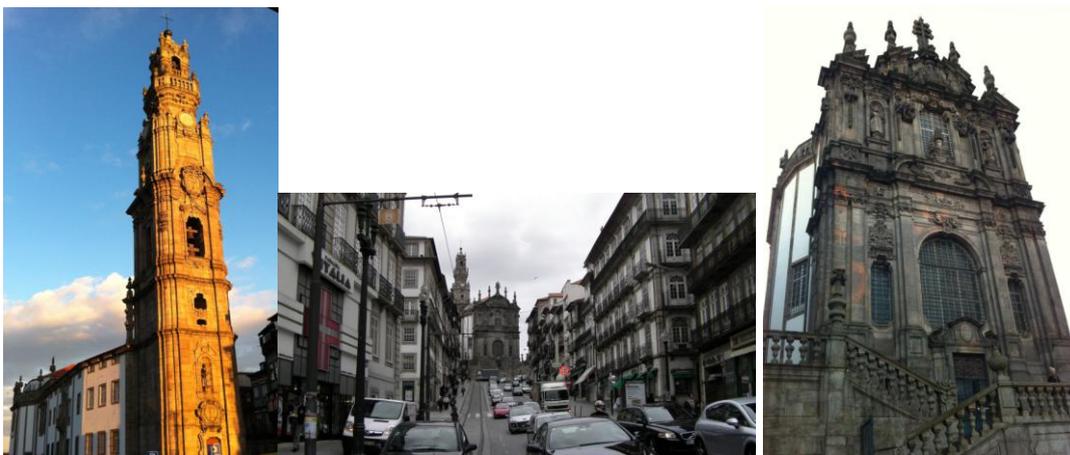


### Anexo XXXVII: Câmara Municipal do Porto



O edifício foi construído entre 1920 e 1955 (foram necessários todos estes anos devido à interrupção nos trabalhos e a alterações ao projeto inicial do Arquiteto Correia da Silva pelo Arquiteto Carlos Ramos). Erguido em mármore e granito, o interior oferece espaços decorados de forma requintada e apresenta seis pisos, uma cave, dois pátios interiores e uma torre central de 70 metros de altura, com um relógio de carrilhão.

### Anexo XXXVIII: Torre e Igreja dos Clérigos



Este é o mais emblemático edifício do Barroco portuense, da responsabilidade do pintor e arquiteto italiano Nicolau Nasoni a pedido da Irmandade dos Clérigos.

A sua edificação inicia-se em 1732 e foi consagrada à Nossa Senhora da Assunção. O conjunto estaria concluído em 1763.

É constituído por várias dependências (igreja, enfermaria, secretaria e torre sineira), sendo que, propositadamente a Torre (com cerca de 76 metros) se localizou na parte mais alta do conjunto, para assinalar a sua imponência na cidade e possibilitar uma magnífica panorâmica sobre esta.

### Anexo XXXIX: Igreja dos Congregados



Igreja da Congregação do Oratório de Nossa Senhora da Assumpção, construída entre 1694 e 1703.

De estilos Barroco e Neoclássico, é composta por sete altares, destacando-se no interior o altar-mor, todo em talha dourada, uma espécie de escadaria no altar que conduz ao Sacrário, os vitrais que conferem luminosidade ao espaço e pinturas murais dedicadas a Santo António.

No exterior, o destaque recai no nicho com a imagem de Santo António e na decoração em azulejo, com cenas da sua vida, da autoria de Jorge Colaço.

## Anexo XL: Estação de S. Bento



Foi projetada pelo arquiteto Marques da Silva, iniciando-se a sua construção em 1900, inaugurando o edifício em 1915, no local onde existiu o Convento de S. Bento de Avé Maria.

O átrio está revestido com vinte mil azulejos, da autoria do pintor Jorge Colaço, que ilustram a evolução dos transportes (até ao aparecimento do comboio), cenas da História (entrada no Porto de D. João I e D. Filipa de Lencastre, conquista de Ceuta, entre outras) e da Etnografia (Procissão de Nossa Senhora dos Remédios de Lamego e Romaria de S. Torcato de Guimarães). A gare apresenta uma cobertura de vidro e ferro fundido.

## Anexo XLI: Funicular dos Guindais

**Você está aqui! You are here!**

**Viaje no Funicular dos Guindais. Reviva a memória do Porto.**

O Funicular dos Guindais, inicialmente construído em 1891 mediante projecto do engenheiro portuense Raoul Mesnier de Ponsard, foi totalmente recuperado em 2004, depois de mais de um século de inactividade, segundo novo projecto do arquitecto portuense Adalberto Dias e do construtor francês de transportes por cabo Pomagalski S.A.

Mais do que um simples meio de transporte, o Funicular dos Guindais significa uma excelente oportunidade de fazer um passeio turístico entre duas zonas monumentais e históricas da "Cidade Invicta". Entre a Ribeira e a Batalha em apenas dois minutos, com o privilégio de desfrutar de uma vista soberba sobre o Douro e a Ponte Luiz I.

Take the Funicular dos Guindais. Recapture the old spirit of Oporto.

Funicular dos Guindais was originally constructed in 1891, under a project by the Oporto born engineer Raoul Mesnier de Ponsard and it has been completely renovated in 2004, after remaining inactive for more than a century, based on a new project of the Oporto born architect Adalberto Dias and the french cable transportation manufacturer Pomagalski S.A.

Not just a mean of transport, the Funicular dos Guindais also offers an excellent opportunity for a sightseer visit to two monumental and historic areas of the "Unconquered City". Between Ribeira and Batalha in only two minutes, with the privilege of a splendid view over the Douro and Luiz I Bridge.

## Anexo XLII: Sé do Porto



A Sé do Porto é um edifício de estrutura romano-gótica, dos séculos XII e XIII, tendo sofrido grandes remodelações no período barroco (séc. XVII-XVIII).

No interior conserva ainda o aspeto de uma igreja-fortaleza. O importante claustro gótico foi iniciado nos fins do séc. XIV. Apresenta sete grandes painéis de azulejos (segundo quartel do séc. XVIII). Uma escadaria nobre, de Nicolau Nasoni, concluída em 1736, dá acesso ao pátio superior do claustro gótico. A decoração pictórica das paredes é de Nasoni.

Todo o monumento passou por obras de restauro de grande vulto durante os anos trinta. Em nove grandes vitrinas pode ver-se objetos de ourivesaria, paramentaria e livros litúrgicos.

**Anexo XLIII: Museu do Carro Elétrico**



Fonte: Museu do Carro Elétrico



Fonte: pinheiomartins.blogspot.com

## Anexo XLIV: Documento para aprovação em Conselho Pedagógico



Escola Básica dos 2º e 3º Ciclos Carlos de Oliveira — CÓD. 160180

Ano Lectivo 2012 / 2013	Projecto de Visita de Estudo
<b>1. Turmas envolvidas: 8ªA, 8ªB e 8ªC</b>	
<b>2. Número de participantes:</b>	
2.1. Alunos 45;	
2.2. Professores 6 ;	
2.3. Outros X	
<b>3. Objectivos Programáticos:</b>	
3.1. Consolidar alguns dos conteúdos programáticos de História (“Os países de difícil industrialização: o caso português”) e de Geografia (“Atividades económicas”) do 8º ano de escolaridade;	
3.2. Promover o espírito de grupo e de coesão das diversas turmas revestindo-se, por isso, de um cariz lúdico;	
3.3. Permitir que os alunos conheçam um dos meios de transporte mais marcantes do século XX na cidade do Porto, especificamente o elétrico, o seu funcionamento e a sua importância na expansão da rede urbana;	
3.4. Visar a interdisciplinaridade entre Geografia, História e Educação Moral e Religiosa Católica;	
<b>4. Local / Locais a visitar:</b>	
4.1. Museu do Carro Elétrico;	
4.2. _____;	
4.3. _____;	
4.4. _____;	
<b>5. Data prevista: 24 / 04 / 2012</b>	
<b>6. Horários e locais:</b>	
6.1. Hora de Saída: 8:00 horas; Local: Junto ao portão de entrada da Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira.	
6.2. Hora de Chegada: 18:00 horas; Local: Junto ao portão de entrada da Escola E.B. 2,3 Carlos de Oliveira.	
<b>7. Transporte a utilizar: AUTOCARRO</b>	
<b>8. Entidades a contactar:</b>	
8.1. _____ ; 8.2. _____	
8.3. _____ ; 8.4. _____	
<b>9. Material de Estudo / de Apoio ou a recolher:</b>	
<b>10. Necessidade de credenciais da escola:</b> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> 10.1. Quantidade 1;	
10.2. Entidades: Museu do Carro Elétrico	
10.3. Entidades: _____	

Escola EB 2,3 Carlos de Oliveira, Febres, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_\_

Os(As) professores(as) responsáveis	Disciplinas

## Anexo XLV: Autorização do Encarregado de Educação

ESCOLA EB 2,3 CARLOS DE OLIVEIRA

### Visita de estudo - Informação ao Encarregado de Educação -

\_\_\_\_\_, Director(a) de Turma do(a) aluno(a), \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_, nº \_\_\_\_\_, da turma \_\_\_\_\_, do 8º ano, vem por este meio, informar o  
respectivo Encarregado de Educação que no dia 17 / 04 / 2013, decorrerá uma visita de estudo ao **Porto**.

#### Objectivos Programáticos:

1. Conhecer o património cultural e religioso de Portugal;
2. Reconhecer a dimensão religiosa do Homem;
3. Constatar a importância da Sé Catedral na vida portuense;
4. Identificar os vários estilos arquitectónicos patentes na Sé do Porto (Românico, Gótico e Barroco);
5. Valorizar o património do centro histórico do Porto como Património Mundial;
6. Rever alguns dos conteúdos programáticos de História (“Os países de difícil industrialização: o caso português”) e de Geografia (“Atividades económicas”) do 8º ano de escolaridade;
7. Reconhecer a importância de um dos meios de transporte mais marcantes do século XX na cidade do Porto, especificamente o eléctrico, o seu funcionamento e contributo para a expansão urbana;
8. Observar a atividade portuária na Doca de Leixões;
9. Compreender a importância dos espaços verdes no contexto urbano
10. Visar a interdisciplinaridade entre Geografia, História e Educação Moral e Religiosa Católica;
11. Promover o espírito de grupo e de coesão das diversas turmas do 8.º ano, proporcionando momentos de lazer e convívio;

#### Programa da visita de Estudo:

Febres – Porto (Museu do Carro Elétrico – Sé do Porto – Porto de Leixões) – Febres  
(programa detalhado a apresentar oportunamente).

#### Horários e locais:

Hora de Saída: 08:00 horas; Local: Febres (Escola EB 2, 3 Carlos de Oliveira)

Hora de Chegada: 18:00 horas; Local: Febres (Escola EB 2,3 Carlos de Oliveira)

#### Notas: Os alunos deverão levar:

Documento de identificação;  
Almoço e lanche;  
Máquina fotográfica (facultativo);  
Esferográfica e bloco de notas.

Custo por aluno: 4,50 Euros

Com os melhores cumprimentos

O(A) Director(a) de Turma

Data: 03 / 04 / 2013

✂

(Assinar, cortar e devolver a parte inferior ao Director de Turma)

(nome) \_\_\_\_\_, Encarregado de Educação do(a)  
aluno(a) \_\_\_\_\_, nº \_\_\_\_\_, do \_\_\_\_\_ ano, declara  
que tomou conhecimento e que **AUTORIZA/NÃO AUTORIZA**<sup>1</sup> o seu educando a participar na visita de  
estudo ao Porto, que se realizará no dia 17 / 04 / 2013.

O Encarregado de Educação

Data: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

<sup>1</sup>- Riscar o que não interessa

(Assinatura legível)

## Anexo XLVI: Planificação da aula de sensibilização para a visita de estudo



Escola Básica 2,3 Ciclos Carlos de Oliveira - Febras



### Planificação de Aula Assistida

<b>Escola:</b> E.B. 2,3 Carlos de Oliveira - Febras	<b>Tema:</b> Uma visita de estudo ao Museu do Carro Elétrico na Cidade do Porto.	<b>Aula n.º:</b>	<b>Sumário:</b> Apresentação e preparação da visita de estudo ao Museu do Carro Elétrico. Preenchimento das fichas de autoavaliação.
<b>Professor:</b> João Craveiro	<b>Unidade:</b>		
<b>Disciplina:</b> História	<b>Ano:</b> 8.º	<b>Turma:</b>	

Conteúdos/ Subtemas	Objetivos Gerais	Objetivos específicos	Estratégias/ Atividades	Recursos/ Materiais	Instrumentos de avaliação
	Motivar e sensibilizar os alunos para a visita de estudo a realizar dia 17 de Abril de 2013, a qual se insere no diálogo interdisciplinar de História e Geografia, nas temáticas: “Os países de difícil industrialização: o caso português” na disciplina de História e “Atividades	Identifica os objetivos da visita de estudo.  Adquire algumas normas a seguir na visita de estudo  Localiza no espaço a cidade do Porto e o Museu do Carro Elétrico.  Aborda, sinteticamente, a evolução da cidade do Porto.	Iniciaremos a aula com uma breve reflexão acerca do trabalho desenvolvido pelos alunos na preparação para a ficha de avaliação.  Entrega e correção da Ficha de avaliação.  Neste momento forneceremos esclarecimentos acerca da visita de estudo a realizar: objetivos e normas.  Localizaremos no espaço a cidade do Porto e o Museu do Carro Elétrico, salientando ainda a distância que irá ser percorrida.  Seguidamente, abordaremos, de forma breve, a evolução da cidade do Porto e conheceremos alguns dos seus costumes,	Computador  Video projetor  Painel de projeção  Colunas de som  Manual  Ficha de trabalho  Caderno diário	Participação dos alunos.  Comportamento dos alunos.  Resposta às questões colocadas.  Realização das atividades propostas

1



Escola Básica 2,3 Ciclos Carlos de Oliveira - Febras



	económicas” na disciplina de Geografia.	Reconhece alguns dos seus costumes, tradições e personalidades.  Conhece o surgimento do Museu do Carro Elétrico.  Compreende a história do carro elétrico e a sua evolução.  Identifica as linhas em funcionamento do elétrico e os pontos de interesse adjacentes.  Adquire sucintos conhecimentos sobre a Sé do Porto.	tradições e personalidades, colocando ênfase na gastronomia e na cultura musical.  Num sexto momento, conheceremos a data de surgimento do Museu do Carro Elétrico e os seus objetivos.  De seguida apresentaremos uma pequena evolução cronológica do carro elétrico, acompanhado de imagens.  Num oitavo momento os alunos ficarão a conhecer as linhas em funcionamento do elétrico e alguns dos pontos de interesse adjacentes.  Será feita uma breve descrição sobre a Sé do Porto visto que será mais um dos locais a visitar no mesmo dia, inserido na disciplina de Religião e Moral.  Preenchimento das fichas de autoavaliação.		
--	---	---	---	--	--

**Anexo XLVII:** Interior do “elétrico”



Fonte: Museu do Carro Elétrico

**Anexo XLVIII:** Andar “à gunga”



[www.museu-carro-electrico.stcp.pt](http://www.museu-carro-electrico.stcp.pt)

Fonte: Museu do Carro Elétrico



## Anexo XLIX: Ficha de trabalho/Avaliação da atividade



Escola Básica 2,3 Ciclos Carlos de Oliveira – Febres



Nome: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

### Ficha de Trabalho

1. Lê atentamente o texto que se segue.

*“O aparecimento do elétrico na cidade do Porto teve um impacto positivo que se fez sentir na vida das pessoas, na economia da cidade e na própria estrutura da cidade.”*



1.1 Anota duas mudanças que se deram em cada uma das áreas apontadas causadas pelo aparecimento do elétrico:

Na vida das pessoas:

- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

Na cidade:

- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

Na economia da cidade:

- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

2 Completa o texto seguinte com base no quadro de palavras.

*“Entre 1872 e 1904 circulou no Porto um veículo de tração animal que circulava sobre carris conhecido por \_\_\_\_\_.*

*O carro elétrico surgiu na cidade do Porto em 1895. As vantagens deste sistema sobre a tração animal eram variadas: os horários podiam ser mais \_\_\_\_\_ pelo facto das velocidades estarem estabelecidas; facilmente se aumentava o número de unidades de transporte, visto isso não estar dependente da quantidade de \_\_\_\_\_; a circulação nas vias de \_\_\_\_\_ acentuado era mais segura; Era um meio de transporte mais \_\_\_\_\_, o que resultou em ruas com maior \_\_\_\_\_ visto que acabaram os dejetos dos animais.*

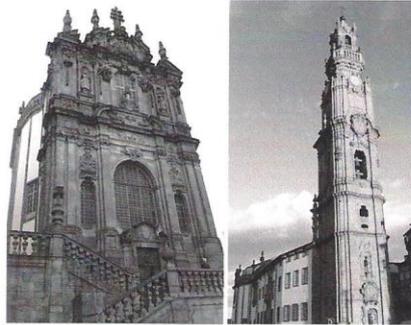
*O espaço urbano teve então a possibilidade de se \_\_\_\_\_, já que este meio de transporte estabeleceu a ligação entre o \_\_\_\_\_ e a \_\_\_\_\_.*

- |             |                            |
|-------------|----------------------------|
| • Gado      | • Regulares                |
| • Centro    | • Limpo                    |
| • Periferia | • Salubridade <sup>1</sup> |
| • Declive   | • Americano                |
| • Alargar   |                            |

<sup>1</sup> Salubridade: Higiene

Fonte: Museu do Carro Elétrico

3. Observa as imagens:



A Igreja e Torre dos Clérigos foi um dos conjuntos arquitetónicos que pudeste observar ao longo da visita de estudo.

3.1. Em que estilo arquitetónico se insere o conjunto?

---

3.2. Destaca três características deste estilo arquitetónico que estudaste.

---

---

4. Avaliação da Visita – Gostaste da visita? Porque?

---

---