

Universidade do Minho  
Instituto de Ciências Sociais

Ivna Carolinne Bezerra Machado

Turismo e Acessibilidade para os Deficientes  
Visuais: proposta de percursos no Centro  
Histórico do Porto, Portugal.

Tese de Mestrado  
Mestrado em Geografia  
Área de especialização em Planeamento e Gestão do Território

Trabalho efectuado sob a orientação do  
Professor Doutor João Carlos Vicente Sarmento

e co-orientação do  
Professor Doutor Christian Dennys Monteiro de Oliveira

## **Declaração**

Nome: **Ivna Carolinne Bezerra Machado**

Endereço eletrónico: **ivna\_machado@yahoo.com.br**

Título da tese: **Turismo e Acessibilidade para os Deficientes Visuais: proposta de percursos no Centro Histórico do Porto, Portugal.**

Orientador: Professor Doutor João Carlos Vicente Sarmento

Co-Orientador: Professor Doutor Christian Dennys Monteiro de Oliveira

Ano de Conclusão: 2014

Ramo do Conhecimento: Mestrado em Geografia

Área de especialização em Planeamento e Gestão do Território

**É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO PARCIAL DESTA DISSERTAÇÃO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.**

Universidade do Minho, \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

Assinatura:

---

Ao meu avô Antônio Amador Bezerra, in memória.

## **Agradecimentos**

Em primeiro lugar agradeço a Deus pela saúde e oportunidade de concluir mais uma etapa dos meus estudos.

Ao meu orientador João Sarmiento pela calma, paciência e pelos ensinamentos. Ao apoio de sempre do meu co-orientador Christian Oliveira por estar comigo nesta caminhada desde a licenciatura.

Aos meus pais Irineu e Graciete, a minha irmã Georgia e meu cunhado Fred. Aos meus queridos tios e primos que sempre com amor apoiaram as minhas decisões.

As tias Maria José e Regina pelo acolhimento em vossa casa e não só, a tia Teresa e Inês pelo carinho e incentivo e ao Jorge pelo companheirismo, amizade e paciência nos momentos mais difíceis.

As minhas queridas amigas Bruna Nascimento, Jocicléa Sousa, Juliana Bandeira, Luana Lima, Martha Julianne, Nathália Soares, Pamella Pires e Vladia Evans, pelo apoio e amizade. Aos meus amigos Lizandro Gomes, Raimundo Aragão, Raimundo Jucier e Tiago Vieira, pelo carinho.

Finalmente aos professores, funcionários e colegas de curso dos departamentos de Geografia da Universidade do Minho e da Universidade Federal do Ceará, com uma saudação especial aos colegas do Laboratório de Estudos Geoeducacionais – LEGE e aos amigos brasileiros que conheci no programa Erasmus Mundus.

## RESUMO

Dentro daquilo que consideramos prioritário em termos de gestão e planeamento do território, o presente estudo enquadra-se numa perspetiva de analisar e apresentar propostas de intervenções em vias públicas de forma a promover a inclusão social de pessoas com deficiência visual.

Num contexto mais específico e com o propósito de propôr dois percursos no Centro Histórico do Porto, esta dissertação contribui para as pessoas com deficiência visual, através de experiências turísticas que valorizam a interação entre os diferentes sentidos do corpo e os locais visitados. Desta forma, debruçamo-nos em três temas centrais: as pessoas com deficiência visual, o turismo como atividade inclusiva e o planeamento nas cidades. A partir dos referidos temas, verificamos à escala global, nacional e local, a dimensão e importância do número de pessoas com deficiência visual, os programas voltados para a promoção do turismo inclusivo e o papel dos planos de ordenamento nas cidades.

Com o desdobramento desta investigação, realizou-se um estudo de caso, em que trabalhamos com um grupo de deficientes visuais da Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal – ACAPO, onde através de um *focus group* procuramos identificar as experiências turísticas já vivenciadas por estes. Noutra fase, promovemos o teste de um dos percursos propostos, com a finalidade de identificar ou ratificar as barreiras já identificadas previamente a partir da análise das visitas de campo na área de estudo. Assim, foi possível verificar a acessibilidade para pessoas com deficiência visual no Centro Histórico do Porto através de observações em campo confrontadas com a legislação nacional vigente, bem como a partir da indicação de barreiras pelos próprios deficientes visuais que participaram no teste do percurso.

Em termos de resultados constatamos a inacessibilidade em alguns pontos dos percursos, mas com algumas medidas, de baixa complexidade, é possível criar percursos acessíveis a este público. As barreiras identificadas e as propostas de intervenções para a reabilitação, permitiu a elaboração deste estudo, que será encaminhado à Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência da Câmara Municipal do Porto, bem como à ACAPO, com o objetivo de discutir planos de intervenção e propostas de calendarização para a efetivação das reformas nas vias públicas.

Palavras-Chave: Centro Histórico, Deficientes visuais, Percursos turísticos, Porto, Turismo inclusivo.

## ABSTRACT

Within what we consider a priority in terms of management and planning, this study is framed in a perspective to analyze and submit proposals for interventions in public space in order to promote social inclusion of people with visual impairments.

More specifically, aiming at proposing two routes in the Historic Centre of Porto, this dissertation sought to contribute for people with visual impairments, tourist experiences that value the interaction between the different senses of the body and the places visited. Thus, we look at three central themes: people with visual impairments, as inclusive tourism activity and planning in cities.

From these themes, we analyze at the global, national and local scales, the number of people with visual impairment, the programs for the promotion of inclusive tourism and the role of development plans in cities. In this investigation we carried out a case study, and we worked with a group of visual impaired people from the Association of Blind and Partially Sighted Portugal – ACAPO. Through a focus group we sought to identify the tourist experiences already had by these people. In another phase, we tested one of the proposed routes in order to identify or ratify the barriers previously identified in the analysis of field visits in the study area. Thus, it was possible to verify accessibility for people with visual impairments in the historic center of Porto through field observations confronted with existing national legislation, as well as the indication of barriers by the visually impaired who participated in the test route.

In terms of results, we found some points that are inaccessible, but with some low complexity resolutions, it is possible to create accessible routes to this community. The identified barriers and proposed interventions for rehabilitation, leading to the design of this study, which will be forwarded to the Municipal Ombudsman for Disabled Citizens of the Municipality of Porto as well as to ACAPO, aim at discussing plans and proposals schedule for accomplishing the reforms on public roads.

**Key words:** Historic Center, Visual impairment, Tourist routes, Porto, Inclusive tourism.



## Índice geral

Agradecimentos .....	iii
Resumo .....	iv
Abstract.....	v
Índice geral .....	vi
Índice de figuras, imagens e quadros.....	vii
Siglas .....	ix
1. Introdução.....	1
1.1. Objectivos .....	3
1.2. Metodologia .....	4
1.3. Apresentação dos capítulos.....	8
2. Enquadramento teórico.....	9
2.1. Visão, perceção e experiência visual .....	10
2.2. A deficiência visual.....	17
2.3 Turismo para os deficientes visuais .....	22
3. Planeamento e políticas de acessibilidade .....	33
3.1. A cidade e o planeamento .....	33
3.2. Políticas públicas de acessibilidade .....	41
4. A cidade do Porto .....	46
4.1. A cidade do Porto e o turismo.....	46
4.2. O Centro Histórico do Porto e a classificação da UNESCO .....	51
4.3 Pensando o Porto a partir da sua acessibilidade.....	54
5. Proposta de percursos no Centro Histórico do Porto.....	57
5.1. Desafios enfrentados pelos deficientes visuais .....	57
5.2. Acessibilidade no Centro Histórico do Porto, barreiras existentes.....	67
5.3. Percursos para pessoas com deficiência visual no Centro Histórico do Porto .....	76
6. Considerações finais .....	85
7. Referências bibliográficas .....	90
8. Anexos.....	99

## **Índice de Figuras**

Figura 1: Mapa Centro Histórico do Porto .....	53
Figura 2: Situação hipotética para uma experiência turística acessível.....	67
Figura 3: Mapa Centro Histórico do Porto com delimitação do percurso I e II.....	78
Figura 4: Delimitação dos percursos I e II – Centro Histórico do Porto.....	79

## **Índice de Imagens**

Imagem 1: Passeio com grande área livre .....	73
Imagem 2: Barreira comercial: produtos expostos no exterior da loja.....	73
Imagem 3: Estacionamento abusivo .....	73
Imagem 4: Largura de passeio inferior a 1,20cm .....	73
Imagem 5: Passadeira com piso tátil .....	73
Imagem 6: Ausência de divisão entre espaço pedonal e passagem de veículos.....	73
Imagem 7: Piso irregular .....	75
Imagem 8: Rua com acentuada inclinação .....	75
Imagem 9: Início do percurso, travessia em frente a estação de comboios – São Bento	82
Imagem 10: Ausência de limites entre passagem de veículos e de peões .....	82
Imagem 11: Miradouro da Vitória, muro de proteção baixo.....	82
Imagem 12: Ausência de sinalização ou barreira entre o passeio e o Rio Douro.....	82

## Índice de Quadros

Quadro 1: Termos utilizados para denominar uma pessoa como cega, amblíope e ou deficiente visual.....	5
Quadro 2: Evolução da promoção da acessibilidade para as atividades turísticas em todo o mundo nos últimos 30 anos .....	23
Quadro 3: Principais propostas do PENT (2007 – 2013) para a promoção do turismo para pessoas com deficiência.....	25
Quadro 4: Organização do sistema de gestão territorial em Portugal Continental.....	39
Quadro 5: Resumo dos principais planos, programas e guias para pessoas com deficiência (2003-2014).....	43
Quadro 6: Dados do perfil dos turistas que visitam o Porto e Norte de Portugal.....	49
Quadro 7: Perfil básico dos 8 participantes do <i>Focus Group</i> – ACAPO setembro/2014 .....	60
Quadro 8: Considerações do <i>Focus Group</i> quanto a mobilidade, orientação e material de apoio .....	63
Quadro 9: Material disponível no posto oficial de turismo para a realização de percursos na cidade do Porto – Maio de 2014 .....	65
Quadro 10: Barreiras físicas identificadas nos percursos .....	69
Quadro 11: Pontos críticos e outras observações feitas pelos deficientes visuais – no percurso I.....	75

## Siglas

AAICA - Associação de Apoio e Informação a Cegos e Amblíopes  
ABAADV – Associação Beira Agueira de Apoio aos Deficientes Visuais  
ACAPO - Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal  
ANA - Aeroporto Sá Carneiro sob a responsabilidade dos Aeroportos de Portugal  
APA, I.P - Agência Portuguesa do Ambiente  
AVC - Acidente Vascular Cerebral  
C.E – Comisión Europea  
C.E.S.E - Comité Económico y Social Europeo  
CRUARB - Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo  
ERTPNP - Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal  
FC – Focus Group  
FDZHP - Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto  
ICD - *International Classification of Diseases*  
IHRU - Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana  
INE - Instituto Nacional de Estatística  
INR, I.P - Instituto Nacional para a Reabilitação  
IPDT - Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo  
MUPI - Mobiliário Urbano Para a Informação  
OMS - Organização Mundial de Saúde  
OMT - Organização Mundial do Turismo  
ONGPD - Organização não-governamental das Pessoas com Deficiência  
ONU - Organização das Nações Unidas  
PAIPDI – Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade  
PDMP - Plano Diretor Municipal do Porto  
PENT - Planos de Estratégia Nacional para o Turismo  
PERUCHB - Plano Estratégico de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Braga  
PLPA - Planos Locais de Promoção da Acessibilidade  
PNAI – Plano Nacional de Acção para a Inclusão  
PNP - Porto e Norte de Portugal  
PNPA – Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade

PNPCNESI - Programa Nacional para a Participação dos Cidadãos com Necessidades Especiais na Sociedade da Informação

POPH - Programa Operacional Potencial Humano

PPA - Plano de Pormenor das Antas

PSPVI - Prestação de Serviços e a Promoção da Vida Independente

RAMPA - Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade

RFID - Radio Frequency Identification

SIA - Sistema de Itinerários Acessíveis

SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana

T.O - Terapeuta Ocupacional

TIC – Tecnologias da Informação e Comunicação

TP, I.P - Turismo de Portugal

UE – União Europeia

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a educação, a Ciência e a Cultura

WHC - World Heritage Convention

WHO - World Health Organization

# 1. Introdução

Na última década, e nos países mais desenvolvidos, a preocupação com a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida no meio urbano, tem-se tornado prioridade dentro dos objetivos do planeamento urbano. Neste grupo, estão inseridas pessoas com deficiência motora, visual e auditiva, idosos, mulheres grávidas ou com crianças de colo e pessoas com alguma “imobilidade” temporária. Neste caso, ao trabalharmos as questões do turismo para as pessoas com deficiência visual, seja num centro histórico ou em qualquer outro lugar da cidade, devemos atender algumas questões como: a acessibilidade no meio urbano, regras de construção e requalificação de prédios monumentos e vias, além de conhecer a legislação vigente no que diz respeito aos direitos e deveres civis das pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida. Para uma abordagem teórica, cabe a discussão sobre os conceitos de deficiência, acessibilidade e turismo, sem esquecer os aspectos culturais no que diz respeito aos movimentos do corpo no espaço.

O envolvimento com os estudos que implicam a acessibilidade para as pessoas com deficiência visual surgiu a partir de uma série de inquietações em que percebemos a existência de uma considerável parcela da sociedade à margem da igualdade de condições sociais: a acessibilidade. Em Portugal, as normas estabelecidas pelo Decreto-Lei nº163/2006, de 8 de Agosto, entende que “A promoção da acessibilidade constitui um elemento fundamental na qualidade de vida das pessoas, sendo um meio imprescindível para o exercício dos direitos que são conferidos a qualquer membro de uma sociedade democrática (...)”.

Dentro deste contexto, também procuramos perceber como é pensada a acessibilidade para as atividades turísticas. Ao falarmos de turismo, ainda sem especificar uma modalidade de “turismo acessível”, precisamos considerar as diversas escalas de organização. Em Portugal, o Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) trabalha com a promoção de diferentes produtos turísticos: sol e mar, circuitos turísticos religiosos e culturais, estadias de curta duração em cidade, golfe, turismo de natureza, turismo náutico, turismo de saúde e gastronomia e vinhos. De acordo com as projeções do PENT, na sua revisão mais atualizada dos objetivos, entre os anos de 2013 e 2015, em Portugal, o produto a projetar maior evolução em número de público para o ano de 2020 são as estadias de curta duração em cidade, também conhecidas como *City Breaks*.

Estas consistem numa estadia, entre dois e quatro dias, para visitar uma série de atrações da cidade e do que a rodeia. Para este tipo de estadia, a cidade do Porto, por exemplo, reúne desde a grande oferta de hotéis e *hostels* até os diferentes programas e circuitos na cidade. Para além das diferentes atrações e das boas condições climáticas e paisagísticas, possui um rico Centro Histórico, classificado pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura - UNESCO como Património Mundial da Humanidade em 1996. Para completar as suas qualificações a cidade ainda foi eleita como melhor destino europeu em 2014 pela *European Best Destinations*.

Com relação ao Turismo Acessível, nos últimos 10 anos, Portugal tem trabalhado para a melhoria deste, através de alguns projetos como, “Rotas sem Barreiras” e “Praia Acessível, Praia para Todos”. Para além destes projetos, destacamos a elaboração de Guias de Boas Práticas de Acessibilidade na hotelaria e no turismo ativo, demonstrando iniciativas que atuam também como sensibilizadores das redes hoteleiras e outros profissionais da área turística.

Por outro lado, longe daquilo que se pode considerar o ideal, a cidade do Porto, como muitas outras, reúne uma série de obstáculos à acessibilidade universal, constituindo assim um cenário de entraves ao desenvolvimento do Turismo Acessível. Para a revisão teórica deste estudo, identificamos em Yau, McKercher e Packer (2004) o trabalho de Smith (1987) que identificou três tipos de barreiras e obstáculos para pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida no turismo, são eles: barreiras ambientais (arquitetura e fatores ecológicos); barreiras de interação (habilidade de superar incongruências e barreiras de comunicação); barreiras intrínsecas relacionadas com o próprio participante (físico, psicológico ou função cognitiva). Outro estudo voltado às nossas perspetivas, neste caso referindo-se diretamente aos deficientes visuais, foi elaborado por Small, Darcy e Packer (2012). Concluíram que se os destinos tiverem informações disponíveis de forma multissensorial, com a indicação dos pisos táteis, boa iluminação, contraste de cores nas sinalizações e atitudes inclusivas para com os Cães-guia, o resultado será a segurança e o prazer do turismo para todos.

Diante deste cenário, temos como principal objetivo estudar o desenvolvimento do turismo para pessoas com deficiência visual e propor a criação de percursos acessíveis no centro histórico do Porto, que atuem como um exemplo da possibilidade que pessoas cegas e com baixa visão devem ter no acesso universal a diferentes espaços e monumentos. Para este estudo especificamente, trabalharemos com as áreas externas dos monumentos (passeio) e outros espaços de lazer inseridos na área classificada como

Património Mundial. Com relação aos percursos apresentados, entendemos que não constituem roteiros fixos podendo certamente ser alterado pelo próprio turista. O ideal é que os equipamentos possam estar aptos a receber todas as pessoas sem qualquer tipo de barreira.

## 1.1. Objetivos

Consideramos os objetivos elementos importantes para nortear o presente estudo. Desta forma, os objetivos são divididos em duas categorias, geral e específico.

### Objetivo Geral

- Estudar o desenvolvimento do turismo para pessoas com deficiência visual e a partir do diagnóstico da acessibilidade elaborado em parceria com os deficientes visuais, propor a criação de percursos acessíveis no Centro Histórico do Porto;

### Objetivos Específicos

- Refletir sobre a importância dos sentidos do corpo humano como forma de vivenciar o Espaço.
- Estudar a evolução do turismo para as pessoas com deficiência visual e as suas implicações no desenvolvimento turístico e a diversificação dos roteiros urbanos nas grandes cidades portuguesas.
- Analisar as políticas públicas de acessibilidade existentes na cidade do Porto e verificar suas principais ações;
- Refletir sobre a acessibilidade de vias públicas para os deficientes visuais no Centro Histórico do Porto.
- Perceber através dos deficientes visuais as principais barreiras enfrentadas no Centro Histórico do Porto.
- Propor percursos e apontar alternativas acessíveis para a vivência dos espaços no Centro Histórico do Porto.



## 1.2. Metodologia

A metodologia tem como papel situar-nos como a pesquisa foi pensada e executada. A partir dos objetivos traçados cumprimos um conjunto de procedimentos teórico-metodológicos que serão identificados no decorrer desta seção. Os estudos foram realizados entre os anos de 2012 e 2014, e incluíram levantamento bibliográfico, definição de termos específicos, definição e visitas à área de estudo, elaboração dos percursos, contato com associações e órgãos de interesse, aplicação de entrevistas com os principais atores das associações e órgãos em estudo, realização de *focus group* e teste do percurso proposto com o grupo de associados da ACAPO, análise dos dados qualitativos obtidos no *focus group* e validação do percurso.

**Levantamento bibliográfico:** a partir do tema estabelecido e dos objetivos traçados definimos algumas temáticas relacionados com: deficiência visual (cegueira e ambliopía), turismo para pessoas com deficiência visual, Portugal e o turismo, planeamento urbano e a acessibilidade nos centros históricos e documentos quanto à história da cidade do Porto e seu Centro Histórico. Para além dos livros, foi fundamental a leitura de artigos científicos, consultas aos sites das Associações e órgãos oficiais do Governo Português, pesquisa referente à legislação dos direitos e deveres das pessoas com deficiência, incluindo as pessoas com deficiência visual, bem como a busca por dados estatísticos mundiais e nacionais.

Em termos de bibliografia para a temática específica do turismo para pessoas com deficiência visual, ainda não há grande disponibilidade de material em língua portuguesa, sendo imprescindível a utilização de autores internacionais, que trabalham, por exemplo, com a análise das experiências turísticas de pessoas com deficiência visual e as principais dificuldades enfrentadas para a prática desta atividade (Richards, Pritchard & Morgan, 2010; Small, Darcy & Packer, 2012).

**Definição de Termos Específicos:** no início da pesquisa adotamos o termo invisual para fazer referências às pessoas cegas. No entanto, identificamos nos diferentes materiais consultados, que o termo invisual nem sempre era aplicado. Decidimos elaborar o (Quadro 1), com os principais termos utilizados para denominar uma pessoa como Cega, Amblíope e ou Deficiente Visual.

**Quadro 1. Termos utilizados para denominar uma pessoa como cega, amblópe e ou deficiente visual**

<b>Termo / País</b>	<b>Portugal</b>	<b>Brasil</b>	<b>Outros Países</b>
<b>Cego</b>	Cego/Invisual	Cego;	Blind;
<b>Amblópe</b>	Amblópe/ Pessoa com Baixa Visão	Pessoa com Baixa Visão; Visão Subnormal;	People with Low Vision Low Vision;
<b>Deficiente Visual</b>	Pessoa com Deficiência Visual; Deficiente Visual	Pessoa com Deficiência Visual; Deficiente Visual	Blind People; Visual Impairment; People With Visual Impairment;

Fonte: Elaboração própria

Após a leitura de diversos artigos científicos especializados, as entrevistas com os principais funcionários das instituições e ao consultar as próprias pessoas com deficiência visual, decidimos adotar o termo Cego em vez do termo invisual. A decisão levou em consideração dois pontos: as pessoas cegas preferem e utilizam esse termo, a própria literatura utiliza o termo Cego. Não fazia sentido continuar a utilizar o termo invisual, podendo o mesmo causar um mal estar entre os entrevistados.

**Definição da área de estudo:** definimos o Centro Histórico do Porto como área de estudo. Esta escolha deve-se fundamentalmente pela sua relevância histórica e arquitetónica e por reunir significativos pontos de interesse histórico e patrimonial. Posteriormente especificamos que a área do percurso estaria restrita à área limitada e classificada pela UNESCO como Património Mundial da Humanidade pertencente à cidade do Porto, eliminando por uma questão de logística (tempo de realização do percurso) a parte pertencente à cidade de Vila Nova de Gaia.

**Visitas à área de estudo:** as visitas à área de estudo aconteceram em diversos momentos, entre maio de 2013 e setembro de 2014 com diferentes finalidades como: o reconhecimento da área de estudo, a definição do percurso e dos pontos de interesse e a análise das condições de acessibilidade da área.

**Elaboração do Percurso:** Para a elaboração dos percursos, levamos em consideração a área correspondida como Património Mundial. A partir do mapa turístico oficial distribuído pelo posto de turismo, selecionamos os pontos de interesse, que fariam parte dos dois percursos (Percurso I e Percurso II) em formato circular, com a duração de aproximadamente quatro horas. Os percursos não incluem a entrada nos

monumentos, com a exceção do Miradouro da Vitória no Percurso I. Entendemos que a entrada nos monumentos levaria a outros desdobramentos do estudo, como por exemplo, a discussão sobre a acessibilidade em ambientes internos, públicos e privados, não correspondendo ao nosso estudo, que analisa o ambiente externo, nomeadamente a acessibilidade em vias públicas.

**Contato com Associações e órgãos de interesse:** estabelecemos o contato com a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO) e a Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência – Câmara Municipal do Porto. A primeira, por se tratar de uma associação conceituada em todo o país, pelo desenvolvimento do seu trabalho com as pessoas cegas e amblíopes de Portugal. A Provedoria, por se tratar de um órgão de forte atuação nas ações de planeamento e aplicabilidade das leis e decretos nas obras de construção e requalificação de equipamentos urbanos municipais, bem como o papel de mediador entre os cidadãos e a Câmara Municipal.

Para além destas instituições, entramos em contato com a Associação de Cegos e Amblíopes Iris Inclusiva de Viana do Castelo – Portugal, para a realização de uma atividade de lazer com os seus associados no Centro Interpretativo de São Lourenço. Colaboramos ainda com a Places4all que desenvolve uma plataforma de informações quanto à classificação da acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em ambientes físicos e internos de locais públicos e privados. Entramos em contato com os dois Postos de Turismo oficiais da cidade do Porto, ambos localizados no Centro Histórico da cidade, com o intuito de verificar o material disponível para as pessoas com deficiência visual. Também entramos em contato com a Porto Cultura - Câmara Municipal do Porto, por ser responsável pela criação e divulgação de circuitos culturais no Centro Histórico e na cidade do Porto.

**Aplicação de entrevistas:** esta pesquisa possui um caráter qualitativo, desta forma, em termos de coleta de dados primários, elaboramos e aplicamos entrevistas semi-estruturadas com os principais atores das associações e órgãos em estudo, com o objetivo de aprofundar o conhecimento quanto a temática em estudo e conhecer as principais atividades e projetos realizados. Destas pessoas podemos citar o então Presidente da Direção da ACAPO - Delegação Porto - Jorge Fernando Oliveira e a Provedora Lia Ferreira da Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência - Porto. A opção pelas entrevistas semi-estruturadas teve em consideração a possibilidade de não limitar a conversa e fazer com que o entrevistado se sinta à vontade para falar além daquilo que lhe é perguntado.

**Focus group e teste dos percursos:** após o aprofundamento dos estudos referentes às pessoas com deficiência visual e a definição dos percursos, partimos para a etapa seguinte que foi dividida em dois dias: no primeiro dia, realizamos um *focus group* com os deficientes visuais da ACAPO com a finalidade de conhecer as pessoas do grupo, perceber as principais dificuldades enfrentadas no meio urbano, ouvir os relatos das experiências (positivas e negativas) em atividades de lazer, reunir sugestões de materiais que auxiliem durante as práticas turísticas. Diante de um universo de 527 sócios efetivos e 36 utentes da ACAPO - Porto, conseguimos estabelecer um *Focus Group* com 8 pessoas, sendo 7 associados e 1 membro da direção nacional, também deficiente visual. As perguntas foram lançadas para o grupo e respondidas por todos. Deste modo, com exceção de algumas perguntas, todos os membros do grupo responderam a todas as questões. As vantagens para a escolha desta técnica leva em consideração a utilização de uma abordagem indutiva, qualitativa e interativa, Veal (2006); Small et al., (2012), possibilitando o estabelecimento de uma dinâmica de grupo, fazendo com que as pessoas pensem juntas e apresentem sugestões viáveis para solucionar ou minimizar as barreiras enfrentadas no quotidiano. Como desvantagem podemos considerar a impossibilidade de aprofundar a entrevista com cada um dos elementos do grupo e não ter um número de pessoas considerado representativo em termos quantitativos.

No segundo dia, com o mesmo grupo, adotando o posicionamento de um pesquisador observador participante, foi realizado o teste dos percursos no Centro Histórico do Porto. Essa experiência teve como objetivo perceber na prática as principais dificuldades encontradas durante todo o percurso e verificar a exequibilidade do mesmo, diante das barreiras físicas e comunicacionais encontradas.

**Análise do *focus group* e Validação do Percurso:** nesta etapa fizemos a análise do *focus group*, onde destacamos as principais experiências e dificuldades enfrentadas no quotidiano de uma pessoa com deficiência visual. Quanto à validação dos percursos acreditamos que após a realização do teste com o grupo, foi possível perceber as alterações mais urgentes ou prioritárias. O primeiro passo para a validação deve ser feito com a indicação de propostas de alterações na área de estudo e implementação de material de apoio para os turistas. Após as alterações os percursos poderão ser validados como acessíveis para pessoas com deficiência visual, gerando a qualificação de ofertas de roteiros para o referido público.

### **1.3. Apresentação dos capítulos**

A presente dissertação está estruturada em oito capítulos. Inicialmente fazemos a apresentação do tema, indicamos os objetivos e a metodologia utilizada. No segundo capítulo, contribuindo para o enquadramento teórico, discutimos a questão dos sentidos do corpo humano, a percepção e as experiências espaciais. Ainda neste capítulo fazemos referência à deficiência visual, ao turismo para as pessoas com deficiência visual e as implicações desta atividade para a promoção e diversificação de roteiros urbanos.

No terceiro capítulo, fazemos referência à importância do planeamento para as cidades e verificamos a partir de planos nacionais as políticas públicas de acessibilidade aplicadas em Portugal. No quarto capítulo apresentamos a cidade do Porto e o Centro Histórico como património cultural. Também tratamos as questões relacionadas ao turismo e o que é oferecido em termos de percursos acessíveis. No quinto capítulo, de uma maneira mais específica, identificamos os principais pontos críticos quanto à acessibilidade para pessoas com deficiência visual do centro histórico do Porto, propondo algumas intervenções. É ainda neste capítulo que apresentamos as experiências vividas pelos deficientes visuais que se dispuseram a fazer o percurso proposto e contaram as suas expectativas e experiências. Por fim e não menos importante, trazemos a proposta final do percurso e as propostas de implantação de rotas que devem ser inseridas como roteiros turísticos oficiais específicos para as pessoas com deficiência visual. No sexto capítulo trazemos as considerações finais, os principais desafios encontrados, as propostas e encaminhamentos para futuras pesquisas que venham a ser desenvolvidas nesta temática e posteriormente nos capítulos sete e oito indicamos as referências bibliográficas e os anexos respectivamente.

## 2. Enquadramento teórico

A Geografia e a sua extensa relação entre o Homem e o meio permite transitar em diferentes contextos, neste caso, planeamento urbano, turismo, mobilidade urbana, promoção da acessibilidade, independência dos indivíduos, cultura, memória, inclusão sócio-espacial, construção do espaço e da paisagem a partir das experiências corporais, importância da cinestesia entre os sentidos e diminuição das barreiras em contextos espaciais, informacionais e comunicacionais. Estes elementos permitem a construção de um pensamento inclusivo e geográfico.

A ideia de criar roteiros para pessoas com deficiência visual vai além da delimitação de caminhos ou ruas a seguir. Para esse tipo de público, a diminuição de barreiras torna-se fulcral para o sucesso de uma atividade turística ou recreativa. Acreditamos que essas barreiras podem ser físicas, informacionais e comunicacionais. As barreiras físicas, por exemplo, são identificadas como elementos arquitetónicos ou do mobiliário urbano que estão posicionados de forma inadequada ou não sinalizadas; as barreiras informacionais estão relacionadas, por exemplo, com a falta de informações sobre determinados lugares e as barreiras comunicacionais envolvem a dificuldade ou inacessibilidade aos meios de comunicação como internet, aplicativos e telas interativas. Para Smith (1987) in Yau, McKercher e Packer (2004) as barreiras também são: barreiras ambientais, barreiras de interação e barreiras de comunicação. Como forma de superar essas barreiras encontradas, acreditamos que a valorização da perceção corporal no ambiente, propicia experiências positivas que podem atuar como forma de inclusão das pessoas com deficiência visual, numa sociedade cada vez mais sedentária e apelativa em termos de visualização de imagens e símbolos.

Para o enquadramento teórico deste estudo, levamos em consideração os principais aspectos dos sentidos do ser humano. Sabemos que os sentidos são: visão, audição, olfato, paladar e tato. Não cabe aqui pormenorizar cada um deles, porém devemos ressaltar que cada um exerce a sua função no corpo, onde qualquer alteração significativa como a perda total ou parcial do sentido, faz com que o próprio corpo necessite de adaptações que normalmente são feitas de maneira gradativa.

Para uma melhor organização das ideias dividimos este capítulo em três subcapítulos, o primeiro, intitulado: *Visão, Perceção e Experiência Espacial* onde tratamos do importante papel dos sentidos do corpo humano na interpretação da paisagem, sublinhamos a importância da visão e da perceção no espaço e a valorização

das experiências espaciais, neste caso as experiências turísticas para as pessoas cegas e com baixa visão. O segundo subcapítulo, intitulado: *A deficiência visual*, tratamos de dados estatísticos sobre os deficientes visuais, no mundo e em Portugal, apresentamos as principais causas da deficiência visual no mundo e diferenciamos a cegueira da baixa visão. O terceiro subcapítulo, intitulado: *turismo para os deficientes visuais* consiste na apresentação de um pequeno histórico evolutivo das iniciativas que permitiram o desenvolvimento do turismo acessível com destaque para os deficientes visuais. Ainda neste subcapítulo identificamos importantes relatos de experiências turísticas de deficientes visuais apresentados por alguns pesquisadores.

## **2.1. Visão, percepção e experiência espacial**

Os sentidos desempenham diferentes funções no corpo humano e a partir dos sentidos é possível vivenciar experiências dentro e fora do corpo. Externamente podemos vivenciar as noções espaciais de distância e profundidade, a textura de objetos, os cheiros e os sons do ambiente. Internamente podemos experimentar a sensação de calma ou perturbação diante das multidões ou do excesso de sons em alto volume (músicas, máquinas, gritos, conversas, carros, buzinas e apitos), o corpo pode reagir ao frio ou ao calor de acordo com a temperatura do ambiente, o facto de não conhecer os lugares pode causar sensações de insegurança e desconforto. Todos estes e outros elementos podem fazer parte dessas experiências sensoriais (Torres & Kozel, 2010). Para Rodaway (2002, p. 9) a experiência geográfica é multisensorial e emocional.

Diante dos cinco sentidos percebe-se que muitas vezes a visão destaca-se como um elemento prioritário. Para Tuan (1890, p.7) o Homem depende de forma mais consciente da visão do que dos outros sentidos. O referido autor ainda afirma que a maioria das pessoas optaria por perder uma perna ou a audição em vez de perder a visão, demonstrando a supervalorização desta última. Para Ochaita e Rosa (1995, p.184), o tato pode ser considerado um dos sentidos mais importantes e que possibilita aos cegos a descoberta do mundo, onde “muitas das peculiaridades do desenvolvimento cognitivo das pessoas cegas podem ser explicadas em relação às características da captação e processamento da informação mediante o tato”.

Em relação aos principais sentidos do corpo humano, Tuan (1980) salienta a importância do ser humano ter olhos frontais que permitem uma visão binocular,

portanto uma visão abrangente. Já o tato, apresenta-se como uma experiência direta da resistência e do sentir as diferentes texturas. A audição permite uma grande experiência nos espaços, na medida em que recebemos informações além do campo visual. Para o olfato, constata-se que o Homem moderno considera que o meio ideal incidiria com a eliminação de todos os tipos de cheiros, neste caso, o termo odor teria quase sempre a relação com o mau cheiro e não simplesmente o cheiro exalado das coisas.

Acreditamos que os sentidos, do ponto de vista do reconhecimento de objetos e dos lugares, possibilitam uma melhor interpretação da paisagem. Para Sousa (2007, p.104) “Os cinco sentidos permitem perceber volumes, texturas, temperaturas, odores, cores, sons e sabores e a visão é a forma que mais utilizamos para interpretar a paisagem”. Porém, mesmo com a utilização dos sentidos, a paisagem não será a mesma para duas pessoas. Por não se tratar de um elemento único e descritível em sua plenitude, a paisagem interpretada tem forte relação com a herança cultural de cada indivíduo. (Tuan 1980, p.7). Consideramos que desta forma, uma pessoa cega também pode interpretar a paisagem, fazendo o uso das suas experiências anteriores à cegueira ou a partir da união dos elementos sensoriais presentes.

Tuan (1980) ao formular o conceito de topofilia como o estudo da relação afetiva criada através da interação entre o ser humano e o ambiente físico envolvido, deixa claro que a interpretação da paisagem dar-se-á sob a óptica de cada indivíduo, levando em consideração as suas experiências anteriores.

Para Sousa (2007, p.111):

Por meio dos sentidos, o homem é capaz de relacionar-se com o mundo material e com seus iguais e a partir da observação, percebemos que a paisagem possui uma dimensão espacial que sofre as intervenções humanas e altera-se, adequando-se às necessidades humanas, sendo, então, concebida e vivenciada por este. Isso ocorre na paisagem urbana, nas artes, na economia.  
(...)

Numa perspectiva do turismo, Urry (2002, p.1) considera que o olhar turístico é construído a partir das diferenças, sendo esse olhar construído entre o que o turista é, e aquilo que o turista gostaria de ser ou ter. Ainda para Urry (2002, p. 13) o caráter desse olhar é fundamental para o turismo, a partir das exemplificações dos diferentes olhares, mas também podemos interpretá-lo de forma não literal, sendo o olhar aquilo que o turista procura encontrar e não aquilo que vê de facto.



A forte presença das viagens de curta duração em cidades, demonstram que as pessoas dedicam cada vez menos tempo para conhecer os lugares que visitam, desta forma, o turismo acaba por ser uma passagem efêmera. Por outro lado, algumas experiências mais intimistas nas cidades, valorizam as formas de sentir os lugares. Essas experiências podem ser vivenciadas em diferentes contextos e cidades. Para Kanashiro (2003, p.156) “É cientificamente comprovado que os sentidos dos seres humanos (...), enquanto receptores sensoriais de mensagens do ambiente e envio de sinapses, são igualmente transmissores de experiências emocionais”. Neste sentido, as cidades podem ser vivenciadas a partir dos diferentes sentidos do corpo humano. Por exemplo, ao passar pelas ruas de diferentes lugares, podem ouvir os diferentes sons: das falas e dos sotaques dos moradores, dos animais, dos elementos que constituem a natureza (vento, chuva, mar) e até mesmo o som do trânsito local. Para aguçar o paladar podem experimentar bebidas ou pratos típicos confeccionados nos restaurantes frequentados pelos próprios moradores. Para o tato podem sentir a textura, a maciez ou a dureza dos diferentes objetos e monumentos espalhados pelas cidades e os diferentes materiais que constituem os pisos (passeios, ruas, estradas). Com a visão podem apreciar a vista dos miradouros, ver as diferentes formas de construção, as cores dos prédios e das casas, a luz natural e artificial, as distâncias e a paisagem como um todo. Para o olfato, os cheiros podem vir do mar, dos rios, das pastelarias, dos diferentes restaurantes, das flores e até das pessoas que circulam nas cidades.

Para Silva (2001) citado por Kanashiro (2003, p. 159):

ver, cheirar, ouvir, passear, deter-se, recordar, representar são atributos que devem ser considerados em cada cidade. Porém, não qualquer cidade, mas aquela vivenciável, isto é, uma coleção de fragmentos de lugares de cidades vivenciadas, percebidas por todos os sentidos humanos.

Mesmo com a valorização da visão para a interpretação da paisagem, muito se tem estudado sobre a valorização da paisagem sonora na Geografia. Sendo assim, a paisagem sonora é um conjunto de elementos sonoros dos lugares, também entendidos como componentes da cultura do local, incluindo as falas (sotaques), as músicas e os sons da natureza (Gaspar, 2001; Waterman, 2006). Ainda neste sentido Tuan (1983, p.16) revela que “As pessoas identificam subconscientemente as fontes de ruído, e a partir dessa informação constroem o espaço auditivo”. Para Rodaway (2002, p.86) o campo sonoro é geralmente caracterizado por um único som no entanto, a sobreposição

de vários sons de diferentes fontes e lugares num determinado espaço produz a paisagem sonora.

Quanto à percepção no meio ambiente, Ingold (2000, p.245), ao tratar a visão e a audição, estabelece que de todas as implicações do contraste entre a visão e a audição, o mais coerente tem sido a noção de que a visão produz um conhecimento do mundo exterior que é racional, individual, analítico e atomístico, uma vez que é viciada pela experiência subjetiva de luz. A audição, por outro lado, uma vez que se baseia na imediata experiência do som, produz um tipo de conhecimento que é intuitivo, sensato, sintético e holístico. A visão produz um conhecimento que é indireto, com base em conjecturas a partir dos dados limitados e disponíveis na luz. Ingold (2000) conclui que, enquanto nós, nunca podemos estar certos do que vemos, não há nenhuma dúvida sobre o que ouvimos.

Quanto à discussão sobre a substituição ou desenvolvimento superior de algum sentido a partir da deficiência de outro sentido, Ingold (2000) acredita que uma pessoa cega não desenvolve a audição com superioridade em detrimento da falta de visão. Esse tema já discutido por Vygotsky (1934/1997) e Warren (1994) citado por Batista e Enumo (2000), revela que regra geral não se constata uma superioridade com relação ao tato e a audição em pessoas cegas, trata-se muitas vezes da atenção que o indivíduo dispensa durante a realização de atividades em razão da própria valorização dos sentidos e de suas funções no desenvolvimento humano.

A visão compreendida como uma faculdade desenvolvida a partir da relação entre o órgão ocular e os feixes de luz, representa a capacidade de interpretar ações e diferenciar objetos, desde que trabalhada em conjunto com os órgãos que atuam no desenvolvimento cognitivo. A ausência, incapacidade ou dificuldade de realizar a função visual não impede o desenvolvimento cognitivo dos indivíduos, desde que acompanhados de forma adequada, recebendo estímulos nas diferentes áreas de aprendizagem. A generalização na forma de atuar com os deficientes visuais é errada, pois existem diferenças desde comportamentais, idade de aquisição até o grau da deficiência. Desta forma cada indivíduo vai reagir de forma diferente aos estímulos.

A percepção e as experiências são idealizadas por esse estudo, como duas atividades interligadas, onde a percepção acontece a partir da experiência e a experiência será compreendida a partir da percepção. Para Rodaway (2002, p. 10) existem pelo menos duas constatações importantes para a palavra percepção, sendo a primeira a recepção de informações através dos órgãos dos sentidos e a segunda seria a percepção

como elemento cognitivo. Já a experiência espacial está presente em diferentes momentos e contribui para a construção da memória sócio-espacial promovendo uma relação de proximidade entre o Homem e o meio.

A capacidade de perceber e diferenciar cores, sons, cheiros, sabores e texturas, pode ser entendido como uma forma de percepção. Neste caso, a palavra “percepção” não estaria relacionada com a construção de um pensamento, mas sim com um dado adquirido a partir dos efeitos sentidos e decodificados em detrimento de uma ação. Jorge (2011) considera que o termo percepção corresponde ao momento em que o indivíduo percebe o fenômeno de um objeto.

Para melhor clarificar as ideias de percepção, Jorge (2011, p.13) considera que:

A percepção envolve captar e participar das qualidades objetivas de algum fenômeno misturadas aos elementos da memória, do raciocínio realizado, da emoção sentida, e essas qualidades objetivas dos sentidos como filtros da alma também se misturam aos elementos subjetivos de cada indivíduo. (...) a percepção se refere ao produto dos processos psicológicos, implicando significados, relações, contextos, julgamentos, experiências passadas, memória.

Sendo assim a percepção seria o resultado final da relação entre o fenômeno em ação e os elementos que estão ligados intrinsecamente a cada indivíduo, como as suas experiências e memórias.

Partindo para uma abordagem mais específica no que diz respeito à visão, percepção e à importância das experiências espaciais, segundo Rodaway (2002, p. 115) a geografia visual permite a experiência geográfica através da localização e orientação no espaço, para além das relações espaciais e caracterização dos lugares. Segundo Nunes e Lômonaco (2008) a percepção do espaço pela pessoa cega, acontece através do conjunto das sensações táteis, cinestésicas e auditivas em conjunto com as experiências mentais passadas já construídas. Tuan (1980, p.14) pondera que a percepção é uma atividade e considera que os órgãos dos sentidos são pouco eficazes quando não são utilizados de forma ativa, ou seja, “Nosso sentido tátil é muito delicado, mas para diferenciar a textura ou dureza das superfícies não é suficiente colocar um dedo sobre elas; o dedo tem que se movimentar sobre elas. (...)”. Entendemos aqui que a percepção dificilmente acontecerá de forma estática (sem movimento), sem ação ou reação, sendo a experiência espacial um forte elemento para a experiência tátil. Neste sentido Rodaway (2002, p.41)

revela a geografia do toque como uma capacidade do corpo para se deslocar através do ambiente e manipular objetos.

As experiências das pessoas com deficiência visual quando aliadas a atividades turísticas, envolvem uma série de fatores internos e externos. Os fatores internos têm a ver com as próprias motivações do viajante, a sua capacidade de mobilidade, autoconfiança e organização para a realização da viagem. Já os fatores externos, envolvem as estruturas físicas e a preparação dos profissionais que trabalham diretamente com o público (Yau, McKercher & Packer, 2004). Para Small, Darcy e Packer (2007) citado por Richards, Pritchard e Morgan, (2010), a apreciação visual é parte da experiência turística, mas é apenas um elemento diante dos outros sentidos envolvidos. Quanto às dificuldades de proporcionar experiências táteis para turistas cegos em museus, Urry (2002, p.156) reforça que o museu pode ser considerado um lugar inquietante para pessoas com deficiência visual, visto que esses lugares são preparados para experiências essencialmente visuais, excluindo as experiências táteis.

Para qualquer indivíduo, uma boa experiência turística leva em consideração um conjunto de informações fundamentais, por exemplo: para onde ir, como chegar, o que fazer, como se deslocar, onde dormir e onde comer. Fica evidente que ao dominar as informações sobre os lugares a sensação de conforto e segurança aumenta. Imaginemos uma situação hipotética, ao chegar numa cidade desconhecida, à noite, sem saber o meio de transporte que o leve seguramente ao seu destino final. Pode gerar-se uma situação de desconforto e insegurança. Para uma pessoa com deficiência visual os transtornos podem começar antes mesmo da viagem, pois em muitos casos há dificuldade de obter informações em formato acessível e que apontem as acessibilidades existentes.

Para uma pessoa cega ou com baixa visão as experiências turísticas não se resumem à apreciação sonora dos lugares. Mais importante que a narração de histórias, são as experiências táteis, porém uma experiência não anula a outra. Do ponto de vista dos sentidos a realização de percursos em ambientes externos, por exemplo, vias públicas, podem aguçar os sentidos do corpo em diferentes formas. Para a orientação das pessoas com deficiência visual é importante indicar pontos de referência. Ao passar por uma rua descrevê-la citando as principais características, como: rua com grande concentração de restaurantes ou lojas de artesanato, rua com importância histórica, dentre outras. Ao passar por praças a descrição das atividades habitualmente realizadas naquele ambiente, como o encontro de idosos para jogar cartas, xadrez ou apenas conversar, a presença das mães com seus filhos para brincar nos baloiços, a variedade de árvores e plantas e a

disposição dos bancos. Todos esses elementos favorecem a orientação e a construção do espaço na memória e imaginação das pessoas. Neste sentido, para Tuan (1983, p.14):

O paladar, o olfato, a sensibilidade da pele e a audição não podem individualmente (nem sequer talvez juntos) nos tornar cientes de um mundo exterior habitado por objetos. No entanto, em combinação com as faculdades ‘espacializantes’ da visão e do tato, estes sentidos essencialmente não distanciadores enriquecem muito nossa apreensão do caráter espacial e geométrico do mundo.

As experiências turísticas tornam-se completas na medida em que as pessoas com deficiência visual podem tocar nos diferentes elementos que compõem o mobiliário urbano, sentir os cheiros mais evidentes e ouvir o que se passar ao redor. A insistência na valorização dos sentidos durante atividades turísticas e recreativas tem como objetivo desmistificar a ideia preconcebida de que o turismo é uma atividade exclusivamente visual e deve ser tratada como uma experiência multissensorial. Para Tuan (1983, p.9):

Experiência é um termo que abrange as diferentes maneiras através das quais uma pessoa conhece e constrói a realidade. Estas maneiras variam desde os sentidos mais diretos e passivos como o olfato, paladar e tato, até a percepção visual ativa e a maneira indireta de simbolização.

O termo experiência pode ser aplicado em diferentes contextos, desde a realização de uma atividade como um todo, até às experiências vivenciadas em cada momento da atividade.

Difícilmente damos conta do papel fundamental exercido pelo nosso sistema sensorial. A criação de um percurso turístico que atue como um “instigador” dos sentidos, que pode ser vivenciado por pessoas que apresentem ou não qualquer deficiência ou dificuldade sensorial, revela-se como uma forma intimista de vivenciar os lugares, perceber o papel que os sentidos têm no corpo humano e demonstrar um elevado nível de autoconhecimento. Os movimentos do corpo, as experiências espaciais, a descoberta de novas sensações e novos lugares, ou a experiência de (re)viver os lugares contribuem para o crescimento do ser no mundo.

## 2.2. A deficiência visual

Para o desenvolvimento deste estudo tornou-se fundamental estabelecer a diferença entre dois conceitos: a deficiência e a incapacidade. Baseado nas definições da World Health Organization – WHO ( Organização Mundial de Saúde – OMS) e a partir de uma tradução livre, interpretamos esses conceitos de acordo com as nossas perspectivas. Entendemos que o conceito de deficiência está relacionado com uma má formação de uma parte do corpo humano e pode ser de origem congênita, ter manifestação precoce ou adquirida na vida adulta. A incapacidade seria a impossibilidade de realizar a função do corpo em detrimento da deficiência. De maneira semelhante, Batista e Enumo (2000) afirmam que Amaral (1996) ao analisar o conceito de deficiência proposta pela OMS em 1998, indica que deficiência seria uma perda ou anormalidade da estrutura ou função e a incapacidade seria a restrição de atividades em decorrência de uma deficiência. Deste modo, para a autora, a deficiência visual seria uma lesão ocular e a impossibilidade de ver seria a incapacidade. Para a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal – ACAPO, segundo informações retiradas em seu site oficial, 2014:

A deficiência visual é um dano do Sistema Visual na sua globalidade ou parcialmente, podendo variar quanto às suas causas (traumatismo, doença, malformação, deficiente nutrição) e/ou natureza (congénita, adquirida, hereditária) e traduz-se numa redução ou numa perda de capacidade para realizar tarefas visuais (ler, reconhecer rostos).

Durante muitos anos, a deficiência visual foi tratada como uma condição de incapacidade e inutilidade humana, estigmatizando as pessoas com deficiência em detrimento de todas as demais condições de saúde. Atualmente, verifica-se um aumento da sensibilização à temática dos deficientes visuais, podendo esta mudança de comportamento estar relacionada com o estabelecimento de leis que determinam os direitos das pessoas com deficiência, como, o Dec. Lei n.º 46/2006 de 28 de Agosto, que proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde, conforme o artigo 1º deste Dec. de Lei que tem como principal objetivo prevenir e proibir a discriminação. Este Dec. de Lei ainda orienta as pessoas que se sintam discriminadas e ou prejudicadas durante a prestação de um serviço ou em outras situações do quotidiano, incentivando a denúncia de estabelecimentos ou órgãos que estejam envolvidos no ato discriminatório. A lei ainda abrange as questões do

trabalho, coibindo a discriminação no ambiente de trabalho dos deficientes. No geral a discriminação é passível de indemnização. Outros Dec. de Lei, como o n.º 163 de 2006 de 8 de Agosto, também interferem em diferentes setores, seja no meio urbano através da requalificação de vias e edificações para permitir a acessibilidade universal, ou através de mudanças no meio social. Outra possibilidade para esta sensibilização pode estar relacionada a uma maior quantidade de informações divulgadas pela comunicação social, atividades educativas nas escolas e através de mídias disponibilizadas na internet e redes sociais.

Este subcapítulo, conforme sinalizado anteriormente, traz dados gerais que nos permite ter uma noção quantitativa dos deficientes visuais no mundo e em Portugal. Em linhas gerais, segundo a OMS, estima-se que existem cerca de 7 mil milhões de pessoas no mundo. Destes, 285 milhões são deficientes visuais, sendo 39 milhões (14%) cegos e 246 milhões (86%) com baixa visão. Outros dados a salientar revelam que 90% dos deficientes visuais vivem em países considerados em desenvolvimento, 82% dos deficientes visuais têm idade superior a 50 anos e 80% dos casos de deficiência visual podem ser evitados ou curados.

A OMS através da *International Classification of Diseases* (ICD-10) estabeleceu quatro níveis diferentes para a função visual: visão normal, deficiência visual moderada, deficiência visual severa e cegueira. A deficiência moderada e severa é considerada baixa visão. A referida organização identificou e publicou as maiores causas da deficiência visual, através do *priority eye diseases* como sendo: Catarata, Oncocercose, Cegueira infantil, erros de refração e baixa visão, Retinopatia diabética, Glaucoma, Degeneração macular relacionada a idade, opacidades corneanas e doenças oculares genéticas. Quanto às definições técnicas a OMS, através do ICD-10 Capítulo VII – H53 e H54 confere a cada grau de deficiência visual, um diferente nível de acuidade visual. Em alguns países esses níveis de acuidade visual são utilizados para definir parâmetros estatísticos que podem ser aplicados em programas de assistência social ou Associações para pessoas com deficiência visual. A ACAPO estabelece que uma pessoa cega mesmo não possuindo um potencial visual, pode ter uma pequena perceção da luminosidade e a cegueira ainda pode ser de três tipos: a congênita que surge entre os 0 e 1º ano de idade, a precoce que surge entre o 1º e 3º ano de idade e a adquirida após o 3º ano de idade. Para a ACAPO uma pessoa é considerada amblíope quando tem dificuldades para a apreensão do espaço e deslocações, para além de dificuldades em realizar atividades do quotidiano. A Associação distingue a ambliopía em orgânica e funcional, a orgânica tem

como característica a lesão do globo ocular ou das vias ópticas e a funcional não possui danos orgânicos. Um exemplo de ambliopía funcional é o estrabismo.

O Instituto Nacional de Estatística – INE divulgou uma estimativa populacional de cerca de 9.939,5 milhões de habitantes em Portugal continental no ano de 2013 a partir dos dados publicados nos censos de 2011. Para os dados de deficiência visual, existem pelo menos dois formatos de informação. Se considerarmos os dados do ano de 2001, Portugal tinha à época 163,569 mil deficientes visuais, sem distinção entre os portadores de cegueira e baixa visão. Já para o ano de 2011, conforme justificativa do próprio Instituto, o levantamento dos dados tinha como objetivo perceber as limitações das pessoas diante de situações quotidianas; tendo em vista a possibilidade dessa informação influenciar na convivência social. Desta forma, as respostas foram entendidas como auto-avaliação e diferenciadas em tipo e grau de dificuldade. Os tipos são: ver, ouvir, andar ou subir degraus, memória ou concentração, tomar banho ou vestir-se sozinho, compreender os outros ou fazer-se compreender. Os graus foram diferenciados em: tem muita dificuldade em efetuar a ação e não consegue efetuar a ação. Os dados obtidos durante a filtragem dos censos para a ação “Ver”, identificou aproximadamente 27 mil pessoas que não conseguem efetuar a ação. A partir dessas informações, procuramos perceber como essas pessoas são assistidas, seja através de políticas públicas e ou associações particulares sem fins lucrativos. Diante de um dado relevante quanto ao número de pessoas que não conseguem ver, torna-se pertinente a existência de associações ou instituições que propiciem o apoio às famílias que têm uma pessoa diagnosticada com cegueira ou baixa visão. Entendemos que após a deteção da deficiência o trabalho pode ser feito de forma multidisciplinar, sendo interessante o apoio psicológico e os primeiros encaminhamentos para fornecer as informações mais pertinentes, explicando a deficiência visual e suas possíveis implicações na vida. Conforme a lista com o resumo dos principais objetivos das instituições portuguesas de apoio a pessoas cegas, publicada pela Associação de Apoio e Informação a Cegos e Amblíopes - AAICA (Anexo I), verificamos que as instituições ou associações desempenham papéis diferentes em Portugal. Basicamente atuam nas seguintes áreas: formação profissional de deficientes visuais, defesa dos interesses gerais, educação de Cães-guias para cegos, prestação de serviços de saúde, suporte técnico a pais, profissionais e criação de programas de intervenção precoce, reabilitação e integração da pessoa com deficiência, apoio às famílias dos deficientes visuais e o ensino das novas tecnologias.



Dentre as associações existentes destacamos duas que consideramos desenvolver um papel importante para a sociedade portuguesa. A primeira é a Associação Beira Agueira de Apoio aos Deficientes Visuais – ABAADV, instituição particular de solidariedade social. É a única escola de Cães-guia em Portugal e trabalha essencialmente com a formação e entrega de Cães-guia de forma gratuita, sendo o processo também conhecido como formação de Duplas (cego e Cão-guia). O processo de formação é longo, dura cerca de dois anos, desde o nascimento do cão, treino e entrega ao dono. Todo este processo envolve altos custos, cerca de 17.500 euros, para além da mobilização de profissionais especializados e voluntários que acolhem os cães nas suas casas durante o período de treino. O número de duplas formadas é de aproximadamente catorze por ano, o que ainda está longe de ser o suficiente para atender à procura existente. Um Cão-Guia pode demorar uma média de três anos a estar preparado. Esse período vai desde o envio do processo de candidatura até à receção do cão. O processo de candidatura tem como finalidade selecionar os candidatos que reúnem um conjunto de condições estabelecidas pela ABAADV. Por exemplo: ser totalmente cego, ter entre 18 e 65 anos, dominar técnicas de orientação e mobilidade e não exercer a mendicidade. Desta forma, consideramos que a utilização de Cães-guia é uma das alternativas existentes para promover a independência de pessoas cegas.

A segunda instituição é a Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal – ACAPO considerada a associação de maior relevância nacional. Em linhas gerais a ACAPO é uma Instituição Particular de Solidariedade Social e possui como principal característica, ser uma instituição composta e direcionada para cegos e amblíopes. Para além dos diversos objetivos traçados, têm como principal papel defender os direitos dos deficientes visuais, ressaltando a importância da inclusão, valorização e respeito aos cegos e amblíopes na sociedade. Atualmente possui uma sede em Lisboa e outras 12 delegações distribuídas por Portugal, sendo onze no continente e uma no arquipélago dos Açores. Perfazem um total de 3 mil sócios efetivos. Os associados são divididos em três tipos: efetivo, cooperante e honorário. Para cada tipo de sócio existe uma regulamentação, que está descrita no estatuto da ACAPO de 2008, presente no capítulo II artigo 4º na categoria dos associados. Neste artigo define-se basicamente que para ser sócio efetivo é preciso comprovar o nível de incapacidade visual estabelecido pelo próprio estatuto, podendo ser no olho melhor e após correção ter uma acuidade visual igual ou superior a 30% ou possuir um campo visual igual ou superior a vinte 20 graus. Para ser sócio cooperante o mais importante é ter o desejo em colaborar com a

associação. Para ser sócio honorário é preciso ter realizado serviços relevantes à associação e precisa ser nomeado por decisão em assembleia de representantes. Para além destas modalidades existem os utentes, que utilizam os serviços da ACAPO, mas não possuem vínculo associativo, perfazendo um total nacional de 857 utentes.

Verificou-se que todas as delegações da ACAPO se baseiam num mesmo estatuto e as diferenças entre as sedes, surgem nomeadamente nas atividades oferecidas. Para a Associação essas atividades ou áreas de intervenção, embora não esteja disponíveis em todas as delegações são: Apoio Psicossocial, Habilitação e Reabilitação, Orientação e Mobilidade, Atividades da Vida Diária, Estimulação Sensorial, Divulgação e Sensibilização, Braille, TIC, Cultura e Lazer.

Em 2012 a ACAPO publicou um estudo chamado, A Prestação de Serviços e a Promoção da Vida Independente (PSPVI). O estudo, com 1325 inquiridos, possibilitou a construção do perfil de seus associados e utentes e ainda reuniu opiniões referentes à qualidade dos serviços prestados, com a finalidade de diagnosticar possíveis falhas e definir estratégias para melhorar os serviços oferecidos pela ACAPO. Diante de alguns dados revelados pela pesquisa, destacamos o índice de vida social quotidiana<sup>1</sup>, onde se constata que apenas 32% dos inquiridos têm uma vida social intensa fora de seu domicílio, 16,5% não realizam com frequência atividades fora do ambiente doméstico e 3% estão totalmente excluídos da vida social quotidiana. Outro dado importante diz respeito à reduzida frequência de práticas culturais e saídas<sup>2</sup>, onde somente 13% dos inquiridos participam nessas atividades. De acordo com o estudo alguns fatores podem determinar o nível de independência das pessoas com deficiência visual. Por exemplo, uma pessoa que adquiriu a deficiência visual antes dos cinco anos de idade, normalmente apresenta maior independência nas tarefas do quotidiano, conseguem construir amizades fora do eixo familiar e estudar o Braille. Já para as pessoas que

---

<sup>1</sup> O autor do estudo estabeleceu que: “O índice de vida social foi construído através do somatório das respostas dos inquiridos sobre um conjunto de atividades diárias (ir ao banco, aos correios, ao hospital, ao centro de saúde, ao café, ao restaurante, à mercearia, às feiras ou mercados, ao centro comercial, passear ou frequentar lugar de culto religioso), que variavam entre 1- “Nunca” e 6 – “Todos os dias”, e sua posterior recodificação nos seguintes intervalos: Sem vida social (até 16,5); Com pouca vida social (de 16,6 a 27,5); Com alguma vida social (27,6 a 38,5); e Com muita vida social (mais de 38,6)”.

<sup>2</sup> Segundo o autor do estudo e a partir da definição do INE em 2003, práticas culturais de saída diz respeito às atividades realizadas fora do domicílio, como visitar museus, assistir a peças de teatro, ir ao cinema, assistir a concertos, ir à biblioteca/mediateca, assistir a eventos desportivos e praticar desporto.

adquirem a deficiência com uma idade mais avançada, acabam por não conseguir realizar as atividades com tanta facilidade.

Diante destes dados podemos considerar que grande parte das pessoas com deficiência visual se encontram excluídas ou à margem de um convívio social considerado aceitável. Essa marginalização pode acontecer por diferentes fatores como: falta de mobilidade e autonomia, não aceitação da própria condição como deficiente visual, traumas, excesso de barreiras encontradas no meio urbano e baixo poder econômico. Até mesmo a própria família, pode representar uma “barreira” à autonomia e à qualidade de vida do indivíduo quando, por excesso de proteção ou temor à sua segurança fora do âmbito doméstico, exagera em seu amparo.

### **2.3. Turismo para os deficientes visuais**

Na tentativa de verificar como a questão da acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida foi tratada no âmbito do turismo, fizemos um levantamento da legislação a nível mundial e de planos oficiais do Governo Português para o entendimento desta temática. A nível mundial no (Quadro 2) resumimos de forma cronológica as dez principais diretrizes, resoluções e normas estabelecidas nos últimos 30 anos, que correspondem à evolução da promoção da acessibilidade para as atividades turísticas em todo o mundo. Foram estabelecidas pelas três principais organizações de referência mundial: Organização das Nações Unidas – ONU, Organização Mundial do Turismo – OMT e União Europeia. Essas diretrizes encontram-se em formato completo no Manual sobre Turismo Accessible para todos – Alianzas público-privadas y buenas prácticas, organizado pela OMT, 2014.

**Quadro 2. Evolução da promoção da acessibilidade para as atividades turísticas em todo o mundo nos últimos 30 anos**

<b>ANO</b>	<b>ORG</b>	<b>DOCUMENTO</b>	<b>DIRETRIZ/RESOLUÇÃO/NORMA</b>
1980	OMT	<i>Declaración de Manila,</i>	Afirma que el derecho al turismo “supone para la sociedad el deber de crear para el conjunto de los ciudadanos las mejores condiciones de acceso efectivo y sin discriminación a este tipo de actividad;
1991	OMT	<i>Para un turismo accesible a los minusválidos en los años 90,</i>	Resolución A/RES/284(IX), para que se creen las mejores condiciones prácticas de acceso efectivo para todos los ciudadanos, y sin discriminación, a la actividad turística;
1996	C.E <sup>3</sup>	El manual para la industria turística <i>Por una Europa accesible a turistas con discapacidades</i>	Da información sobre cómo prestar servicios turísticos de forma adecuada a los clientes;
1999	OMT	<i>Código ético mundial para el turismo.</i>	Define los derechos y las obligaciones de los actores turísticos;
2003	C.E.S.E <sup>4</sup>	<i>Por un turismo accesible a todas las personas y socialmente sostenible</i>	Contiene un centenar de iniciativas para hacer real el derecho de las personas con discapacidad, a hacer turismo de forma plena bajo los criterios de turismo sostenible y accesible;
2005	OMT	<i>Atualização: Para un turismo accesible a los minusválidos en los años 90</i>	Resolución A/RES/492(XVI). Detalla una serie de orientaciones que se agrupan en cuatro capítulos;
2007	ONU	Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad	Artigo 30, se aborda la participación en la vida cultural, las actividades recreativas, el esparcimiento y el deporte. en la medida de lo posible, tengan acceso a monumentos y lugares de importancia cultural nacional;
2009	OMT	Declaración sobre la facilitación de los desplazamientos turísticos.	Resolución A/RES/578 (XVIII): se reconoce la contribución de los desplazamientos turísticos al desarrollo del turismo, a la comprensión internacional, a la paz, a la prosperidad, al respeto universal y a la observancia de las libertades del ser humano;
2011	OMT	la Asamblea General (2011)	Resolución A/RES/606 (XIX): pone de manifiesto su deseo de avanzar en el turismo para todos y, en particular, para las personas con discapacidad desde el convencimiento de que es una oportunidad única de respetar los derechos humanos de esas personas;

Fonte: Elaboração própria.

<sup>3</sup> C.E – Comissão Europeia

<sup>4</sup> C.E.S.E - Comité Económico y Social Europeo

Verifica-se no (Quadro 2) que no início da década de 80 e 90 do século XX as medidas apontam basicamente à criação de melhores condições para a realização da prática do turismo, sem qualquer tipo de discriminação. No final da década de 90 as questões normativas e de caráter ético são inseridos como forma de sustentar o trabalho que já existia, porém com uma orientação mais específica dos direitos e deveres dos atores turísticos envolvidos. De 2000 até 2011 verifica-se a orientação e o incentivo cada vez maior, para a sensibilização de todos os agentes envolvidos nas atividades turísticas e relembram os direitos de liberdade do ser humano e da importância do desenvolvimento de um turismo para todos.

No âmbito nacional, fizemos um estudo dos quatro Planos de Estratégia Nacional para o Turismo – PENT lançados nos anos de 2007, 2011, 2012 e 2013. Sendo o de 2007 o Plano original e os planos seguintes são considerados revisões do primeiro plano com novos horizontes e com perspectivas para o ano de 2015. O estudo procurou encontrar quais as principais medidas e/ou estratégias que seriam adotadas pelo Governo Português, com a finalidade de viabilizar o turismo para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Para uma melhor visualização dos resultados, elaboramos o (Quadro 3) onde apresentamos as medidas propostas pelo plano. Dividimos o referido quadro em três partes, o ano de lançamento do plano, o título onde foi encontrado e as propostas que se encontravam em formato de fundamento ou em atividade a ser efetuada. De propósito os anos de 2012 e 2013 não se encontram em quadros separados, pois as atividades encontravam-se escritas de forma repetida em ambos os planos. Para melhor entendimento, trazemos um exemplo. Nota-se que, nos planos de 2012 e 2013, um dos projetos tem como título: *Desenvolvimento de conteúdos distintivos e inovadores*. Uma das atividades indicadas propõe a melhoria do marketing da oferta museológica e monumental, adequando horários de funcionamento, acessos, acessibilidade para pessoas de mobilidade reduzida ou condicionada e integração da oferta e promoção.

**Quadro 3. Principais propostas do PENT (2007 – 2013) para a promoção do turismo para pessoas com deficiência.**

Ano	Título	Proposta
2007	Qualidade Urbana, ambiental e paisagística;	É necessário reforçar as condições de acessibilidade para pessoas de mobilidade reduzida ou condicionada, de limpeza, iluminação e segurança, (...).
2007	Desenvolvimento de conteúdos distintivos e inovadores;	Melhoria do marketing da oferta museológica e monumental, adequando horários de funcionamento, acessos, acessibilidade para pessoas de mobilidade reduzida ou condicionada e integração da oferta e promoção.
2011	-	Não faz referência à mobilidade reduzida, mobilidade condicionada, deficiência ou acessibilidade, apenas acessibilidade aérea.
2012 2013	Sol e Mar, Circuitos turísticos, Estadia de curta duração em cidade, Turismo de saúde;	Melhorar as condições de turismo acessível ao nível de infraestruturas, equipamentos e serviços;
2012 2013	Reforçar a competitividade do destino Algarve;	A atuação no médio prazo deverá consolidar e promover um conjunto de iniciativas que permitam reposicionar o Algarve como um destino turístico de excelência e com capacidade para acolher os segmentos sénior e com mobilidade reduzida.
2012 2013	Desenvolver as profissões estratégicas para o turismo;	É também importante qualificar profissionais para segmentos de mercado especiais como seniores, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida (turismo inclusivo);
2012 2013	Tornar Portugal num destino acessível para todos;	Esta realidade conjugada com a existência de infraestruturas, equipamentos e serviços acessíveis, fará com que pessoas com mobilidade condicionada se tornem potenciais clientes, construindo um fator de desenvolvimento económico;  Fomentar a implementação de programas integrados de desenvolvimento de destinos turísticos acessíveis (espaços públicos, equipamentos culturais e de lazer, praias, transportes, atendimentos, etc.);  Fomentar a criação de condições para o acolhimento de turistas com mobilidade reduzida nas infraestruturas e serviços turísticos (alojamento, animação turística e restauração);  Desenvolver ações de formação e sensibilização para o acolhimento de turistas com mobilidade reduzida junto dos agentes turísticos e municípios;  Assegurar a prestação da informação sobre a acessibilidade das infraestruturas e serviços turísticos na comunicação promocional dos destinos.

Fonte: Elaboração própria

Conforme o (Quadro 3), podemos considerar alguns aspetos. Primeiramente, no ano de lançamento em 2007, a acessibilidade para pessoas com deficiência ainda não era um fator de destaque no plano, as medidas propostas aparecem apenas nos dois momentos citados. Em 2011, o plano não faz qualquer referência aos temas de mobilidade reduzida, mobilidade condicionada, deficiência ou acessibilidade. Desta forma, a única acessibilidade que recebeu destaque em 2011 foi a acessibilidade aérea. Já nos anos de 2012 e 2013 verificamos um relevante aumento de atividades que envolvem os diferentes setores do turismo, através de medidas que propiciam o desenvolvimento de novas infraestruturas e o importante papel da sensibilização dos profissionais que estão em contato direto com o público. Foi em 2012 que surgiu um projeto específico para a acessibilidade, com o título: Tornar Portugal num destino acessível para todos, tendo como uma de suas atividades, desenvolver ações de formação e sensibilização para o acolhimento de turistas com mobilidade reduzida junto dos agentes turísticos e municípios. No que diz respeito à deficiência visual, não houve qualquer destaque nos referidos planos.

O estudo do turismo para pessoas com deficiência visual envolve a análise dos diferentes agentes associados a este setor; desde políticas públicas que viabilizam as leis em vigor até a prestação de serviços de setores públicos e privados, como os museus, hotéis e restaurantes. Segundo o Guia de Boas Práticas de Acessibilidade no Turismo Ativo, a OMT divulgou que no ano de 2010, a atividade turística mundial representou um volume de 935 milhões de pessoas. Com esses dados, o guia elaborado pelo Governo Português, estimou que o volume do segmento de turismo acessível foi de 65 a 70 milhões de pessoas, se levado em consideração que de 7 a 8% dos turistas têm alguma limitação. O guia ainda ressaltou o estudo *da European Network for Accessible Tourism*, que estima a existência de 127 milhões de europeus com alguma necessidade específica durante a sua viagem turística.

Diante da relevância do estudo do turismo para pessoas com deficiência, Richards, Pritchard e Morgan (2010) indicam que Darcy (2002, p.1098) “*detects an emerging interest amongst tourism scholars, probably in response to the greater ‘visibility’ of disability issues in mainstream societies.*” Acreditamos que a questão da visibilidade pode estar relacionada aos interesses económicos. Interesses esses proporcionados pela possibilidade de gerar um maior fluxo de pessoas, que se encontram excluídas do mercado turístico.

Analisar as experiências vividas pelos turistas com deficiência visual permitiu a constatação de dificuldades recorrentes entre pessoas diferentes e em diferentes lugares do mundo. Desta forma, reunimos trechos importantes de estudos feitos por diferentes autores, que nos permite verificar quais as principais dificuldades enfrentadas por um turista cego ou com baixa visão. Para Richards, Pritchard e Morgan (2010, p.1100) “*Any tourism experience is a constellation of tiny, individual and collective experimental moments and emotions, which build into an overall impression and, later, a memory.*” Os autores citados anteriormente ainda reforçam nos seus estudos a ideia de que as experiências turísticas para os deficientes visuais são fundamentais e que os fatores pessoais, sociais e ambientais permitem a interação com o ambiente e resulta em diferentes experiências.

Em relação à incapacidade e às experiências que o turismo pode proporcionar, verificamos que para Yau, McKercher e Packer (2004, p.946):

Living with a disability poses unique challenges and can influence participation in many activities. Tourism is one activity that many people with disabilities feel must be sacrificed as it requires an orchestrated cooperation of physical, mental, and social capabilities, which are often adversely affected or compromised by a disability.

Um estudo elaborado pelos autores referidos acima identificou, num grupo de 52 pessoas sendo 28 com dificuldades de locomoção (utilizadores ou não de cadeira de rodas) e 24 com deficiência visual, cinco fases normalmente vivenciadas para se tornar um viajante ativo. A primeira fase identificada como: pessoal – aceitação e reintegração. Nela alguns participantes relatam que a busca por fazer uma viagem não acontece durante a reabilitação. Demonstam que a rápida aceitação do estado de deficiência deve-se principalmente ao apoio familiar. A segunda fase é denominada reconexão – exploração para um futuro viajante. Aqui os participantes relatam as experiências ao tentar andar sozinhos na cidade onde vivem e passam por alguns constrangimentos ao tentar realizar algumas tarefas do quotidiano, acabando por demorar mais tempo do que uma pessoa sem deficiência. Já a terceira fase tem a ver com a análise da viagem – busca de informações. Mostra que para um viajante com deficiência, as barreiras começam mesmo antes do início da viagem. Para tanto, eles fazem a pesquisa em *sites* com informações sobre o hotel, transporte e ainda precisam acreditar que aquelas informações são verdadeiras, pois muitas vezes percebem que se trata de propaganda enganosa.



A quarta fase é, finalmente, a viagem física – compensação e compromisso. Nesta os participantes relatam uma série de barreiras enfrentadas, mostrando como alguns locais não estão preparados para receber pessoas que utilizam cadeira de rodas ou são deficientes visuais. Mostram ainda as diferentes estratégias que utilizam durante a viagem. A quinta e última fase corresponde à experimentação e reflexão – gostos diferentes de viajar. Apresenta mais uma vez as experiências, sejam elas boas ou más, que podem influenciar em uma próxima viagem. Desta forma os autores concluem que para os participantes esse complexo processo de cinco fases envolve: iniciativa pessoal, avaliação de suas próprias capacidades, organização da viagem, gestão pessoal e reflexão de suas experiências.

O estudo apresentado revelou-nos diferentes falhas existentes durante todo um processo de viagem. A partir das experiências vivenciadas pelos turistas com deficiência, é possível estabelecer as principais alterações necessárias na prestação de serviços ou na reestruturação de caráter físico das diferentes estruturas envolvidas no setor turístico. Para percebermos essas experiências, conforme indicado inicialmente, apresentamos pequenos trechos que retratam algumas vivências. No primeiro caso, segundo Richards, Pritchard e Morgan (2010, p.1105) “(...) *She talks of how she shuffles her feet to feel the different textures on the ground, tilts her head to maximize the vision in her left eye and reaches out to find handrails and door knobs by scanning her surroundings.*” Verificamos aqui a capacidade de estimular os sentidos do corpo para diferentes situações e o esforço necessário para superar a incapacidade visual. Num segundo caso Richards et al., (2010, p.1109) “*The thing is they have a wonderful menu and they will read it out to you... there are nine varieties of a simple thing. Just something at the beginning would be sufficient for me*”. Neste caso verificamos que o simples ajuste na escrita do menu tornaria a experiência mais acessível. Essa escrita poderia ser em Braille, letras em tamanho grande ou o contraste das cores. Desta forma promoveria a independência do turista deficiente visual, sem a necessidade de ter o constrangimento de pedir ao empregado de mesa a leitura de todos os itens do menu para o cliente fazer a sua escolha.

Um estudo realizado na Austrália, escrito por Small, Darcy e Packer (2012, p.945) concluiu que:

The participants’ tourist experiences were related to their feelings of inclusion or exclusion. The findings revealed two main themes. The first theme focuses on the ways inclusion\exclusion were experienced. This theme comprises

four sub-themes. Rather than a binary of inclusion or exclusion, the participants in the study identified a continuum comprising a set of conditions that reflected degrees of inclusion and exclusion. The second theme relates to how tourist managed these experiences.

O referido estudo chamou-nos a atenção para a estratégia de subdivisão das dificuldades enfrentadas por turistas com deficiência visual. Primeiramente identificando, a partir das experiências, quais os momentos considerados de inclusão ou exclusão e posteriormente sinalizando como os turistas gerem as suas próprias experiências. Conforme indicado na citação acima, o primeiro tema abrange quatro subtemas, *Access to information, Wayfinding, Knowledge and attitudes of others e Travelling with a guide dog*. O primeiro subtema trata de dificuldades quando as informações não estão apresentadas em formato adequado, por exemplo, quando um restaurante não disponibiliza a opção de menus com letras impressas em formatos maiores ou outros formatos alternativos. O subtema “encontrar os caminhos<sup>5</sup>” trata da necessidade que os turistas com deficiência visual têm de se deslocar em locais desconhecidos e da necessidade de indicações claras para ter acesso aos locais pretendidos. Apresentam como alternativa os indicadores de superfície de pisos táteis. O terceiro subtema tem a ver com as atitudes de outras pessoas para com os deficientes visuais, retratando a ignorância de pessoas do público em geral e de pessoas que prestam serviços, por exemplo, as hospedeiras de bordo que não conseguem agir naturalmente com os deficientes visuais, mostrando ignorância e inaptidão. Em alguns casos, as pessoas pensam que os deficientes visuais possuem uma deficiência adicional e muitas vezes falam mais alto ou muito devagar, por pensarem que não serão compreendidos. Por fim, o quarto subtema trata alguns itens indispensáveis para um Cão-guia durante uma viagem, pois além do espaço necessário ao cão, são necessários equipamentos adicionais: comida, prato e colchonetes.

O estudo ainda revelou que mesmo com a legislação em vigor a permitir a entrada de Cães-guia em diversos locais, ainda é possível verificar casos de discriminação, na Austrália, por exemplo. O segundo tema *Tourists' management of their tourist experiences*, relata como os turistas com deficiência visual, gerem as suas experiências turísticas. Desde o grande esforço para a preparação e organização até a

---

<sup>5</sup> Interpretação do termo em inglês Wayfinding. No contexto do estudo, tem a ver com a forma de encontrar o caminho para se chegar a determinado lugar e as dificuldades de locomoção encontradas por deficientes visuais em locais não familiares.

consciência de que a paciência é um pré-requisito importante para uma boa viagem, pois muitas vezes a viagem pode não ocorrer como planeado.

Small, Darcy e Packer (2012, p.947) concluem que:

The person with vision impairment knows the tourist setting through a range of senses, with a focus on the auditory and tactile. This body moves across and through spaces, often unfamiliar, resulting in the physical sensation of increased anxiety and at times injury as the person comes into contact with unanticipated physical objects.

Neste sentido, reafirmam a importância dos outros sentidos do corpo para os deficientes visuais, principalmente a audição e o tato. Apontam que quando o corpo se move em locais desconhecidos ou que não estejam familiarizados, pode resultar numa sensação de ansiedade ou até mesmo provocar lesões ao entrar em contato com objetos inesperados.

De acordo com as experiências indicadas anteriormente, poderíamos-nos questionar qual seria a relevância dessas informações. Assim como Germ and Schield (1997) citados por Yau, McKercher e Parcker (2004, p.947) acreditamos que através de uma melhor compreensão das experiências turísticas de pessoas com incapacidade, a sociedade estaria mais ciente das necessidades dessas pessoas e a indústria turística usaria este conhecimento para ser capaz de fornecer serviços mais abrangentes e sem barreiras à medida das necessidades das pessoas com incapacidade. Consideramos agentes da indústria do turismo: o Ministério do Turismo, órgãos municipais, redes hoteleiras, agências de turismo, postos de turismo, museus, restaurantes e outras estruturas das cidades. A sensibilização desses agentes poderia resultar na diversificação de roteiros e ou rotas urbanas já existentes, por exemplo: rota das camélias, rota dos azulejos, rota do românico, rota do barroco, rota dos Judeus. Porém, essas rotas, inicialmente não atendem ao público com deficiência. Como planejar roteiros para os deficientes visuais? Será que é preciso um novo roteiro ou reestruturar os já existentes? Um bom roteiro requer desde as informações dos locais a serem visitados até indicações de como deslocar-se, informações escritas em Braille ou em tamanhos grandes. Acreditamos que a reestruturação de modelos já existentes facilita e otimiza o trabalho, aproveitando o que já foi feito anteriormente pelos órgãos competentes.

O estudo das experiências de pessoas com deficiência também envolve o entendimento do conceito de turismo acessível. Só o facto de perceber as necessidades encontradas durante as viagens não elimina futuras experiências negativas. Neste caso,

procuramos entender o que é o turismo acessível e como ele pode ser aplicado no meio urbano. A partir do documento elaborado pela OMT que trata do turismo acessível para todos, destacamos alguns pontos fundamentais. Primeiramente, a sua definição diz que o turismo acessível envolve um processo de colaboração entre as diferentes partes interessadas. Permite às pessoas que necessitam de alguma forma de acesso facilitado, incluindo pessoas com mobilidade reduzida, deficientes visuais, deficientes auditivos e ou dificuldades de cognição, possam aceder aos locais, produtos, serviços e ambientes turísticos de forma independente e com equidade e dignidade. Outra questão que nos chamou a atenção tem a ver com a aplicação de infraestruturas e serviços, no que diz respeito à acessibilidade para todos.

O documento é bem claro ao afirmar que as recomendações indicam medidas adequadas para assegurar que as pessoas com deficiência tenham acesso, em igualdade de condições com os demais. Pode acontecer em diferentes ambientes e em instalações abertas ao público ou de uso público, em áreas urbanas e até em zonas rurais e costeiras. As medidas estabelecidas para a acessibilidade estão contidas numa cadeia turística que está envolvida por alguns elementos, são eles: agentes ou agências de turismo, informação e publicidade (preparação, informações e reservas), ambientes urbanos e arquitetura, modos de transporte e estações, alojamento e restauração, atividades culturais (museus, teatros, cinemas) e outras atividades e ou eventos turísticos. Dentro destes elementos, destacamos as medidas indicadas para as atividades culturais, especificamente os museus e outros edifícios de interesse, as medidas ressaltam a importância de resolver os problemas de acessibilidade ao equipamento, seja com instalação de elevadores ou rampas de acesso. Quanto às informações no interior dos museus, devem levar em conta pessoas com deficiência auditiva ou visual, fornecendo as informações de forma escrita e também em formato de áudio. Outro elemento fundamental envolve a capacitação dos funcionários para acolher e servir todos os visitantes sem qualquer distinção, incluindo a comunicação com pessoas com deficiência auditiva. Ainda neste contexto, ressaltam que o turismo acessível para todos não é apenas a facilidade de acesso a pessoas com deficiência em espaços públicos e ou privados, mas também envolve a criação de ambientes dotados com desenho universal e que apoiam as pessoas com deficiências temporárias, famílias com crianças pequenas, idosos e até mesmo um ambiente seguro para os próprios funcionários do local.

Para facilitar o acesso em diferentes espaços e em diferentes situações durante a prática do turismo é preciso ter consciência do que é o turismo acessível, embora, já

tenhamos visto não se tratar de uma questão exclusivamente de acessibilidade de forma física, alguns autores definem as suas conceções de acessibilidade e as suas prioridades, Michopoulou e Buhalis (2013, p.230) consideram quanto à acessibilidade em ambientes físicos que:

People with different impairments are faced with a variety of barriers. Examples of physical barriers include steps, stairs, and heavy doors for people with mobility impairment; inadequate lighting, poor color contrast, lack of tactile guide paths for visually impaired people; and a lack of induction loops and alternative fire alarm signals (e.g., vibration pad or flashing lights) for people with hearing impairments. These barriers make tourism experiences less accessible for people with disabilities or, in some cases, suggest that they cannot practice tourism at all.

Os autores mostram algumas barreiras que podem interferir em todo o processo da prática do turismo. A questão dos degraus, das escadas, as portas pesadas e tantos outros casos, dificultam a acessibilidade aos locais de interesse. Vale ressaltar que não se trata apenas de deficientes físicos, pessoas com mobilidade temporariamente reduzida: mulheres grávidas ou com carrinhos de bebe, idosos com bengalas ou pessoas em idade adulta que estão com alguma parte do corpo imobilizada, podem sofrer dificuldades ao tentar acessar prédios ou monumentos, caso não estejam devidamente acessíveis.

### **3. Planeamento e políticas de acessibilidade**

Este capítulo tem como objetivo apresentar a importância do planeamento para as cidades e posteriormente verificamos o cenário nacional referente as políticas públicas de acessibilidade. Desta forma dividimos este capítulo em apenas dois subcapítulos, o primeiro intitulado *a cidade e o planeamento*, que nos leva a pensar sobre as cidades e questionar ao mesmo tempo quem planeia e para quem a cidade é planeada. O segundo, com o título *políticas públicas de acessibilidade*, onde apresentamos as principais políticas públicas de acessibilidade em Portugal, entre Leis, Decretos-Lei e principais projetos realizados no país.

#### **3.1. A cidade e o planeamento**

Definir o conceito de cidade ainda pode ser considerado uma preocupação por parte de alguns geógrafos, arquitetos e pesquisadores de outras áreas. Embora não tenhamos o objetivo de definir o conceito, o facto de tentar conhecer uma cidade envolve muitas vezes, perceber o seu processo histórico, heranças culturais através de construções arquitetónicas, evolução legislativa e outros aspetos culturais. Sabe-se que as cidades passaram por grandes transformações desde as civilizações mais antigas. Pensar em todas essas transformações e tentar apresentá-las em pequenos recortes históricos seria, no mínimo, um equívoco; principalmente por se tratar de uma temática que exige um estudo pormenorizado, não sendo este o nosso objetivo.

Desta forma, pensaremos sobre a evolução das cidades modernas e ou contemporâneas a partir das suas transformações urbanísticas e arquitetónicas, já no contexto da revolução industrial. Para alguns autores a cidade pode ser percebida através das suas diferentes funções ou até mesmo a partir de suas relações com outras cidades. Pelletier e Delfante (2000, p.29) definem que:

A característica mais importante da cidade é de apresentar um leque mínimo de funções. (...) A cidade, por definição, é um lugar de troca de todas as naturezas, um local de prestação de serviços, quer à sua própria população quer à do exterior. Estas funções são as de comércio de todas as dimensões, das actividades de serviço aos particulares e às empresas: bancos, escritórios, administrações, equipamentos de saúde, espetáculos e actividades lúdicas.

Nesta perspetiva, os autores definem algumas características funcionais primordiais para a existência de uma cidade. Juntamente com essas funções, para fins de divisões político-administrativas, as cidades também precisam reunir um determinado número de habitantes para serem qualificada como cidade.

Quando estudamos a evolução histórica das cidades, podemos verificar as diferentes influências arquitetónicas mediante as condições ambientais e económicas de algumas sociedades. Quando o processo de industrialização tomou grandes proporções no século XX houve uma necessidade de criar condições de moradia e incluir elementos de natureza agrícola, na tentativa de diminuir a degradação sofrida pelas indústrias. Desta forma, assim como outros exemplos, o conceito de cidades jardins de Ebenezer Howard, acabou por ser referência para outras cidades. Para Partidário (1999, p.24) “A ideia das cidades jardins era a de assegurar a dupla função de complemento económico dos operários e de introdução do elemento vegetação no quadro de uma paisagem industrial altamente degradada”.

Na perspetiva do turismo, as cidades buscam encontrar os seus pontos fortes e definir as atividades que consideram ter maior aptidão. No contexto português, de acordo com as definições do Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) 2012, Portugal trabalha oficialmente com oito produtos turísticos diferenciados em categorias de viagens, como já dissemos são: sol e mar, circuitos turísticos religiosos e culturais, estadias de curta duração em cidade, golfe, turismo de natureza, turismo náutico, turismo de saúde e gastronomia e vinhos. Mesmo com essa diferenciação, provavelmente uma cidade conseguirá unir um ou mais produtos turísticos. Independente do produto principal, acreditamos que o centro histórico é um ponto forte a considerar entre as cidades, não somente em Portugal, mas em outras cidades do contexto europeu, como Roma na Itália, Córdoba na Espanha e Viena na Áustria. Desta forma, turistas interessados em circuitos culturais encontram nos centros históricos uma forma de perceber, a medida do possível, a herança histórica e cultural das cidades.

Diante da relevância do património histórico e cultural das cidades consideradas históricas, precisamos perceber como a questão da acessibilidade é tratada em alguns centros históricos. Desta forma, analisamos alguns aspetos que consideramos primordiais: o papel da dimensão histórica nas cidades, os centros históricos e a questão da ausência e ou presença da promoção da acessibilidade dentro dos planos de reabilitação (renovação e recuperação) dos centros históricos.

Para percebermos a importância da dimensão histórica nas cidades, Quesada (1995) citado por Pelletier e Delfante (2000, p.25) revela-nos que:

(...) la dimensión histórica no puede faltar en la investigación urbana. Ante todo, para proporcionar conciencia del propio pasado de las ciudades, inscrito tanto en sus aspectos materiales (urbanismo, arte, paisaje), como en muchos rasgos de las sociedades que habitan en ellas.

O autor reforça a importância do conhecimento da dimensão histórica das cidades, no sentido de proporcionar o conhecimento do passado através dos seus aspectos materiais e imateriais mais evidentes. Sabe-se que muitas vezes a preservação arquitetónica dos centros históricos entra em conflito com as novas formas de construir da modernidade urbana, onde tendencialmente modifica-se a arquitetura ao invés de preservá-la. Quanto aos Centros históricos, para Lacaze (1995) citado por Fernandes (2005, p.214):

No contexto europeu, o conceito de centro histórico tem uma forte carga simbólica, relacionando-se-lhe, em regra, o fundamental do que se entende por 'identidade da cidade', no seu duplo simbolismo: como referência para uma comunidade de cidadãos de um mesmo espaço urbano e como uma 'imagem' resumida da cidade para o visitante.

Nesse contexto percebemos a construção da identidade da cidade a partir de diferentes fases de transformações históricas e sociais, que sucedem em distintos momentos da formação urbana. Diante de algumas transformações, o centro histórico considerado preservado acaba por sofrer e refletir ao mesmo tempo as evoluções das políticas públicas estabelecidas a nível nacional e local e ainda as mudanças do próprio modo de vida das populações, principalmente quanto ao poder económico. Se observarmos alguns fatores como, a expansão da cidade a partir da criação de novas centralidades, a procura por melhores condições de moradia e mobilidade urbana constatamos que estes levaram ao abandono dos centros históricos, deixando neles somente, pessoas que não têm condições financeiras para procurar lugares com melhores estruturas. Juntando estes fatores à falta de investimentos no setor social e habitacional, o abandono dos centros, considerados preservados, resulta por outro lado em degradação e crescimento da marginalidade nesses locais (Fernandes, 2005). Para o Programa Estratégico de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Braga – PERUCHB de 2011, normalmente, são referidos entre os moradores que continuam a



habitar os centros históricos degradados, algumas constantes, como a presença de problemas sociais, desemprego, alcoolismo, famílias desestruturadas, envelhecimento da população residente e dificuldades financeiras evidenciados pelo já referido processo de desenvolvimento económico desfavorável.

Sabe-se que a partir de meados da década de 80 do século XX, verificou-se uma maior preocupação com a renovação e ou reabilitação dos centros históricos na Europa e em Portugal (Flores, 2003; Matos, 2007; Azevedo, 2010). O conceito de reabilitação pode ser entendido aqui como uma readaptação do tecido urbano construído já existente, para exercer novas funções. Essas intervenções acontecem principalmente nos edifícios residenciais, mas também abrangem outros edificados que compõem a paisagem urbana (fachadas, espaços públicos, praças e passeios) (Matos, 2007).

Quanto à reabilitação urbana e dos centros históricos em Portugal, com destaque para a cidade do Porto, para Matos (2007, p.37) “Em Portugal em finais dos anos 80 a reabilitação urbana desenvolve-se de uma forma mais consistente, ainda que, já existissem experiências anteriores de meados dos anos 60, nomeadamente, na zona ribeirinha do Porto”. Para Flores (2003, p.15) quanto à reabilitação dos centros históricos considera que “A experiência efectiva de reabilitação urbana dos centros históricos, (...), só começa em Portugal após a Revolução de 1974, com a experiência pontual do CRUARB”. Para dar respostas às necessidades de reabilitação urbana de zonas históricas, o Dec. Lei nº 104/2004 de 7 de Maio, possibilitou a criação das Sociedades de Reabilitação Urbanas (SRUs) nos municípios de Portugal (Matos, 2007).

Do ponto de vista da evolução histórica dos incentivos ou programas de reabilitação do centro histórico do Porto, identificamos três momentos pontuais. O primeiro em 1974 com a criação do Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira – Barredo (CRUARB) (Falcão, 2000; Fernandes, 2011). Para Falcão (2000) o CRUARB “se traduziu numa recuperação e requalificação funcional deste espaço urbano, (...), tendo assim contribuído para a criação de um local de grande atracção turística”. Ressalva que apenas em 1982 a área de atuação do CRUARB ampliou-se para o Centro Histórico do Porto. O segundo momento decorreu em 1990 com a criação da Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP) “a intervenção essencialmente arquitetónica vê-se completada por uma acção de âmbito social, incidindo sobre uma população cada vez mais envelhecida e pobre, (...)” (Fernandes, 2011, p. 17). O terceiro momento, mais atual, diz respeito à criação em 2004 da Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense S.A - Porto Vivo, SRU.

Em termos de planeamento “Ao longo de 2005, desenvolveram-se os trabalhos que conduziram à realização de um Plano Estratégico da Reabilitação Urbana da Baixa Portuense, designado de Masterplan.” (Branco, 2006, p.47).

Do ponto de vista da existência da promoção da acessibilidade nos planos de reabilitação dos centros históricos, nota-se a prioridade diante das questões arquitetónicas referentes aos prédios habitacionais e de uso público. Ao fazer a análise de alguns planos de reabilitação de centros históricos, dificilmente encontraremos normas ou indicações que demonstrem uma preocupação com a acessibilidade para as pessoas com deficiência, incluindo a deficiência visual, ou pessoas com mobilidade reduzida.

Ao estudar, por exemplo, com maior atenção os planos de reabilitação do Porto e de Braga, verifica-se a priorização da reabilitação de prédios habitacionais ou de uso público considerados patrimónios da cidade. Já a preocupação com a reabilitação em termos de acessibilidade em praças, estacionamento e passeios são baixas ou nulas. Visto desta forma, poderíamos concluir que as cidades não estão pensadas para as pessoas com mobilidade reduzida, porém, após a Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2007, de 17 de Janeiro, instituiu-se a criação do Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade.

Este plano estabelece medidas de acessibilidade que devem ser aplicadas em todos os municípios de Portugal. Em curto prazo, cada município deve elaborar o seu programa municipal de promoção da acessibilidade; em longo prazo, essas medidas devem fazer parte dos planos diretores oficiais dos municípios. De um modo geral as medidas estabelecem ações desde as definições de metodologias para o diagnóstico do nível de acessibilidade dos locais até as definições das ofertas de estacionamento para pessoas com deficiência. Na maioria dos casos, os Planos Locais de Promoção da Acessibilidade – PLPA, de responsabilidade das Câmaras Municipais, são elaborados após a aceitação da candidatura ao Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade – RAMPA, financiado pelo Programa Operacional Potencial Humano – POPH, que faz parte do Quadro de Referência Estratégico Nacional.

Os planos locais, de um modo geral, possuem um carácter de diagnóstico do nível de acessibilidade dos municípios. Verificam as condições dos passeios, barreiras e obstáculos existentes, estacionamento de carros de forma indevida, entre outros. Um bom exemplo de plano é o PLPA da Câmara Municipal de Santarém, que conseguiu verificar nas ruas do centro histórico e em outras partes da cidade, as principais

barreiras físicas existentes nos passeios. O diagnóstico apresenta um caráter multidisciplinar, pois consegue reunir no mesmo plano as informações quanto à acessibilidade nos espaços públicos, edifícios e transportes públicos.

Na cidade do Porto, para além do Masterplan, outro projeto de referência é o Sistema de Itinerários Acessíveis – SIA, pertencente ao Plano de Promoção da Acessibilidade para todos. Quanto aos planos para a cidade do Porto, trataremos de maneira mais específica no capítulo quatro desta dissertação.

Diante deste cenário, podemos considerar que os municípios, nestas últimas décadas, estão a aderir a programas de acessibilidade e buscam financiamentos para realizar diagnósticos e ações para a reabilitação dos centros históricos e outras áreas de maior fluxo dos municípios. Ainda que os estudos e as reabilitações aconteçam apenas em algumas áreas, não podemos ignorá-las. Precisamos acreditar que o empenho e a experiência podem levar ao crescimento destas áreas entendidas como “experimentais” até alcançar o município em sua totalidade.

Claro está que os órgãos gestores acabam por aderir à prática de elaborar planos, de forma a organizar as ideias a partir de estudos pormenorizados das áreas que receberão intervenções. Neste sentido, para falarmos de planeamento, é preciso ter em atenção o seu papel dentro do ordenamento do território.

Em linhas gerais o Dec. Lei nº 48/98 de 11 de Agosto, estabelece as bases da política de ordenamento do território e de urbanismo em Portugal. No Capítulo I conforme os princípios e objetivos do Artigo 1.º a política de ordenamento do território e de urbanismo é responsável pela definição das ações realizadas pela administração pública, assegurando a forma como o território nacional é utilizado e organizado diante de um cenário europeu. Ainda tem, “como finalidade o desenvolvimento económico, social e cultural integrado, harmonioso e sustentável do País, das diferentes regiões e aglomerados urbanos”, sendo assim um importante instrumento de gestão do território, que leva em consideração as diferentes características existentes em cada região do país. Quanto à organização do sistema de gestão territorial, elaboramos o (Quadro 4).

#### Quadro 4. Organização do sistema de gestão territorial em Portugal Continental

Nacional	Regional	Municipal	
<b>Instrumentos de Gestão Territorial</b>			
<b>Instrumentos de Desenvolvimento Territorial</b>	Instrumentos de Planeamento Territorial	Instrumentos de Política Setorial	Instrumentos de Natureza Especial
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território;</li> <li>• Planos Regionais;</li> <li>• Planos de Articulação Intermunicipal;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano Diretor Municipal;</li> <li>• Plano de Urbanização;</li> <li>• Plano de Pormenor;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planos com incidência territorial: Planos de transportes; comunicações, energias e recursos geológicos;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planos especiais de ordenamento do território;</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria.

Diante dos instrumentos de gestão citados no (Quadro 4) podemos considerar o Plano Diretor Municipal o instrumento de maior relevância a nível municipal. Segundo a própria lei de bases da política de ordenamento do território e de urbanismo, o Plano Diretor exerce um papel fundamental na organização de toda a estrutura espacial do município e é responsável pela classificação básica do solo, estabelecendo parâmetros para o uso e ocupação do solo com a responsabilidade de implantação de equipamentos sociais e qualificação dos solos urbanos e rurais.

De referir que o planeamento urbano exerce um papel fundamental na organização das cidades, de maneira resumida, segundo Partidário (1999), a necessidade de ordenar e planejar o território advém de uma sucessão de transformações das cidades. Como exemplo, as modificações tecnológicas proporcionadas pela revolução industrial entre os séculos XVIII e XX, para além do desenvolvimento económico e das transformações territoriais. Como consequência deste acelerado processo de industrialização nos centros urbanos entre os séculos XIX e meados do século XX, a poluição do ar e da água, tornou o ambiente insalubre e impróprio para a habitação do homem, desta forma, a emergência pelo planeamento surgiu diante de um cenário sócio-espacial em constante transformação que necessitava de ordenamento.

Quanto às diferentes escolas de planeamento, consideramos que o estudo de Partidário (1999, p.27) nos revela de maneira objetiva as diferentes escolas que existiram e existem até os dias atuais. Primeiramente a escola de planeamento clássico, que defendia uma abordagem holística do território, ou seja, o território “era visto como um todo global e coerente”. Posteriormente a escola de planeamento contemporâneo

surge nos anos 40 do século XX com um modelo de planeamento racional, e diferencia-se do modelo holístico, pois apresenta maior rigor científico e até mesmo metodológico. Já na década de 60 do referido século surge a abordagem sistémica em alternativa a abordagem racionalista. Segundo a autora esta nova abordagem não traz grandes inovações quanto ao modelo de planeamento, mas com a introdução de meios informáticos possibilitou o tratamento de um número maior de informações e com uma velocidade superior. Por fim, em 1963 foi criada a abordagem de planeamento estratégico, que constituiu “uma alternativa radical ao modelo racionalista”. Para concluir, segundo Partidário (1999) atualmente verifica-se a união do modelo racionalista com o modelo estratégico, combinação que produz soluções de planeamento diversificadas. Desta forma entendemos que o planeamento dos dias atuais encontra-se mais flexível e capaz de se adaptar às realidades de cada país, e assim consegue a partir de um conjunto de medidas, estabelecer metas para atingir os objetivos traçados através do ordenamento do território.

Se observarmos, até o momento este subcapítulo respondeu a algumas questões que consideramos fundamentais para o entendimento do planeamento, ou seja, procuramos perceber quem planeia, porque planeia, como planeia e para quem planeia. É esta última questão que queremos destacar. Para responde-la vamos utilizar como exemplo dois documentos de planeamento disponibilizados pelo site da Câmara Municipal do Porto. Os documentos são o Plano Diretor Municipal do Porto (PDMP) com a revisão de 2012 e o Plano de Pormenor das Antas (PPA) de (2002/2010).

Tendo em conta que o Plano Diretor Municipal procura o equilíbrio das construções urbanas, dos diferentes usos do solo e das transformações do território, conseguimos destacar algumas dessas medidas estabelecidas em seus artigos. Por exemplo, nos Artigos 17º e 20º temos a definição da altura das fachadas dos prédios, na tentativa de manter os quarteirões assimétricos. Já no Artigo 53º encontra-se determinado o diâmetro de passeios e ciclovias, que devem propiciar o conforto para a mobilidade pedonal ou para a mobilidade de meios de transporte individual e não poluente, dentre outros.

Enquanto nomenclatura, verificamos algumas palavras-chaves que corroboram com a ideia de harmonia e busca pela dinamização do espaço urbano, por exemplo, no Artigo 1º o “desenho de novos tecidos coerentes e qualificados”, no Artigo 4º o “equilíbrio funcional da cidade” e por fim o Artigo 48º com “os equilíbrios urbanos duráveis”. Todas essas medidas e ou palavras-chaves nos levam a pensar que a cidade é

pensada para todos, sem qualquer discriminação. O facto é que não existe de forma implícita ou explícita qualquer indicação no PDMP ou no PPA que oriente as normativas em benefício de pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada na cidade do Porto. De referir que mesmo sem a indicação no Plano Diretor, o Dec. de Lei nº163/2006, de 8 de Agosto estabelece o regime de acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais. Neste momento o que está em causa tem a ver com o facto de um documento oficial (PDMP e PPA) ainda não estar de acordo com o Decreto-Lei, não fazendo qualquer referência técnica às modificações estruturais no meio urbano.

### **3.2. Políticas públicas de acessibilidade**

Neste subcapítulo apresentamos as principais políticas públicas de acessibilidade em Portugal, entre Leis, Decretos-Lei, programas, projetos e Guias de Boas Práticas, realizados em âmbito nacional.

Elaboramos o (Anexo II) com o resumo das principais Leis, Decretos e Despachos estabelecidos para as pessoas com deficiência e algumas normas técnicas específicas para as pessoas com deficiência visual. Fizemos um recorte temporal das Leis que entraram em vigor na última década (2004-2014). A seguir fazemos a interpretação do referido quadro.

O ano de 2004, reúne pontos fundamentais para a legitimação dos direitos das pessoas com deficiência, desde o direito ao acesso aos diferentes bens e serviços da sociedade (folhetos de medicamentos em diferentes formatos), o acesso a espaços interiores e exteriores livres de barreiras arquitetónicas, até à disponibilização de apoio específico em museus.

O ano de 2006 foi marcado pelo Dec. Lei nº163/2006 de 8 de Agosto, que determina o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, às vias e aos edifícios habitacionais. As normas técnicas estabelecidas procuram atender as necessidades das pessoas com diferentes tipos de deficiência. Salientamos no próprio quadro as normas específicas para as pessoas com deficiência visual, reforçando a importância da sinalização e orientação nos passeios e vias, para proporcionar principalmente a segurança dos peões.

Em 2007 foram estabelecidos regulamentos para os recursos de mídia (Televisão e Sites de Internet). A inserção de legendagem, audiodescrição e outras formas de comunicação em determinados programas de televisão e a facilidade de acesso aos sites de internet, nomeadamente os do Governo, Serviços e Organismos Públicos da Administração Central.

Em 2008 e 2009 a escrita em Braille recebeu novas diretivas. Em 2008 as medidas de acessibilidade à informação sobre determinados bens de venda ao público incluem as informações escritas em Braille, com as principais características do produto, por exemplo, denominação e data de validade. Já em 2009 o Despacho nº 12966/2009 de 2 de Junho, estabeleceu a constituição de um núcleo para o Braille, no sentido de aprimorar a sua disseminação e proporcionar a produção bibliográfica adequada as pessoas com deficiência visual.

No ano de 2010 a Estratégia Nacional propõe uma série de medidas para cada um dos cinco eixos estabelecidos, todos com prazo de execução entre os anos de 2011 e 2013. Podemos destacar dois exemplos de medidas. A medida 81 teve como objetivo avaliar e rever o Dec. Lei nº 163/2006, com prazo de execução até 2011, até o presente momento não existe qualquer documentação disponível que verifique a execução desta avaliação. Já a medida 82, que teve como objetivo a criação de um guia com boas práticas de acessibilidade na hotelaria e restauração, para promover a qualificação da oferta turística, com prazo de execução até 2013, apresentou o Guia de Boas Práticas de Acessibilidade na hotelaria em Maio de 2012, mas ainda não apresentam até o momento o Guia para as Boas Práticas de Acessibilidade na restauração.

Por fim, em 2013 o Dec. Lei nº106/2013 de 30 de Julho define o estatuto das Organizações não-governamentais das Pessoas com Deficiência – ONGPD. Dentre outras determinações, visam a defesa e promoção dos direitos e deveres das pessoas com deficiência e sua família.

Dentro dos planos, projetos, programas e guias voltados especificamente para as pessoas com deficiência (incluindo deficientes visuais), realizados em âmbito nacional, elaboramos o (Quadro 5), com o resumo explicativo destes planos e programas.

**Quadro 5. Resumo dos principais planos, programas e guias para pessoas com deficiência (2003-2014)**

<p>PNPCNESI – Programa Nacional para a Participação dos Cidadãos com Necessidades Especiais na Sociedade da Informação (Início - 2003)</p>	<p>Este Programa representa uma política ativa em prol:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) De uma acessibilidade integral à Sociedade da Informação, organizando-a de maneira a permitir a todos, incluindo aqueles que têm necessidades especiais, o acesso da forma mais independente e natural possível;</li> <li>b) Dos benefícios que as tecnologias da Sociedade da Informação podem proporcionar na qualidade de vida de Cidadãos com Necessidades Especiais;</li> <li>c) Do desenvolvimento do conhecimento científico e tecnológico aplicado à dimensão social e humana de quem está em desvantagem.</li> </ul>
<p>Praia Acessível – Praia para Todos (Início – 2004)</p>	<p>Criado a partir da parceria entre Instituto Nacional para a Reabilitação (INR, I.P), Agência Portuguesa do Ambiente (APA, I.P) e o Turismo de Portugal (TP, I.P). Agindo conforme o Decreto-Lei nº 163/2003 de 8 de Agosto e outros decretos. Tem como objetivo proporcionar que as praias possam assegurar a acessibilidade para todas as pessoas. Assegurando mobilidade, autonomia e segurança para as pessoas com mobilidade reduzida.</p>
<p>Rotas Sem Barreiras (Início – 2004)</p>	<p>O projeto é considerado transnacional, pois realiza a parceria entre duas associações portuguesas e duas espanholas (extremadura). Têm como objetivo a criação de uma rota turística sem barreiras entre quatro territórios: Alentejo Central (Associação Terras de Dentro), Baixo Alentejo (Agência para o Desenvolvimento Local no Alentejo Sudoeste), Comarca de Olivenza (Asociacion para el Desarrollo Rural de la Comarca de Olivenza) e Tentudía (Centro de Desarrollo Comarcal de Tentudía).</p>
<p>PNAI – Plano Nacional de Acção para a Inclusão (2006-2008)</p>	<p>Parte II – Prioridade III – Tem como um dos seus objetivos ultrapassar as discriminações, reforçando a integração das pessoas com deficiência e dos imigrantes.</p>
<p>PNPA – Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade I – Fase (2006-2010) \ II – Fase (2011-2015)</p>	<p>Constitui um instrumento estruturante das medidas que visam a melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos e, em especial, a realização dos direitos de cidadania das pessoas com necessidades especiais.</p>

Fonte: Elaboração própria



**Quadro 5. Resumo dos principais planos, programas e guias para pessoas com deficiência (2003-2014) (cont.)**

PAIPDI – O Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade (2006-2009)	Estabelece um conjunto de medidas de atuação dos vários departamentos governamentais, bem como metas a alcançar no período compreendido entre os anos de 2006/2009 com vista a criar uma sociedade que garanta a participação efetiva das pessoas com deficiência. Tem cinco objetivos estratégicos: A promoção dos direitos humanos e o exercício da cidadania. A integração das questões da deficiência e da incapacidade nas políticas setoriais. A acessibilidade a serviços, equipamentos e produtos. A qualificação, formação e emprego das pessoas com deficiências ou incapacidades. A qualificação e formação dos profissionais que prestam serviços às pessoas com deficiências ou incapacidade.
Guia de Boas Práticas de Acessibilidade na Hotelaria (Maio de 2012)	Disponibilizado para os profissionais da hotelaria que prestam serviço aos clientes com deficiência ou mobilidade reduzida. Trata-se de um guia com informações técnicas e algumas recomendações para melhorar os serviços prestados nas redes hoteleiras. O guia tem como base as orientações dos Decretos-Lei vigentes na legislação portuguesa. O guia de Boas Práticas na Hotelaria foi elaborado pelo Governo de Portugal – Ministério da Economia e do Emprego através do Turismo de Portugal, I.P.
Guia de Boas Práticas de Acessibilidade – Turismo Ativo (Fevereiro de 2014)	Contempla as principais atividades ao ar livre que podem ser desenvolvidas pelas empresas de animação turística para clientes com necessidades específicas. Os conteúdos do Guia abordam os requisitos necessários para cada atividade, incluindo cuidados a ter por tipo de deficiência, produtos de apoio e recomendações, apresentados de forma compreensível. O Guia de Boas Práticas no Turismo Ativo foi elaborado pela Federação Portuguesa de Desporto para Pessoas com Deficiência em parceria com o Turismo de Portugal, I.P.

Fonte: Elaboração própria.

De um modo geral, os planos, projetos e programas conseguem estabelecer objetivos/medidas que proporcionam novas oportunidades para as pessoas com deficiência. Porém, muitas medidas não especificam os tipos de deficiência que serão beneficiadas. Já os guias apresentam as diferentes medidas para os diferentes tipos de deficiência, mostrando que as pessoas com deficiência não podem ser tratadas como pertencentes a um grupo homogêneo, ou seja, cada um tem uma necessidade específica, dependendo do grau/tipo de deficiência ou mobilidade reduzida.

## 4 . A cidade do Porto

Este capítulo tem como objetivo apresentar a cidade do Porto com elementos mais específicos como o turismo, a importância do Centro Histórico e as políticas de acessibilidade presentes na cidade do Porto. Dividimos este capítulo em três subcapítulos, o primeiro subcapítulo, intitulado: *A cidade do Porto e o turismo*, apresentando o importante papel do turismo para a cidade do Porto, a diversificação da oferta de roteiros e qual o cenário atual de projetos, investimentos, prémios e destaques da cidade. O segundo com o título *O Centro Histórico do Porto e a classificação da UNESCO*, onde apresentamos o Centro Histórico e suas principais características, dentre elas a sua classificação como Património Mundial da Humanidade e alguns elementos a considerar quanto à legislação patrimonial. No terceiro subcapítulo intitulado *pensando o Porto a partir da sua acessibilidade*, destacamos as principais intervenções realizadas na cidade do Porto com relação à acessibilidade e as ações da Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência.

### 4.1 A cidade do Porto e o turismo

A cidade do Porto ocupa uma área de cerca de 4000 ha, entre os paralelos 41°8' N e 41°11'N e entre os meridianos 8°33'W e 8°41'W Greenwich. Segundo Monteiro (2001, p.4). a cidade “desenvolveu-se sobre uma plataforma ligeiramente inclinada para o oceano Atlântico cujas altitudes oscilam entre os 0m e os 160m”. Desta forma não podemos considerar uma cidade totalmente plana. Em seu amplo trabalho sobre a cidade do Porto, Fernandes e Vasconcelos (2002, p. 229) consideram que:

O porto afirma-se com a reconquista cristã, que se opõe à expansão mulçumana, e toma como seu senhor o Bispo D.Hugo (em 1114), (...) Socialmente a cidade do Porto está marcada pela proibição dos nobres nela residirem, ou mesmo pernoitarem, o que facilita a consolidação do poder do bispo. Por outro lado, o estabelecimento dos franciscanos e dominicanos, se fixam a ocidente, na margem direita do Rio da Vila (1233-38), (...).

Mesmo com as grandes disputas de território entre a Igreja e a Coroa portuguesa, o processo de crescimento do espaço urbano deve levar em consideração que a muralha exerceu um papel importante na estruturação da cidade, “pela fundamental importância

das vias radiais e pelas características marcadamente geomórficas dos arruamentos, que resultam da progressiva urbanização de antigos caminhos.” (Fernandes e Vasconcelos, 2002, p. 231). A contextualização histórica da cidade do Porto tem a sua devida importância, porém decidimos explorar de um modo geral os aspectos históricos mais recentes e a caracterização do clima do município.

Em termos populacionais, segundo Porto Vivo (2005, p.3):

A grande área metropolitana do Porto é centro económico de uma região que influencia o grande noroeste peninsular português e galego assim atingindo um universo de 7 milhões de pessoas. A aglomeração metropolitana tem mais de 1,2 milhões de habitantes, a Baixa 70.000 e o Centro Histórico cerca de 13.000.

Outra característica importante destacada pelo Porto Vivo (2005, p.4) ressalta que o Porto “É, por natureza, capital do vinho – Porto, Douro e Verde (...) O que há de diferente e valioso na região passa necessariamente pelo Porto”. A junção de diferentes produtos estratégicos, equipamentos urbanos, localização geográfica e outros fatores, fazem do Porto a segunda cidade mais importante do país. O clima, por exemplo, é um fator a considerar para quem escolhe um destino para visitar. Neste sentido, quanto ao clima da cidade do Porto. Segundo Monteiro (2001, p.6):

Localizada, geograficamente, numa área, frequentemente, influenciada pela acção moderadora do mar, a cidade do Porto, reflecte, ao longo do ano, uma diversidade de mosaicos climáticos que, em média, se caracterizam por uma oscilação térmica entre os 20°C em Julho e Agosto e os 9°C em Dezembro e Janeiro e ocorrência de precipitação em cerca de metade dos dias do ano.

Outras duas características climáticas da cidade tem a ver com a duração do período do verão e do inverno. Os dias mais quentes do ano começam a partir do final de Junho e duram até o final de Agosto. Os períodos mais frios, tem início no final de Novembro e prolongam-se até o final de Fevereiro (Monteiro, 2001). Essas informações são imprescindíveis muitas vezes para a utilização no planeamento de propostas de atividades na cidade, para os dias em que o tempo estará favorável à realização de atividades ao ar livre, como por exemplo, ir à praia, fazer caminhadas pela cidade, participar de festivais de verão, feiras, dentre outros.

Para falarmos da atual oferta turística da cidade do porto e a sua importância no cenário nacional, precisamos perceber como o turismo de Portugal está organizado. O Ministério da Economia é responsável pelo Turismo de Portugal Continental, através da Secretaria de Estado do Turismo. Os responsáveis pelo turismo dos Açores e da Madeira são os respetivos Governos Regionais dos Açores e da Madeira. Nos Açores a Direção Regional do Turismo faz parte da Secretaria Regional do Turismo e Transportes. Na Madeira a Direção Regional do Turismo faz parte da Secretaria Regional da Cultura, Turismo e Transportes.

Conforme o Dec. Lei nº 33/2013, de 16 de Maio, ficou estabelecida a divisão em cinco áreas regionais de turismo em Portugal Continental. Turismo do Porto e Norte de Portugal, Turismo do Centro de Portugal, Entidade Regional de Turismo da Região de Lisboa, Turismo do Alentejo e Região de Turismo do Algarve. De referir que cada entidade regional de turismo é composta pelos seguintes órgãos: a assembleia geral, a comissão executiva, o conselho de *marketing* e o fiscal único.

Dentro das políticas e estratégias nacionais, o atual Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) é utilizado como referência em todo o país. Dentre as estratégias do plano, destacamos como já referimos diversas vezes a divisão dos diferentes produtos turísticos prioritários de Portugal: sol e mar, circuitos turísticos religiosos e culturais, estadias de curta duração em cidade, golfe, turismo de natureza, turismo náutico, turismo de saúde e gastronomia e vinhos. De acordo com as projeções do PENT em sua revisão mais atualizada dos objetivos entre os anos de 2013 e 2015, o produto a projetar maior evolução em número de público para o ano de 2020 são as estadias de curta duração em cidade. Para este tipo de estadia, a cidade do Porto reúne para além das diferentes atrações, das boas condições climáticas e paisagísticas, um Centro Histórico, classificado pela UNESCO como Património Mundial da Humanidade em 1996. Para completar as suas qualificações a cidade ainda foi eleita como melhor destino europeu em 2014 pela *European Best Destinations*.

Do ponto de vista do perfil dos turistas, um estudo vem sendo realizado a cada trimestre, desde 2010, pelo Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT) em parceria com a Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal (ERTPNP) e o Aeroporto Sá Carneiro sob a responsabilidade dos Aeroportos de Portugal (ANA). Desde então, conseguem definir o perfil dos turistas que visitam o Porto e Norte de Portugal. Conforme o (Quadro 6), apresentamos alguns dados desta pesquisa, com 480 questionários validados, referente ao segundo trimestre do ano de

2013. Os dados são: motivo da visita, motivos para a escolha do Porto e Norte de Portugal (PNP), mercados emissores, companhia aérea, meios de obtenção da informação, como organizou a viagem, com quem viaja, zona de dormida, principal alojamento no grande Porto, tempo de estada, atividades praticadas na Região, situação profissional, habilitações literárias e idade.

**Quadro 6. Dados do perfil dos turistas que visitam o Porto e Norte de Portugal.**

<b>TÍTULO</b>	<b>OS TRÊS PRIMEIROS RESULTADOS</b>
<b>Motivo da visita</b>	40% Férias, 31% Negócios 25% Visita a familiares e amigos;
<b>Motivos para a escolha do PNP</b>	Em lazer/Férias: 31% Belezas naturais, 25,9% Preço e 25,4% Gastronomia;
<b>Mercados emissores</b>	34% França, 19% Espanha e 13,5% Alemanha *
<b>Companhia aérea</b>	45,8% Ryanair, 26,7% TAP e 11,9% Easyjet *
<b>Meios de obtenção da informação</b>	64,6% Internet, 29,9% Família e amigos e 22,6% Empresa *
<b>Como organizou a viagem</b>	68,3% Internet, 24,6% Empresa, 4,6% Agência de Viagens *
<b>Com quem viaja</b>	71% Acompanhado e 29% Sozinho (sem especificar a companhia) *
<b>Zona de dormida</b>	48,8% Grande Porto, 41,3% Só Norte e 10% Porto e Norte *
<b>Principal alojamento no grande Porto</b>	47% Hotel, 21,4% Hostel e 8,5% Pensão *
<b>Tempo de estada – Média do número de noites no Grande Porto</b>	6,7% noites para Visitar Familiares e amigos, 2,8% noites para Lazer/Férias e 1,79% noites para Negócios
<b>Atividades praticadas na Região</b>	85% Experimentar a gastronomia, 65,9% Fazer compras e 61,6% Paisagem *
<b>Situação profissional</b>	72,2% Trabalhador por conta outrem, 8,8% Estudantes e 7,9% Reformado *
<b>Habilitações literárias</b>	53,1% Ensino Superior, 21,5% Ensino secundário e 20,5% Doutoramento *
<b>Idade.</b>	32% 31 e 40 anos, 20,3% 26 a 30 anos e 19,9% 41 a 50 anos *

\*Valores Globais da pesquisa, abrangem as viagens por motivos de Lazer/Férias, Negócios e Visita a familiares e Amigos.

Fonte: Elaboração própria com base no Perfil dos Turistas do Porto e Norte de Portugal, 2º Trim. de 2013. (IPDT/ ERTPNP/ANA)

O (Quadro 6) apresenta de maneira clara, algumas características do perfil dos turistas que viajam para o Porto e Norte de Portugal. É interessante perceber alguns dados: dentre os três principais motivos para a escolha do Porto e o Norte de Portugal não está o património cultural. O resultado surpreende na medida em que pensavamos ser o património cultural a principal motivação para a escolha do PNP. Verifica-se que a companhia aérea mais utilizada tem uma política de baixo custo, deixando a companhia nacional em segundo lugar. Ficou evidente a autonomia dos viajantes para o planeamento de toda a viagem através da internet e sem a intermediação de agências de viagens. Quanto à questão do alojamento, prevalece a estadia em hotel, mas é importante ressaltar o percentual significativo da escolha por *Hostels* (oferecem

alojamento com valor reduzido), e por fim, um perfil de viajantes jovens e adultos. Podemos concluir que os gastos com companhias aéreas e alojamentos não são mais prioridades de alto investimento por parte dos viajantes. Na versão completa da pesquisa os resultados obtidos em 2013 foram comparados com o mesmo período do ano de 2012.

O estudo do perfil do turista que visita a cidade do Porto e Norte de Portugal pode ser considerado relevante para o nosso estudo, na medida em que procuramos perceber que tipo de turista e o que ele vem fazer nesta cidade. Devemos apontar uma falha, pois o referido estudo não apresenta qualquer indicação quanto à presença ou ausência de pessoas com deficiência ou até mesmo a indicação da necessidade de um atendimento especializado. Desta forma, ainda não temos como verificar o percentual, por exemplo, de turistas com deficiência visual na cidade do Porto.

Quanto à diversificação da oferta de roteiros turísticos na cidade do Porto, no site oficial do turismo da cidade é possível encontrar uma infinidade de informações sobre o que fazer na cidade, onde se hospedar, o que visitar e as diversas opções de restaurantes. Nos postos oficiais de turismo é possível encontrar uma variedade de opções de percursos pela cidade em brochuras. Há opções de roteiros propostos por empresas especializadas, indicação de sites e aplicativos para telefones móveis que permitem a indicação de pontos de interesse da cidade do Porto.

Para estudar a evolução do turismo para as pessoas com deficiência visual e as suas implicações no desenvolvimento turístico e diversificação de roteiros urbanos, torna-se imprescindível perceber os elementos que compõem toda esta estrutura. Primeiramente precisamos perceber o que é a deficiência visual e qual o seu cenário a nível estatístico no mundo e em Portugal. Depois, perceber a importância da experiência turística para as pessoas com deficiência visual e quais as implicações na indústria do turismo, ou seja, como essas experiências podem ajudar a melhorar não somente a oferta de serviços, mas melhorar as estruturas urbanas que beneficiarão os turistas e os próprios moradores das cidades. Não obstante, estudarmos a importância dos centros históricos nas cidades e como os planos de reabilitação podem influenciar na requalificação das cidades, sem esquecer a cidade do Porto propriamente dita, percebemos a sua atual oferta turística e o perfil daqueles que a visitam e salientamos a baixa oferta de serviços e percursos específicos para as pessoas com deficiência visual.

## 4.2. O Centro Histórico do Porto e a classificação da UNESCO

Uma série de cartas, recomendações, Leis e documentos foram sendo escritos no decorrer da história da conservação do património e das cidades. Dos documentos internacionais destacamos a Carta de Atenas de 1933, as Recomendações de Paris de 1962, a Carta de Veneza de 1964 e as Recomendações de Paris de 1972. A Carta de Atenas de 1933, tratava das questões urbanísticas e a importância da conservação do património histórico das cidades, a carta ainda ressaltou o papel da conservação patrimonial como valorização da história das cidades, evidenciando alguns traços culturais de cada época. ‘Os valores arquitetónicos devem ser salvaguardados (edifícios isolados ou conjuntos urbanos)’. ‘A vida de uma cidade é um acontecimento contínuo, que se manifesta ao longo dos séculos por obras materiais, traçados ou construções que lhe conferem personalidade própria e dos quais emana pouco a pouco a sua alma’. As recomendações de Paris de 1962 priorizavam a proteção da beleza e do carácter das paisagens e sítios naturais, rurais e urbanos. A Carta de Veneza de 1964 definiu alguns princípios para a conservação e restauração de monumentos e sítios. Em 1972 as Recomendações de Paris, definiram as diferenças entre património cultural e natural, e ainda estabeleceram as questões de proteção desses patrimónios no âmbito nacional e internacional.

No cenário nacional português a atual Lei de nº 107/2001 de 8 de Setembro estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural. A Lei estabelece a proteção e a valorização dos bens com valor de civilização ou de cultura, com interesse cultural relevante. Quanto ao património imaterial o artigo 2º ainda estabelece que ‘Integram, igualmente, o património cultural aqueles bens imateriais que constituam parcelas estruturantes da identidade e da memória colectiva portuguesas’.

Como um marco na cidade do Porto, o dia 5 de Dezembro de 1996 foi marcado pela classificação do Centro Histórico do Porto, como Património Mundial da Humanidade, definido pela UNESCO. Verificamos em seu processo de candidatura alguns aspectos do Centro Histórico que levou a sua classificação. Segundo Loza, Osório, Petiz e Real (1998, p.27) dentre as justificativas para a candidatura do Centro Histórico do Porto, revelou-se:

Sítio urbano de grande valor estético, o Centro Histórico do Porto testemunha um desenvolvimento urbano que remonta à



épocas romana, medieval e almadina (século XVIII). Os vestígios arqueológicos que subsistem provam que o sítio foi ocupado desde o século VIII a.C.

(...)

As riquezas e a variedade da arquitectura civil do centro histórico reflectem os valores culturais de épocas sucessivas: romana, gótica, renascença, barroca, neoclássica e moderna, ao mesmo tempo que se adaptam perfeitamente à estrutura social e geográfica da cidade, apresentando assim uma relação estável e coerente com o ambiente urbano e natural. O dinamismo do tecido social e institucional da cidade é a garantia da sua sobrevivência como centro histórico.

Do ponto de vista dos acontecimentos históricos, ao longo dos séculos o Centro Histórico foi palco de grandes transformações. Desde as primeiras ocupações dos romanos, à chegada dos povos bárbaros, dos visigodos, dos suevos, dos normandos e mouros, até a expulsão destes últimos pelos portugueses aliados a D. Afonso Henriques. Diante de cada civilização foram surgindo novas formas de organização, arquitetura, comércio, modo de vida, dentre outros aspectos que se tornaram herança para os dias de hoje.

Diante da sua relevância histórica, cultural e paisagística o Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo – CRUARB, através da Câmara Municipal do Porto, entrou com a candidatura do Centro Histórico como Património Mundial da Humanidade. A delimitação da área foi estabelecida a partir da área que já estava a ser trabalhada pelo próprio CRUARB nos seus planos de reabilitação do Centro Histórico do Porto desde 1974. Na (Figura 1) abaixo, a World Heritage Convention – WHC-UNESCO, disponibiliza o mapa da área considerada Património Mundial (em verde) e a área de proteção (em vermelho).



Figura 1: Mapa Centro Histórico do Porto.

Fonte: [http://whc.unesco.org/en/list/755/multiple=1&unique\\_number=890](http://whc.unesco.org/en/list/755/multiple=1&unique_number=890).

Sabe-se que a delimitação leva em consideração a parte considerada medieval e abrange a parte interna da antiga muralha Fernandina do século XIV e algumas partes adjacentes que preservaram traços medievais. Na época da delimitação o Centro Histórico era composto por quatro freguesias Sé, São Nicolau, Vitória e Miragaia, atualmente, por questões administrativas, pertence à União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória.

Em termos de bens culturais e imóveis de interesse internacional, nacional e municipal, o Centro Histórico do Porto possui uma lista de patrimónios catalogados. Dentre eles podemos considerar em sua maioria, igrejas, prédios, monumentos e jardins que estão sob o poder do estado e município. Outros imóveis ainda estão sob o poder de particulares.

### **4.3. Pensando o Porto a partir da sua acessibilidade**

Do ponto de vista da acessibilidade a cidade do Porto, nomeadamente a Câmara Municipal, tem adotado nesta última década uma nova postura diante da reabilitação urbana e da prestação de serviços aos cidadãos com deficiência, atuando como ponto de convergência das políticas aplicadas no município.

Criada em 2004, a Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense S.A – Porto Vivo SRU, pertencente ao Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, IP – IHRU e à Câmara Municipal do Porto. Tem como missão gerir o processo de reabilitação urbana da Baixa Portuense, onde o Centro Histórico se encontra inserido. Para este processo de reabilitação a Porto Vivo – SRU elaborou em 2005 o MASTERPLAN, um plano fundamental para a orientação das intervenções nesta zona da cidade.

Em termos de planeamento, o MASTERPLAN tornou-se referência para as novas construções e reabilitações de edifícios e vias. Ao analisarmos a síntese executiva do plano, não encontramos recomendações ou eixos específicos no que diz respeito à melhoria da acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Porém, se observamos as alterações urbanísticas feitas na cidade do Porto, neste caso específico, o Centro Histórico, verifica-se a aplicação de algumas normas estabelecidas no Dec. Lei nº163/2006 de 8 de Agosto, por exemplo, a colocação de rampas nos passeios em locais de travessia de peões e a largura dos passeios com o tamanho mínimo exigido de 1,5m.

Neste contexto da acessibilidade no meio urbano a Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência exerce um papel fundamental, muitas vezes de intermediação entre os cidadãos e a Câmara Municipal. Criada em 2002, desenvolve um trabalho de orientação e colaboração com projetos desenvolvidos no setor público e consultas para o setor privado. Estão envolvidos nas questões do planeamento urbano, da acessibilidade na *Web*, das questões ambientais, dos meios de transporte, dentre outras.

Em reunião com Provedora Arquitecta Lia Ferreira, o Arquitecto João Pestana e Helena Sousa, foi possível verificar três pontos importantes referentes à Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência. São eles: o papel da Provedoria na cidade do Porto, a ligação da Provedoria com a Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal – ACAPO - Delegação Porto e os principais projetos em desenvolvimento na cidade do Porto.

Com relação ao papel da Provedoria na cidade do Porto, ficou evidente a facilidade com que os cidadãos têm em se comunicar com a Provedoria. Os cidadãos com e sem deficiência podem marcar reuniões ou fazer pedido de consultas para o esclarecimento de dúvidas em termos de direitos e aplicabilidade das Leis em vigor. Quando questionados sobre o papel da Provedoria nos projetos de construção ou reabilitação na cidade, a Provedoria afirmou que o procedimento adotado pela Câmara Municipal, consiste na reunião de equipes multiprofissionais (Engenheiros, Arquitetos, Geógrafos, Técnicos) onde são analisados todos os aspectos das obras, inclusive a acessibilidade para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

No que diz respeito à ligação com a ACAPO-Porto, foi esclarecido que a parceria acontece nomeadamente para a consultoria/aprovação de planos e obras, onde a ACAPO a pedido da Provedoria, analisa as questões da acessibilidade para as pessoas com deficiência visual.

Quanto aos principais projetos em desenvolvimento na cidade do Porto, específicos para a melhoria da acessibilidade, a Provedoria apresentou o Sistema de Itinerários Acessíveis – SIA, que pertence ao Plano de Promoção da Acessibilidade para todos. Esse sistema diz respeito a uma plataforma digital na *Web*, onde pessoas com deficiência podem consultar percursos otimizados para a acessibilidade. Estabelecendo o ponto de partida e o de destino o sistema mostrará o nível de acessibilidade entre estes dois pontos. Indicando a existência de barreiras físicas neste percurso, o sistema torna-se útil para pessoas que utilizam cadeira de rodas. O sistema ainda não abrange toda a cidade do Porto e tem como base o percurso das principais linhas do Metro do Porto e as ruas que estão a 500m das estações.

Para além deste projeto que já se encontra em funcionamento, a Provedoria apresentou outro projeto que ainda está em fase de estudo e o público-alvo são as pessoas com deficiência visual. Trata-se da proposta de implementação de um sistema baseado em radiofrequência, o chamado RFID. Basicamente o sistema funcionaria com a instalação de pequenas etiquetas no passeio, essas etiquetas armazenariam a informação do local onde estão e as informações fariam parte de um banco de dados. Quando uma pessoa com deficiência visual passa a sua bengala (com o leitor da etiqueta) sabe através destes dispositivos, a sua localização atual. Desta forma, os deficientes visuais teriam uma melhor noção do espaço por onde andam e as pessoas que visitam a cidade poderiam identificar a partir destas etiquetas os principais pontos de interesse da cidade.

Conforme o objetivo estabelecido inicialmente, apresentar o Centro Histórico da cidade do Porto como património cultural e as políticas públicas de acessibilidade em Portugal e no Porto exigem a procura por diferentes fontes de informação. Fez parte deste estudo, perceber a legislação patrimonial e as políticas de promoção da acessibilidade no país e verificar localmente como algumas dessas políticas são aplicadas. Destacar as Leis ou Planos, não significa acreditar que todas as medidas foram cumpridas, mas para a implementação de planos e projetos, a fonte principal será a legislação, pois é a mesma que garante sua elegibilidade.

O Centro Histórico do Porto, nestas últimas décadas, através dos projetos de reabilitação já especificados, tem passado por algumas transformações, no que diz respeito aos processos de reabilitação urbana. Podemos referir que a preocupação com a acessibilidade nos passeios já existe, porém ainda identificamos barreiras físicas que exigem a atenção dos responsáveis pelas obras. Para percebermos com maiores detalhes a situação de algumas ruas do Centro Histórico, apresentaremos no capítulo 5º desta dissertação, algumas das barreiras mais comuns encontradas nos passeios, onde muitas vezes passa despercebido pelas pessoas que não possuem qualquer tipo de dificuldade de locomoção.

## **5. Proposta de percursos no Centro Histórico do Porto**

O quinto capítulo tem como objetivo apresentar a proposta de dois percursos turísticos no Centro Histórico do Porto direcionados para pessoas com deficiência visual. Antes de apresentá-los, torna-se necessário indicar os desafios enfrentados pelos deficientes visuais da cidade do Porto. Em seguida identificamos as principais barreiras encontradas em ambos os percursos e propomos as alterações nos mesmos. No final deste capítulo apresentamos os dois percursos propostos.

Este capítulo foi dividido em três subcapítulos: o primeiro, intitulado *Desafios enfrentados pelos deficientes visuais*, elaboramos o perfil básico do grupo de deficientes visuais da Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO) que participou no *focus group*, bem como foi possível perceber as principais dificuldades enfrentadas durante visitas ou viagens de lazer. O segundo subcapítulo, intitulado *acessibilidade no Centro Histórico do Porto, barreiras existentes*, de uma maneira mais específica e tendo em conta a proposta de percursos apresentada no terceiro subcapítulo, identificamos os pontos críticos quanto à acessibilidade para pessoas com deficiência visual no Centro Histórico do Porto, propondo algumas intervenções e indicando bons exemplos encontrados nos percursos. O terceiro subcapítulo, intitulado *percursos no Centro Histórico do Porto*, apresentamos a proposta final dos percursos que devem ser inseridos como um roteiro oficial específico para as pessoas com deficiência visual.

### **5.1. Desafios enfrentados pelos deficientes visuais**

Para perceber como as pessoas com deficiência visual enfrentam os seus desafios diários em termos de deslocações e experiências com viagens ou atividades de lazer, decidimos que conversar com essas pessoas seria a maneira mais adequada. Desta forma, a (ACAPO) permitiu a realização de duas atividades com os deficientes visuais associados, sendo estas a realização do *focus group*, que será identificado como FC a partir deste momento, e o teste dos percursos propostos.

Para a realização das atividades, Jorge Leite, um dos representantes da Direção Nacional da ACAPO, exerceu um papel fundamental de mediador, pois o mesmo fez o convite aos associados e marcou o dia em que seriam realizadas as atividades. Não houve assim, possibilidade de escolha de amostra, o que limita extrapolações e

generalizações. No entanto houve uma preocupação em obter uma amostragem diversificada de casos, tal como adiante explicado. O FC aconteceu no dia 1 de Setembro de 2014, teve a duração de duas horas e contou com a presença de 8 associados, incluindo o já referido Jorge Leite. No dia 2 de Setembro do mesmo ano realizamos o teste dos percursos com o mesmo grupo. Para melhor interpretação das atividades e dos dados obtidos apresentaremos neste subcapítulo apenas a dinâmica e os resultados obtidos no FC. Já a dinâmica e os resultados obtidos no segundo dia de atividades, apresentaremos na última seção deste capítulo.

Quanto à dinâmica do FC, inicialmente foi apresentado o contexto da dissertação em curso, os seus objetivos e a dinâmica para os dois dias de atividades. Quanto à confidencialidade dos dados e dos direitos de imagem, todos os participantes autorizaram a produção e reprodução de fotografias e vídeos. A única exceção, diz respeito à não permissão da divulgação das imagens do cão-guia para fins publicitários. Com relação aos nomes verdadeiros dos participantes, optou-se por alterá-los para permitir maior liberdade de comentários quanto aos participantes e minimizar possíveis constrangimentos.

Conforme citado anteriormente o FC contou com a presença de 8 participantes com deficiência visual. Conseguimos reunir um grupo de certa forma heterogêneo, onde foi permitido conhecer diferentes realidades, pessoas cegas e com baixa visão, utilizadores de bengala ou cão-guia, dentre outros fatores. Definimos que para a dinâmica do primeiro dia dividiríamos as perguntas em quatro eixos, informações pessoais, experiências em viagens, mobilidade e orientação, material de apoio (Anexo III). Os dois primeiros eixos (Quadro 7), foram divididos em duas rondas de perguntas direcionadas a cada participante. Ou seja, na primeira ronda cada participante respondeu a perguntas de carácter pessoal, como nome, idade, estado civil, instrumento de apoio para locomoção, freguesia de residência, início da manifestação da cegueira ou baixa visão, o domínio do Braille e outras formas de leitura e escrita; já na segunda ronda cada participante relatou as suas experiências em viagens, o hábito de viajar, últimos sítios visitados, se vai sozinho ou acompanhado para essas atividades, utilização de percursos pré-estabelecidos e algum constrangimento durante essas experiências.

Para o terceiro e quarto eixo (Quadro 8), dividimos em duas rondas de perguntas, sendo as mesmas feitas e respondidas de forma aleatória. Procurou-se identificar no terceiro eixo as principais informações que os deficientes visuais precisam ter para chegar aos locais de destino, como se orientam em ambientes públicos e as

principais dificuldades enfrentadas durante a realização de percursos ou visitas. No quarto eixo, com ênfase nos materiais de apoio para a realização de viagens e percursos, procurou-se identificar, os elementos indispensáveis num aplicativo de telemóvel para o auxílio nas deslocações e disponibilização de informações turísticas. Ainda na última ronda, questionamos a pertinência da disponibilização de um áudio-guia ou de profissionais para guiar durante a realização de percursos e a disponibilização de materiais fixos em postos de turismo.

Para o primeiro eixo de perguntas, o (Quadro 7) apresenta um perfil básico dos oito participantes. Composto por quatro homens e quatro mulheres, com idades entre os 26 e os 73 anos, cegos e com baixa visão, utilizadores de bengala e Cão-guia, que dominam ou não o Braille.

De uma forma geral ao analisarmos as respostas dadas, foi possível perceber que as pessoas cegas e com baixa visão, desde nascença ou até os 21 anos de idade, dominam o Braille ou outras técnicas de leitura, já as pessoas que ficaram cegas depois da idade adulta não dominam o Braille. Em alguns casos as pessoas ficaram cegas em momentos distintos para cada olho ou passaram de ambliopía (baixa visão) para a cegueira. No caso da Ana, aos 21 anos ficou cega do olho esquerdo e aos 37 anos ficou cega do olho direito. Carlos teve um Acidente Vascular Cerebral (AVC) aos 55 anos e ficou com baixa visão, aos 58 anos sofreu uma hemorragia e ficou cego. Para além da cegueira possui uma deficiência motora, mas consegue-se deslocar com o auxílio de uma bengala. Lucas ficou com baixa visão aos 18 anos, após uma cirurgia de glaucoma. Teresa ficou cega por volta dos 70 anos e assumiu que a sua mobilidade fora de casa depende da sua irmã, ressalta que não aprendeu o Braille e está consciente de que deveria ser mais autónoma, mas ainda não consegue. Júlia, cega desde os cinco anos, fazia o uso da bengala, mas está em fase de adaptação ao Cão-guia.



**Quadro 7. Perfil básico dos 8 participantes do *Focus Group* – ACAPO  
Setembro/2014**

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Estado Civil</b>	<b>Instrumento de Apoio</b>	<b>Freguesia de Residência</b>	<b>Cego ou Baixa visão</b>	<b>Domínio do Braille</b>
<b>Ana</b>	70	Viúva	Bengala	Ramalde	Cega, desde os 21 anos de idade	Sim
<b>Pedro</b>	65	Viúvo	Bengala	Rio Tinto - Fânzeres	Cego, desde os 13 anos de idade	Sim
<b>Júlia</b>	46	Solteira	Cão Guia	Valongo - Ermesinde	Cega, desde os 5 anos de idade	Sim
<b>Luís</b>	38	Solteiro	Não utiliza	Paranhos - Areosa	Baixa Visão, desde nascença	Não, utiliza leitor de tela e letras ampliadas.
<b>Carlos</b>	59	Casado	Bengala	Rio Tinto - Baguim do Monte	Cego, desde os 58 anos de idade	Não
<b>Lucas</b>	40	Solteiro	Não Utiliza	Antas	Baixa visão, desde os 18 anos de idade	Não, utiliza leitor de tela e letras ampliadas.
<b>Regina</b>	26	Solteira	Não Utiliza	Antas	Baixa visão, desde nascença	Sim
<b>Teresa</b>	73	Solteira	Bengala	Bonfim	Cega há poucos anos.	Não

Fonte: Elaboração própria

Para uma melhor compreensão e montagem do perfil de cada participante, o segundo eixo de perguntas permitiu a criação de um conjunto de respostas, sobre as suas experiências durante as viagens, o hábito ou frequência das viagens, últimos sítios visitados, a autonomia durante as visitas, utilização de percursos pré-estabelecidos e o relato de algum constrangimento durante essas experiências, como já referimos.

Ana (70 anos) costuma fazer passeios promovidos pela ACAPO, e sua última visita foi à Feira Medieval em Santa Maria da Feira. Por conta da idade e dos seus problemas físicos acredita que o passeio foi cansativo devido à grande quantidade de informações passadas e ao longo caminho percorrido por toda a feira. Ana não se sente bem quando não conhece os lugares, critica a ausência de explicações em termos de orientação quando está no autocarro durante os passeios e os locais que não permitem tocar nos objetos em exposição.

Pedro (65 anos) considera-se reservado e não tem o hábito de viajar ou fazer passeios, mas deixa claro que gostava de viajar mais. Os seus passeios são geralmente realizados em grupo e nunca sozinho. A sua última saída foi à Feira Medieval em Santa Maria da Feira, com a ACAPO. Pedro não sente dificuldades ao se deslocar pela cidade

do Porto, mas se for para outra cidade tem dificuldades e necessita de acompanhamento. Durante um passeio gosta de saber por onde está a passar e elogia os funcionários dos museus que demonstram atenção especial e permitem, com algumas exceções, tocar nos objetos em exposição.

Júlia (46 anos) não tem por hábito viajar, desloca-se mais pelo Porto e ao participar em passeios não o faz sozinho.

Luís (38 anos) tem por hábito viajar, sozinho ou acompanhado. Costuma participar de passeios em grupo, algumas vezes promovidos pela ACAPO, gosta do convívio com as pessoas, de visitar monumentos e espaços turísticos. Critica a dificuldade da oferta de transportes públicos no interior do país e a dificuldade de encontrar informações acessíveis e sobre a acessibilidade dos lugares.

Carlos (59 anos) sempre gostou de viajar, porém perdeu o hábito quando ficou cego. Sempre sai acompanhado pela esposa, filha ou amigos. O último sítio visitado foi a cidade de Vigo na Espanha; ressaltou que no geral, o acesso em Vigo é ótimo.

Lucas (40 anos) não tem por hábito viajar, e o seu último passeio foi ao Rock in Rio Lisboa; para estas saídas, vai sempre acompanhado.

Regina (26 anos) não falou do hábito de viajar, mas seu último passeio foi ao Rock in Rio Lisboa, participa nas atividades da ACAPO e sempre está acompanhada. Quanto às saídas, tem sempre receio quando vai para um sítio que não conhece.

Teresa (73 anos) tem por hábito viajar, e através da ACAPO faz muitos percursos. O último sítio visitado foi o Museu Soares dos Reis. Teresa está sempre acompanhada da irmã, que a auxilia durante os passeios indicando por onde estão passando, ajuda na escolha de roupas novas, na descrição das montras. Para saber notícias da ACAPO é a irmã que faz a leitura das circulares enviadas aos associados.

A partir da análise das respostas foi possível perceber alguns elementos recorrentes entre os participantes. O principal seria a necessidade da presença constante de um acompanhante durante a realização de viagens, passeios e ou visitas. Neste grupo, o facto destas pessoas não saírem sozinhas é independente da idade de aquisição da cegueira ou baixa visão. Esta característica não desconstrói a ideia da promoção da vida independente das pessoas com deficiência visual. A procura pela melhoria da oferta dos transportes públicos, a eliminação das barreiras físicas em vias públicas, a melhoria dos serviços prestados pelos museus e tantas outras atrações turísticas deve levar em consideração que o turista ou o residente têm o direito de encontrar condições acessíveis ao circular sozinho ou acompanhado. Outra característica presente diz respeito ao

importante papel desempenhado pela ACAPO, que ao promover passeios e viagens, proporciona momentos de lazer aos seus associados, que por confiarem na associação acabam por participar das atividades propostas, dando a oportunidade de conhecer novos lugares e conviver com outras pessoas fora do ambiente familiar.

Para o terceiro e quarto eixo, apresentamos no (Quadro 8) as considerações feitas pelos participantes do FC. Por considerarmos as respostas consensuais entre os mesmos, não faremos a identificação das respostas aos respectivos participantes.

**Quadro 8. Considerações do *Focus Group* quanto a mobilidade, orientação e material de apoio.**

<b>Pergunta</b>	<b>Respostas</b>
<b>Quais os tipos de informações precisam para chegar aos locais;</b>	Precisam saber para onde, como (transportes), a que horas e onde ficar.
<b>Como se orientam em ambientes públicos;</b>	Quando o participante não é cego de nascença utiliza a memória para se orientar nos lugares que já conhece. Quando não têm a memória dos lugares ou são cegos de nascença, são orientados por informações das outras pessoas, guiam-se com a bengala ou cão-guia ou com o seu respectivo acompanhante. A audição também é citada como um elemento fundamental para a percepção de diversos sons, desde a aproximação de carros ou no auxílio a passagem por passarelas com sinais sonoros.
<b>Principais dificuldades durante os percursos ou visitas;</b>	Postes no meio dos passeios, caixotes de frutas em frente às frutarias, portas de carros abertas dentro do passeio, degraus não sinalizados, instabilidade ou buracos nos passeios.
<b>Como seria um material de apoio acessível em papel;</b>	Escrito em Braille e ou com caracteres ampliados.
<b>O que não pode faltar num aplicativo específico para atividades turísticas num telemóvel;</b>	Como se deslocar de um ponto para outro, qual transporte utilizar, onde estão localizados os hotéis, os restaurantes e o que visitar, com informações aprofundadas indicando a acessibilidade dos locais, as ementas dos restaurantes, os serviços disponibilizados nos hotéis e informações sobre os lugares a serem visitados. Outra característica importante para um aplicativo seria a indicação de pontos de referencia no caminho por onde o deficiente visual passar.
<b>Importância de um guia turístico: (pessoa);</b>	A presença de um profissional qualificado e dedicado é fundamental, seja nos museus ou em visitas externas. A disponibilização de funcionários que os acompanhe para pegar nos objetos e descrever por onde estão passando é fundamental. Quando um funcionário apenas narra a história torna-se difícil despertar o interesse e a compreensão daquilo que foi dito.
<b>Viabilidade de um áudio-guia;</b>	Em ambientes externos (vias públicas) a utilização é impossibilitada, pois tira a concentração do deficiente visual, podendo causar acidentes ao atravessar ruas e ou simplesmente desviar de obstáculos nos passeios. Em ambientes internos, o áudio-guia pode ser um material de apoio, porém não excluem a experiência de tocar nos objetos.
<b>Material fixo no posto de Turismo:</b>	Consideram importante, desde que divulgado. Por realizarem atividades junto com a ACAPO acabam por não ir aos postos de turismo, pois as atividades já são planeadas com antecedência pela associação.

Fonte: Elaboração própria

Diante da análise dos dados obtidos, foi possível perceber a importância da disponibilização de informações em formato acessível em diferentes plataformas, na internet, no telemóvel, nos quadros interativos, em folhetos ou brochuras. Com relação às deslocamentos, a maior preocupação dos deficientes visuais diz respeito às informações de como se deslocar de um ponto para outro, saber para onde ir e como chegar é fundamental. Posteriormente o maior número de informações dos lugares também é

importante. Durante as visitas propriamente ditas o acompanhamento por parte dos funcionários é indispensável. Vale a pena salientar que em muitos casos a simples narração e ou descrição dos lugares não desperta a atenção dos turistas com deficiência visual. As experiências táteis despertam a curiosidade e permitem a construção da imagem dos objetos na memória de cada indivíduo.

Partindo para a identificação de rotas ou percursos convencionais, a cidade do Porto oferece uma série de opções. No (Quadro 9) apresentamos algumas propostas disponíveis em diversos pontos da cidade, inclusive nos postos oficiais de turismo.

## Quadro 9. Material disponível no posto oficial de turismo para a realização de percursos na cidade do Porto – Maio de 2014

EMPRESA	PROPOSTA	Informações Complementares
<b>Oportunity - city – CM - Porto</b>	Mapa turístico com a sinalização de 102 pontos de interesse;	Material impresso de distribuição gratuita <a href="http://www.visitporto.travel">www.visitporto.travel</a>
<b>Oportunity - to discover - CM - Porto</b>	Indicação de pontos de interesse a visitar com informações de horários e preços;	Material impresso de distribuição gratuita <a href="http://www.visitporto.travel">www.visitporto.travel</a>
<b>Percursos Culturais – Porto Cultura – CM - Porto</b>	Divulgação de percursos culturais realizados na cidade do Porto em dias programados;	Material impresso de distribuição gratuita, alguns percursos são pagos. <a href="mailto:Percursos.culturais@cm-porto.pt">Percursos.culturais@cm-porto.pt</a>
<b>Porto Percursos - CM - Porto</b>	Brochura com a indicação de quatro tipos de percursos temáticos: Medieval, Barroco, Neoclássico e Azulejo;	Material impresso de distribuição não gratuita. <a href="http://www.visitporto.travel">www.visitporto.travel</a>
<b>Percursos Comunitários no Centro Histórico do Porto – Turismo Comunitário</b>	Percursos pedestres com guias comunitários;	Percurso pago <a href="mailto:percursosdasmemorias@gmail.com">percursosdasmemorias@gmail.com</a>
<b>Invicta City Tours</b>	Proposta de três percursos no Centro Histórico do Porto: história da cidade, provas gastronómicas e histórias de terror da cidade;	Percursos pagos <a href="http://www.invictacitytours.com">www.invictacitytours.com</a>
<b>Oporto Inside Tours</b>	Com nove propostas de percursos na cidade do Porto;	Percursos pagos <a href="http://www.oportoinsidetours.pt">www.oportoinsidetours.pt</a>
<b>The Other Side Tourism Company</b>	Proposta de cinco percursos na cidade do Porto;	Percursos pagos; <a href="http://www.theotherside.pt">www.theotherside.pt</a>
<b>City Walking Tours</b>	Proposta de cinco percursos na cidade do Porto;	Percursos pagos <a href="http://www.bluedragon.pt">www.bluedragon.pt</a>
<b>Foldn´ Visit</b>	Proposta de seis percursos na cidade do Porto, com a possibilidade de fazê-lo a pé ou arrendar bicicleta;	<a href="http://www.foldnvisit.com">www.foldnvisit.com</a>
<b>VPORTO - Realizado em parceria com a CM -Porto</b>	Aplicativo para sistemas Android e iOS. Guia oficial com informações úteis;	Sem custos <a href="http://www.vporto.com">www.vporto.com</a>
<b>Oporto Insight</b>	Aplicativo para sistemas Android e iOS com informações úteis sobre a cidade do Porto;	Sem custos <a href="http://www.oportoinsight.com">www.oportoinsight.com</a>
<b>Farol City Guides</b>	Aplicativo para sistemas Android e iOS com informações úteis sobre a cidade do Porto;	Sem custos <a href="http://www.farolworld.com">www.farolworld.com</a>
<b>Sistema de Itinerários Acessíveis (SIA) – Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência</b>	Portal para auxiliar pessoas com mobilidade reduzida para a consulta do nível de acessibilidade de alguns percursos na cidade do Porto;	Ainda não abrange toda a cidade Sem custos <a href="http://www.sia.cm-porto.pt">www.sia.cm-porto.pt</a>

Fonte: Elaboração Própria.

De entre as opções citadas no (Quadro 9) não encontramos propostas específicas para as pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida nem mesmo a indicação de que essas pessoas receberiam atendimento especializado. A única exceção seria o Sistema de Itinerários Acessíveis (ver explicação na p.55), porém o sistema não abrange

toda a cidade e o centro histórico ainda não está inserido. Não sendo uma opção para a realização de um percurso turístico na cidade.

Diante de tantas propostas de rotas e percursos oferecidos no Centro Histórico do Porto por diferentes empresas, torna-se inviável exemplificá-las em sua totalidade neste estudo. Entre as opções oferecidas, existem diversas maneiras de realizar um mesmo percurso. A forma mais convencional seria a realização do percurso a pé, porém os percursos podem ser feitos com bicicletas, *tuk-tuk*, *Scooters* e autocarros.

São notáveis as diferentes formas que as empresas encontram para diversificar a oferta de serviços, no entanto, ainda são raros os serviços específicos para as pessoas com deficiência visual. Em Portugal podemos citar três empresas que atuam no turismo acessível com atendimento no Porto e em outras cidades do país: a agência de viagens Accessible Portugal que atua em todo o país, a Waterlily Tourism que atua no Grande Porto e a HereWeGo que disponibiliza na sua plataforma anfitriões locais em diferentes lugares do mundo, inclusive no Porto. Os anfitriões estão aptos a receber o turista com deficiência e mostrar a cidade de forma acessível, de acordo com as suas necessidades.

Identificamos que o posto de turismo da cidade do Porto não oferece condições para a prática do turismo por parte das pessoas com deficiência visual, ou seja, não dispõe de qualquer material que possa auxiliar o turista, desde guias em folhas simples ou brochuras e folhetos promocionais em Braille ou com caracteres ampliados. Também não há possibilidade de disponibilizar profissionais capacitados para acompanhar grupos de pessoas com deficiência visual. Diante deste cenário, acreditamos que a oferta de percursos para pessoas com deficiência visual torna-se cada vez mais urgente.

Pensamos que para a efetivação do turismo para pessoas com deficiência visual a ligação entre alguns fatores poderia transformar o cenário atual, passando de ideal para real. Na (Figura 2), identificamos os principais fatores que compõem esse cenário ideal.

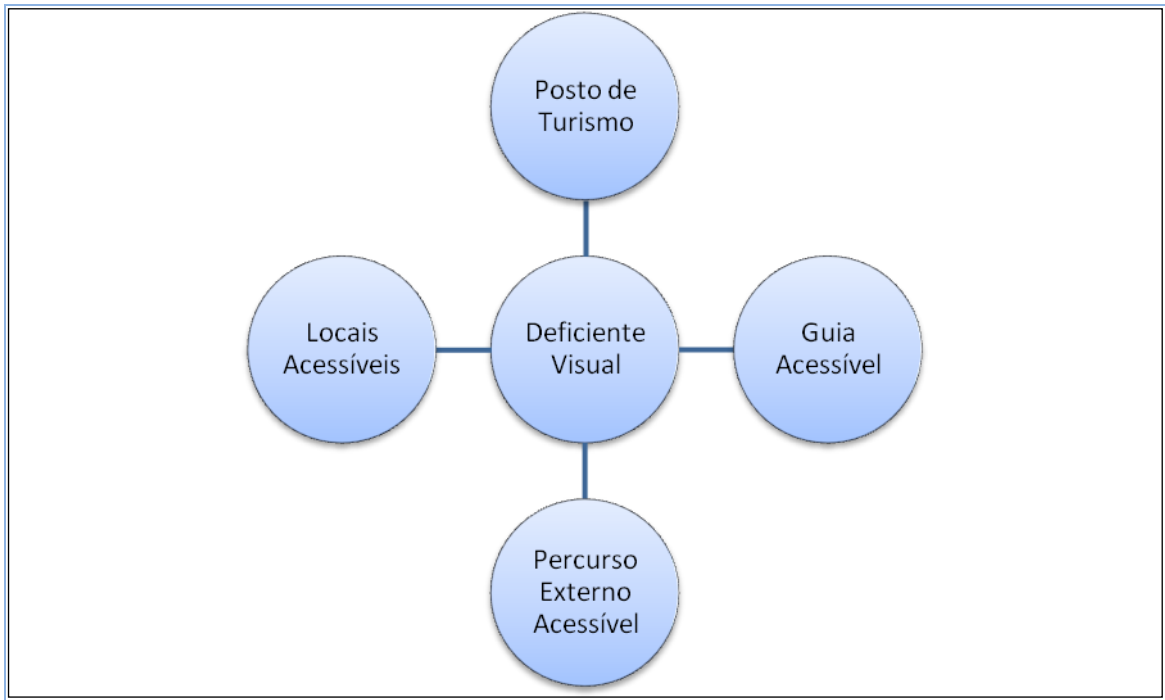


Figura 2: Situação hipotética para uma experiência turística acessível

Dentro desta situação hipotética, colocamos o deficiente visual como um elemento central e os elementos externos como complemento, ou seja, numa situação hipotética para uma experiência turística acessível podemos começar pelo posto de turismo (físico ou plataforma *web*), que disponibiliza material acessível, que permite a circulação em percursos acessíveis até chegar aos locais acessíveis. Para que o cenário se possa tornar real é preciso que os agentes locais unam esforços e atuem fortemente na promoção da acessibilidade de cada um dos elementos. Atualmente verificamos que as condições de acessibilidade são desconexas, pois onde encontramos um lugar acessível, não encontramos necessariamente um percurso externo acessível e assim por diante.

## 5.2. Acessibilidade no Centro Histórico do Porto, barreiras existentes

Para a verificação quanto à acessibilidade para pessoas com deficiência visual no Centro Histórico do Porto, consideramos que os percursos definidos, que serão apresentados no final deste capítulo, permitem identificar e estabelecer os principais entraves que actuam como barreiras em toda a área classificada como património mundial. Para esta verificação consideramos dois momentos, o primeiro levou em consideração as nossas observações em campo, baseadas na Lei nº163/2006 de 8 de



Agosto e o segundo baseado nas observações do segundo dia de atividades com o grupo de deficientes visuais da ACAPO.

Como resultado do primeiro momento, elaboramos o (Quadro 10) onde apresentamos as ruas que fazem parte dos percursos propostos, as principais barreiras físicas encontradas de acordo com a referida Lei. Quando necessário, apontamos as propostas de intervenções e identificamos os bons exemplos encontrados no decorrer dos percursos propostos.

**Quadro 10. Barreiras físicas identificadas nos percursos**

PERCURSO I/ II	NOME DA RUA	BARREIRAS FÍSICAS	PROPOSTA DE INTERVENÇÕES	BONS EXEMPLOS
<b>Percurso I e II</b>	Avenida de D. Afonso Henriques	Sem observações;	-	Presença de Sinalização Sonora; Passadeiras com rebaixamento de acesso; Passeio com grande área livre (Imagem 1)
<b>Percurso I</b>	Rua dos Clérigos	Presença de escadaria; ausência de faixa de aproximação; Barreira comercial: produtos no exterior da loja;	Implantação de faixa de aproximação; Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto;	Presença de Sinalização Sonora; Passadeiras com rebaixamento de acesso;
<b>Percurso I</b>	Rua da Assunção	Ausência de sinalização para passagem do Elétrico; Barreira comercial: produtos no exterior da loja;(imagem 2) Estacionamento abusivo no passeio;	Implantação de sinalização tátil para presença de passagem de Elétrico; Intensificar a fiscalização por parte da Polícia de Trânsito; Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto;	O piso do passeio tem textura homogênea em alguns trechos;
<b>Percurso I</b>	Rua de São Bento da Vitória	Largura de passeio inferior a 1,20cm; Estacionamento abusivo no passeio; (Imagem 3) Obstáculo comercial: mesas e cadeiras e material publicitário no passeio; Ausência de rebaixamento de acesso na passadeira;	Intensificar a fiscalização por parte da Polícia de Trânsito; Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto; Obras para rebaixamento de acesso na passadeira;	Sem observações;
<b>Percurso I</b>	Rua de São Miguel	Estacionamento abusivo no passeio; Ausência de rebaixamento de acesso na passadeira;	Intensificar a fiscalização por parte da Polícia de Trânsito; Obras para rebaixamento de acesso na passadeira;	Sem observações;
<b>Percurso I</b>	Rua das Taipas	Sem observações	-	Contentor do lixo em local apropriado;
<b>Percurso I</b>	Rua do Belomonte	Largura de passeio inferior a 1,20cm;(Imagem 4) Barreira comercial: produtos no exterior da loja; Ausência de Passadeira; Cruzamento com a Rua de Ferreira Borges: ausência de sinalização sonora.	Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto; Implantação de passadeira; Implantação de sinalização sonora;	Sem placas de sinalização no meio do passeio;

**Quadro 10. Barreiras físicas identificadas nos percursos (cont.)**

<b>PERCURSO I / II</b>	<b>Nome da Rua</b>	<b>Barreiras Físicas</b>	<b>Proposta de Intervenções</b>	<b>Bons Exemplos</b>
<b>Percurso I</b>	Rua de Ferreira Borges	Esplanadas não sinalizadas, sem garantir o corredor livre junto ao estabelecimento;	Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto;	Passadeiras com rebaixamento de acesso;
<b>Percurso I e II</b>	Rua do Infante D. Henrique	Obstáculo comercial: mesas e cadeiras e material publicitário no passeio;	Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto;	Passadeira com piso tátil; (Imagem 5)
<b>Percurso I</b>	Rua da Alfândega	Obstáculo comercial: mesas e cadeiras e material publicitário no passeio; Presença de Mobiliário Urbano Para Informação (MUPI); Presença de escadaria: ausência de faixa de aproximação; Contentor do Lixo;	Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto; Implantação de faixa de aproximação; Sinalização para contentor do lixo;	Sem observações;
<b>Percurso I e II</b>	Cais da Ribeira	Sem observações	-	Sem observações;
<b>Percurso I e II</b>	Rua de São João	Boca-de-incêndio no meio do passeio; Papeleiras com afunilamento junto ao piso; Barreira comercial: produtos no exterior da loja;	Alterar instalação da boca-de-incêndio ou sinalizá-la; Instalação de papeleiras do tipo monobloco; Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto;	Boca-de-incêndio junto à parede; Mobiliário (Gás ou EDP) junto à parede; (Imagem 7, p.)
<b>Percurso I e II</b>	Rua de Mouzinho da Silveira	Presença de Mobiliário Urbano Para Informação (MUPI);	Intensificar fiscalização por parte da CM - Porto;	Passeio com grande área livre;
<b>Percurso II</b>	Calçada de Vandoma	Presença de placas de sinalização no meio do passeio;	Deslocamento das placas;	
<b>Percurso II</b>	Avenida Vimara Peres	Ausência de sinal sonoro para travessia, local de grande fluxo de carros;		
<b>Percurso II</b>	Rua de Saraiva de Carvalho	Ausência de divisão entre espaço pedonal e passagem de veículos; (Imagem 6) Presença de postes no meio do passeio;	Sinalização de passeio e passagem de veículos; Deslocamento das placas;	

Fonte: Elaboração própria

Precisamos salientar que a ausência de observações no (Quadro 10) não significa total acessibilidade. A ausência de barreiras físicas evidentes, não permite caracterizar uma rua como totalmente acessível. Em alguns trechos de uma mesma rua é

possível encontrar bons e maus exemplos. Uma característica comum à maioria das ruas do percurso diz respeito ao piso irregular, causando desconforto ao caminhar e em alguns momentos podendo levar a quedas.

Ao analisar o (Quadro 10) identificamos que grande parte das barreiras encontradas dizem respeito ao uso abusivo do espaço público por parte dos comerciantes, com a exposição de mercadorias no exterior das lojas, colocação de mesas e cadeiras (principalmente no período de verão) e até anúncios publicitários. Este uso deve ser devidamente regulamentado e autorizado caso a caso, tendo obrigatoriamente que respeitar as necessidades de todos os cidadãos, o que não acontece atualmente. Outra presença constante, diz respeito ao estacionamento inadequado de carros nos passeios. Acreditamos que ambos os casos necessitam de uma maior fiscalização por parte dos departamentos específicos da Câmara Municipal da cidade do Porto. Também acreditamos que a solução não acontece somente com a aplicação de coimas, mas com o trabalho de sensibilização, mostrando aos comerciantes e aos cidadãos que estacionam de maneira indevida, o prejuízo que assim acarretam às pessoas que têm a sua mobilidade condicionada. Pensamos ser também importante que estes espaços estejam devidamente protegidos por muros altos e que as mudanças de piso estejam sinalizadas de forma a evitar quedas ou demais acidentes.

Com relação às outras barreiras encontradas no (Quadro 10) consideramos que as alterações são de fácil resolução sem a necessidade de grandes planos de intervenção. Em alguns casos, a colocação de faixas de aproximação nas escadas e a recolocação cuidada dos Mobiliários Urbanos Para a Informação (MUPI's) no meio dos passeios representaria um avanço significativo na melhoria das condições de acessibilidade. Já os casos que exigem intervenções mais complexas dizem respeito ao aumento da largura livre dos passeios que não deve ser inferior a 1,5m (Decreto-Lei nº163/2006 de 8 de Agosto), e melhoramento do piso dos passeios em determinadas ruas. Nos espaços de apreciação visual, por exemplo, pontes ou miradouros devem ser afixadas placas com a descrição detalhada da paisagem em alto-relevo ou em Braille, para que possa ser lido pelos deficientes visuais ou descrito pelos seus acompanhantes.

Mesmo com a presença de pontos negativos, ainda no (Quadro 10) identificamos no percurso, alguns bons exemplos de acessibilidade no Centro Histórico do Porto. A presença de sinalização sonora e rebaixamento de acesso nas passadeiras são considerados elementos importantes para a manutenção da segurança dos peões, principalmente dos cidadãos com deficiência visual. A implantação de sinais sonoros

ainda não é obrigatória em todas as travessias, porém diante de um grande fluxo de veículos ou de pessoas com deficiência visual, a sinalização deve estar presente.

É evidente que a presença de passeios com grandes áreas livres proporciona um maior conforto aos peões como no caso da Rua Mouzinho da Silveira que é preferida em relação a Rua das Flores, por ventura mais interessante e intimista, mas de circulação difícil. Em casos onde o aumento do passeio não é permitido, deve ser reforçada a diminuição das barreiras, nos casos positivos verificamos que o mobiliário correspondente às caixas das empresas de luz e gás, estão corretamente afixadas junto aos prédios e não no meio dos passeios. Embora se apresentem como uma barreira, por se tratar de um objeto em formato monobloco é facilmente identificada pela pessoa que faz o uso da bengala ou cão-guia. A passadeira com piso tátil localizada na Rua do Infante D. Henrique poderia ser considerada um dos melhores exemplos de acessibilidade no Centro Histórico, porém, a inatividade do sinal sonoro ou do tempo exclusivo para a passagem de peões dificulta a sua utilização de forma plena.

Conforme indicado anteriormente, é possível encontrar numa mesma rua bons e maus exemplos: no (Quadro 10) na Rua de São João a boca-de-incêndio pode ser encontrada junto e afastada da fachada dos prédios.



Imagem 1: Passeio com grande área livre



Imagem 2: Barreira comercial: produtos expostos no exterior da loja



Imagem 3: Estacionamento abusivo



Imagem 4: Largura de passeio inferior a 1,20cm



Imagem 5: Passadeira com piso tátil



Imagem 6: Ausência de divisão entre espaço pedonal e passagem de veículos

Fonte: Machado, 2013 e Vieira, 2014.

Para dar continuidade à verificação quanto à acessibilidade para pessoas com deficiência visual no Centro Histórico do Porto, levamos em consideração as observações feitas pelo grupo de deficientes visuais da ACAPO, durante o teste de um dos percursos que aconteceu no segundo dia de atividades como já dissemos. Por uma questão de disponibilidade dos participantes e tempo hábil para a execução desta atividade, optamos pelo teste do Percurso I, por apresentar um maior número de pontos de interesse a percorrer.

O teste do percurso aconteceu no dia 2 de Setembro de 2014 e antes de iniciarmos as atividades, os participantes foram organizados em dupla, de forma a seguir as indicações e direções do percurso. Essa divisão estabeleceu que cada pessoa cega fosse acompanhada por uma pessoa com baixa visão. Para além dos 8 participantes do grupo e da minha participação como observadora, contamos com a presença da Luiza, irmã da Teresa, da Joana, terapeuta ocupacional (T.O) da ACAPO, mais a presença do Hugo Vilela do Places4All e ainda dois amigos Guilherme Vieira e Jorge Leão, responsáveis pelas fotografias e vídeos respectivamente. As duplas formadas foram as seguintes: Ana e Regina, Teresa e Luiza, Júlia e Luís, Carlos e Lucas, Pedro e Joana.

O percurso teve início por volta das 15h em frente à estação de comboios de São Bento. Indicávamos a localização em cada ponto de interesse que passávamos, e em alguns momentos foi possível contar um pouco da história da cidade do Porto. Um dos pontos-chaves do percurso foi a entrada no Miradouro da Vitória, a proposta foi lançada e nem todos os participantes estavam certos da relevância da entrada no espaço. Finalmente após a concordância, todos os elementos entraram no Miradouro e tivemos a oportunidade de apreciar a paisagem, cada um à sua maneira. A descrição da paisagem foi feita e salientamos que a ideia é fazer com que cada Miradouro esteja acessível com a colocação de placas informativas e descritivas da paisagem em formato Braille ou em alto-relevo. Após a passagem por mais alguns pontos fizemos uma paragem para descansar na Praça do Infante D. Henrique e outra paragem no Cais da Ribeira para lancharmos. Em seguida continuamos o percurso até o ponto final. O Percurso I foi feito na sua totalidade e teve a duração de 3h e 30m incluindo as paragens para descanso e intervalo para o lanche da tarde.

Durante todo o percurso as indicações feitas pelo grupo foram anotadas. O teste do percurso possibilitou a visualização de como as pessoas com deficiência visual ou baixa visão fazem para se desviarem de obstáculos com a bengala e com o Cão-guia.

Grande parte dos pontos críticos observados já faziam parte da análise inicial dos percursos, pelo que não se aplicam aqui. Os restantes pontos críticos indicados pelos participantes são apresentados no (Quadro 11):

**Quadro 11. Pontos críticos e outras observações feitas pelos deficientes visuais – no percurso I**

Rua	Ponto Crítico	Outras Observações
Rua da Assunção	Ausência de sinalização de obras em andamento;	Sem observações
Rua da Assunção com Rua de São Bento da Vitória	Ausência de passeio entre as duas ruas; Piso causa instabilidade dos movimentos; (Imagem 7)	Sem observações
Rua de São Bento da Vitória	Muro baixo no Miradouro da Vitória; Terreno instável e sujo;	Sem observações
Rua do Belmonte	Passeio estreito, largura dificulta a passagem de duas pessoas;	Sem observações
Rua de Ferreira Borges	-	Agradável para andar, boas condições do piso e largura do passeio.
Rua de São João	Rua com inclinação acentuada, difícil subida para pessoas com idade avançada ou com dificuldades de locomoção. (Imagem 8)	Sem observações
Rua Mouzinho da Silveira	-	Agradável para andar, boas condições do piso e largura do passeio; Leve inclinação da rua; Material protetor de obras em andamento;

Fonte: Elaboração própria.



Imagem 7: Piso irregular



Imagem 8: Rua com acentuada inclinação

Fonte: Vieira, 2014.



### 5.3. Percursos para pessoas com deficiência visual no Centro Histórico do Porto

A proposta destes percursos tem como principal objetivo atuar como um exemplo da possibilidade que pessoas cegas e com baixa visão devem ter no acesso universal às vias públicas e aos diferentes espaços e monumentos.

Para a elaboração dos percursos, como já referido na metodologia deste estudo, levamos em consideração a área do Centro Histórico que corresponde à classificação de Património Mundial. A partir do mapa turístico oficial distribuído pelos postos de turismo definimos pelo menos seis critérios para a montagem dos percursos, incluindo a seleção das ruas. Os critérios são: tempo do percurso; distância percorrida; pontos de interesse; qualidade pedonal; ponto de partida e chegada e formato do percurso. Inicialmente definimos que o tempo ideal para cada percurso não deveria ultrapassar 4 horas e a distância percorrida seria de aproximadamente 3 quilómetros. Para a escolha dos pontos de interesse levamos em consideração os patrimónios históricos e culturais, igrejas, praças, miradouros, lojas de artesanato e *souvenir* e restaurantes temáticos. Definimos que as ruas seriam escolhidas de acordo com a qualidade pedonal, ou seja, as ruas que apresentassem uma menor quantidade de barreiras físicas como; escadarias, desníveis muito acentuados e passeios estreitos. Para os pontos de partida e de chegada, consideramos importante a escolha de pontos de referência significativos, como a estação de comboios de São Bento, pelo seu importante papel histórico e de confluência de transportes e a Catedral/Sé pela sua proximidade com o posto de turismo, a possibilidade de uma bela vista sob a cidade e a facilidade de transportes. Com relação ao formato do percurso, entendemos que o formato circular torna-se adequado na medida em que indicamos o ponto de partida e de chegada em locais de grande oferta de transportes públicos e privados. De referir que todos os critérios têm como objetivo proporcionar, na medida do possível, conforto e segurança para os turistas com deficiência visual, porém algumas ruas ainda apresentam pontos críticos e devem ser percorridas com atenção.

Os percursos não incluem a entrada nos monumentos, com a exceção do Miradouro da Vitória no Percurso I. Entendemos que a entrada nos monumentos levaria a outros desdobramentos do estudo, como por exemplo, a discussão sobre a acessibilidade em ambientes internos, públicos e privados, não correspondendo ao

nosso estudo, que analisa o ambiente externo, nomeadamente a acessibilidade em vias públicas.

A indicação da direção do início dos percursos pode ser entendido como um elemento facilitador e gera um ponto de referência para o deslocamento do deficiente visual. Ao mesmo tempo em que os dois percursos apresentam pontos coincidentes, salientamos que cada percurso contém a suas peculiaridades. Para a apresentação dos percursos fazemos uma divisão em dois temas; no primeiro, intitulado, *Caminhos a seguir*, indicamos as direções, ruas e pontos de interesse a percorrer. No segundo, intitulado *experiências proporcionadas*, indicamos algumas experiências que podem ser apreciadas pelos turistas com deficiência visual e que demonstram a relevância de percursos para este público. Para uma melhor visualização apresentamos os mapas (Figura 3 e 4) que indicam a delimitação dos percursos e apresentamos algumas imagens para exemplificar algumas situações citadas no decorrer do texto.



Figura 3: Mapa Centro Histórico do Porto com delimitação do Percurso I – Azul e II - Vermelho. Fonte: Elaboração própria a partir da Base do mapa do Posto de turismo - Câmara Municipal do Porto.

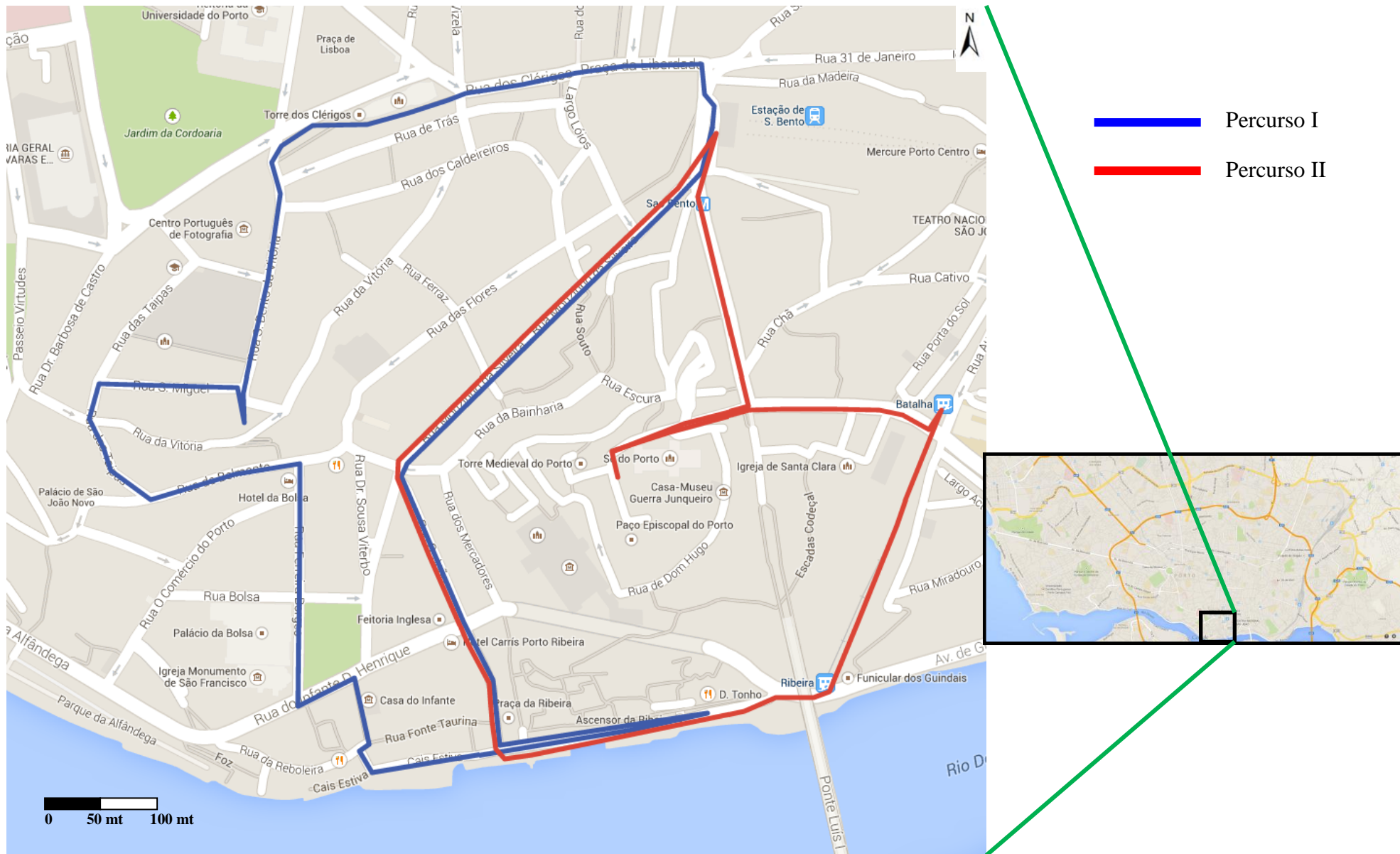


Figura 4: Delimitação dos Percursos I e II – Centro Histórico do Porto

Percurso I – (Figura 4):

**Caminhos a seguir:** a proposta é que o percurso tenha início na Estação de comboios de São Bento localizado na Avenida de D. Afonso Henriques, seguir em direção a Igreja dos Congregados e virar a esquerda em direção à Torre dos Clérigos na Rua dos Clérigos, seguir em frente até chegar à Rua da Assunção; O próximo ponto é o Centro Português de Fotografia (antiga Cadeia da Relação). Para continuar o percurso basta seguir a Rua de São Bento da Vitória, passar pelo Mosteiro de São Bento da Vitória, pela Igreja de Nossa Senhora da Vitória, seguir em frente e entrar no Miradouro da Vitória, um local de propriedade privada, mas que se encontra aberto para a apreciação da paisagem. O percurso continua na Rua de São Miguel, ao virar à esquerda passar por um trecho da Rua das Taipas e ao seguir em frente continuar na Rua do Belmonte. Virar a direita na Rua de Ferreira Borges e passar pelo Mercado de Ferreira Borges, Instituto dos Vinhos do Douro e Porto, Palácio da Bolsa e Estátua do Infante na Praça do Infante D. Henrique. Atravessar a Rua do Infante D. Henrique, passar pela Igreja de São Nicolau, seguir em frente e virar à direita na Rua da Alfândega e passar em frente à Casa do Infante. Seguir em frente e virar à esquerda e passar pelos Cais da Estiva e Ribeira, passar pela Praça da Ribeira. Seguir em frente na Rua de São João, virar a direita na Rua de Mouzinho da Silveira e terminar o percurso no topo da Rua junto à entrada da estação de Metro – São Bento.

**Experiências proporcionadas:** com a realização deste percurso o turista terá diferentes experiências dependendo da altura do ano e sentirá as diferenças que existem ao longo do caminho e a atenção a alguns detalhes. Ao começar pela estação de comboios de São Bento (Imagem 9), poderá sentir o cheiro das castanhas assadas, sentir um grande fluxo de pessoas e carros a passar. Na Rua de Assunção é preciso ter em atenção a passagem do Elétrico. Ao sair da Rua de Assunção e ao entrar na Rua de São Bento da Vitória é preciso ter cuidado, pois não há limites bem definidos quanto ao que é passagem de veículos ou de peões (Imagem 10). A entrada no Miradouro da Vitória tem como principal característica levar ao turista uma experiência única de apreciação da paisagem. Neste ponto é possível ter um panorama do encontro entre a cidade do Porto e a cidade de Vila Nova de Gaia, que estão separadas pelo Rio Douro. Neste espaço é preciso ter atenção a falta de condições de segurança, pois o terreno encontra-se desnivelado e o muro de proteção tem pouca altura. (Imagem 11)

Ao continuar o percurso e descer pela Rua de São Miguel, Rua das Taipas e Rua do Belmonte proporcionam-se momentos de experiência com os residentes. O som de

músicas em alto volume em algumas casas, algumas senhoras a conversar através das suas janelas, os cachorros a ladrar, as gaivotas a levantar voos rasantes em busca de comida, revelando algumas características daqueles que residem neste lugar. Descer a Rua de Belmonte pode ser considerado uma aventura ou simplesmente um ponto de perigo eminente e a atenção deve ser redobrada, pois as ruas são extremamente estreitas e não permitem a circulação de pessoas que seguem em sentidos opostos, sendo muitas vezes necessário desviar e sair do passeio seguindo pelas vias por onde passam os carros. Na Rua de Ferreira Borges, para além dos pontos de interesse a Praça do Infante D. Henrique é um ponto estratégico, pois a presença de árvores, relvado e bancos são opções de descanso. Na travessia da Rua do Infante D. Henrique o turista terá a oportunidade de atravessar por uma passadeira com sinalização tátil, a única existente por todo o percurso. Após a passagem pela Rua da Alfândega, a chegada ao Cais da Estiva e da Ribeira pode ser considerada um dos pontos mais relevantes do percurso. Neste ponto o turista poderá ouvir o som e sentir a brisa do rio, perceber a movimentação das pessoas e ouvi-las nas esplanadas a beber e comer. O cheiro de sardinha assada, de iscas fritas, pode proporcionar uma agradável experiência ao olfato e ao paladar. Neste ponto também é preciso redobrar a atenção, pois não existe sinalização ou qualquer barreira entre o passeio e o Rio Douro. (Imagem 12) Para finalizar o percurso a subida pela Rua de São João pode ser considerada cansativa devido a sua inclinação. A passagem pela Rua de Mouzinho da Silveira em direção à estação de Metro – São Bento leva a conhecer a grande e variada oferta de lojas de artesanato local e nacional, alguns bares e pequenos restaurantes. A rua também apresenta uma pequena inclinação, porém por apresentar um passeio de largura generosa, proporciona uma passagem confortável e sem grandes obstáculos físicos.

De um modo geral, o Percurso I apresenta um nível médio e elevado de dificuldade para a sua realização, pois algumas ruas apresentam uma inclinação considerável e ao subí-las pode gerar o cansaço de alguns turistas, dependendo de fatores como idade ou condições físicas. O tempo médio para a realização de todo o percurso é de 4 horas.

	
<p>Imagem 9 : Início do percurso, travessia em frente a estação de comboios – São Bento</p>	<p>Imagem 10: Ausência de limites entre passagem de veículos e de peões</p>
	
<p>Imagem 11: Miradouro da Vitória, muro de proteção baixo</p>	<p>Imagem 12: Ausência de sinalização ou barreira entre o passeio e o Rio Douro</p>

Fonte: Vieira, 2014.

#### Percurso II – (Figura 4)

**Caminhos a seguir:** a proposta é que o percurso tenha início na Catedral/Sé onde a paisagem pode ser apreciada no Miradouro em frente ao Pelourinho. Para dar continuidade ao percurso, descer a Avenida de D. Afonso Henriques e seguir em direção a Estação de comboios de São Bento, em seguida virar na Rua de Mouzinho da Silveira e seguir em frente até virar à esquerda na Rua de São João. Seguir até a Praça da Ribeira. Ao chegar no Cais da Ribeira virar a esquerda e seguir em direção a Ponte Luis I. Indicamos a travessia da Avenida Vimara Peres até chegar ao Funicular dos Guindais. No topo do Funicular atravessar a Rua de Saraiva de Carvalho, passar pelo Largo 1º de Dezembro, próximo à Igreja de Santa Clara, seguir em frente até chegar ao ponto final na Calçada de Vandoma.

**Experiências proporcionadas:** com a realização deste percurso o turista terá a oportunidade de passar por pontos de interesse relevantes. No ponto inicial, Catedral/sé para além da apreciação visual já indicada no Miradouro em frente ao Pelourinho o

turista poderá através de experiências táteis, verificar a espessura e rugosidade das escadarias e da parede externa da Catedral e verificar o material utilizado para a construção destes monumentos históricos. Ao descer pela Avenida de D. Afonso Henriques pode vivenciar um passeio agradável, por conta da extensa largura do passeio. Descer pela Rua Mouzinho da Silveira, conforme sinalizado no Percurso I, é agradável devido à largura do passeio, a diversidade de lojas de artesanato e pequenos restaurantes. Após a descida da Rua de São João e chegada a Praça da Ribeira, também sinalizado no Percurso I, é possível sentir no Cais da Ribeira a brisa do Rio Douro, experimentar a diversidade da culinária portuguesa nos diversos restaurantes que estão presentes nos Cais da Ribeira e dos Guindais. Para dar continuidade ao percurso a experiência de subir no Funicular dos Guindais pode proporcionar mais um momento de apreciação da paisagem. O funicular desempenha um importante papel de auxílio na deslocação dos turistas, evitando maiores esforços físicos, tão necessários para subir até chegar novamente ao ponto de partida. Com a chegada ao topo do funicular dos Guindais, o turista ainda passa pelo Largo 1º de Dezembro, onde encontra árvores e bancos, sendo interessante para paragem e possível descanso. Ao seguir a Rua de Saraiva de Carvalho em direção a Catedral chegará na Calçada de Vandoma. Com o fim do percurso o turista poderá descer novamente a Avenida de D. Afonso Henriques e verificar as diferentes opções de transportes disponíveis no Centro Histórico.

De um modo geral, o Percurso II apresenta um nível fácil de dificuldade para a sua realização, a maior parte das ruas são percorridas descendentemente e dependendo do ritmo de cada turista, o tempo aproximado para a realização de todo o percurso é de 3 horas.

A ideia de propor dois percursos tem como finalidade oferecer ao turista a possibilidade de escolher o percurso mais adequado para as suas necessidades. Essa escolha pode acontecer a partir da análise de algumas variáveis como: o tempo disponível e os pontos de interesse do turista.

A proposta de percursos que não considera a entrada nos monumentos não é inédita, algumas empresas especializadas em turismo oferecem percursos nas cidades onde os guias turísticos descrevem os monumentos e explicam a história da cidade, desta forma, conseguem apresentar ao turista que não dispõe de tanto tempo e pretende passar pelo maior número de pontos de interesse. Se o ponto for realmente do interesse, o turista poderá voltar àquele local em outro momento. Se o turista não tiver um guia turístico, também pode utilizar guias impressos ou aplicativos. Para um turista



deficiente visual, a não entrada nos monumentos pode acarretar a falta de interesse pelo percurso, porém, a experiência pode se tornar positiva se houver material disponível que auxilie tanto na deslocação pelas ruas como dentro dos monumentos.

Os percursos aqui apresentados têm como diferencial a proposição de experiências mais intimistas. Sabe-se que uma pessoa cega ou com baixa visão, utiliza a audição como forma de orientação no espaço. Durante todo o percurso a atenção do turista com deficiência visual é sempre redobrada, em muitos casos, por não estar familiarizado com o local visitado. A ideia destes percursos é também chamar a atenção para que o turista possa refletir e aproveitar cada momento. Em determinados locais, por exemplo, Miradouro da Vitória ou no terreiro da Catedral/Sé, as pessoas têm uma vista privilegiada da cidade, acreditamos que uma pessoa cega deve conhecer esses locais, e que estes estejam adaptados para recebê-las. Essa adaptação pode acontecer com a colocação de placas em alto-relevo com a caracterização da paisagem ou a descrição de alguns elementos em Braille. Mesmo sem a possibilidade de ver a paisagem, as pessoas com deficiência visual também podem senti-la, ouvindo o som de aves ou sentindo o vento no rosto.

Para além das experiências no Miradouro ou em pontos altos da cidade, durante os percursos é possível perceber as diferentes dinâmicas no Centro Histórico. Ouvir o sotaque peculiar das pessoas que moram na baixa do Porto, sentir o cheiro de castanha assada ou de sardinha em diferentes alturas do ano, ouvir o barulho dos barcos a passar pela ribeira, ouvir o burburinho de tantos turistas juntos na praça da ribeira, o “pregão” (espécie de grito das mulheres a tentar chamar a atenção dos clientes para comprar o seu artesanato.) Para além destas experiências podem degustar um bom vinho ou saborear uma boa comida típica, obtendo uma experiência positiva do lugar.

## 6. Considerações finais

O interesse pelos estudos relacionados com o turismo para as pessoas com deficiência visual partiu de uma inquietação, onde percebemos a existência de pessoas que não conseguem ter acesso aos diferentes serviços e bens culturais por conta de barreiras de acessibilidades em vias públicas e ambientes internos. Esta dissertação teve como principal objetivo propor percursos turísticos para pessoas com deficiência visual no Centro Histórico da cidade do Porto, nomeadamente nas vias públicas. Com a finalidade de tornar esses percursos acessíveis, consideramos legítima a realização do diagnóstico das barreiras encontradas durante os mesmos, sendo os resultados encaminhados em forma de proposta aos órgãos responsáveis pela manutenção das vias públicas da cidade do Porto.

Quando decidimos trabalhar o turismo para pessoas com deficiência visual, estávamos cientes de algumas dificuldades que poderíamos enfrentar. A escassa bibliografia em português e inglês ligadas diretamente às experiências turísticas deste público específico, fez-nos perceber um campo de estudos ainda por crescer. Para este estudo decidimos trabalhar com algumas questões que consideramos fundamentais para o entendimento deste processo, dentre elas a deficiência visual e o turismo, o planeamento nas cidades e as políticas públicas de acessibilidade. Em termos mais específicos trabalhamos a cidade do Porto e o seu Centro Histórico.

Para o referencial teórico entendemos que a deficiência num dos sentidos seria o indicativo para percebermos a importância que os sentidos têm na construção da relação entre o Homem e o meio em que vive. Essa relação pode acontecer desde experiências quotidianas até às experiências turísticas, envolvendo as sensações do corpo humano em diferentes ambientes, recebendo estímulos de diferentes fontes, através dos sons, do toque, do cheiro, do sabor e de elementos visuais. (Tuan, 1980; Kanashiro, 2003; Sousa, 2007; Torres & Kozel, 2010).

Quanto à importância da experiência turística para pessoas com deficiência visual, os elementos analisados vão desde o estudo e diagnóstico das barreiras enfrentadas pelos deficientes até ao direcionamento destes estudos para o investimento assertivo por parte da indústria do turismo. Os estudos reforçam a ligação tanto para o desenvolvimento económico, como para a criação de uma sociedade inclusiva, através da diminuição de barreiras físicas, tecnológicas e psicológicas. (Yau, McKercher & Packer, 2004; Richards, Pritchard & Morgan, 2010; Small, Darcy & Packer, 2012).

Neste estudo os dados estatísticos internacionais e nacionais serviram para percebermos de certa forma a dimensão da deficiência visual no mundo e em Portugal. A OMS afirma a existência de 245 Milhões de pessoas com deficiência visual no mundo. Já em Portugal, de acordo com o INE, existem aproximadamente 27 mil pessoas que afirmam não conseguir “Ver”. A partir destes dados também foi possível estudar como o turismo tem sido desenvolvido em termos de políticas e promoção da acessibilidade de alcance mundial e nacional.

Com relação ao planeamento das cidades, ficou evidente com o passar das décadas as transformações no que diz respeito às formas e visões de planejar as cidades. (Partidário,1999). Já as políticas públicas de acessibilidade em Portugal, ainda aparecem como casos excepcionais, quando deveriam ser apresentados como regras. Verificou-se o atual investimento na elaboração de planos de acessibilidade nas cidades, mas a aplicação destes ainda pode ser considerada pouco significativa.

A escolha da cidade do Porto e do seu Centro Histórico para a realização deste estudo deve-se principalmente a alguns fatores como a importância turística da cidade e o seu crescimento recente, bem como a sua relevância histórica e importância económica no cenário regional e nacional. O facto de residir nesta cidade também foi um fator importante para a tomada de decisão, pois facilitou o trabalho de campo num território já conhecido. Com relação ao que foi estudado sobre a cidade, demos prioridade a alguns elementos históricos e uma breve caracterização da sua localização. Destacamos o Centro Histórico, principalmente quanto à sua classificação como Património Mundial da Humanidade, atribuída pela UNESCO.

A ideia de propor percursos para pessoas com deficiência visual, ficou ainda mais evidente quando percebemos que na cidade do Porto a oferta de percursos e de serviços para este público ainda é precária. Como forma de ligação entre o estudo empírico e a parte prática, definimos que a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO) seria a associação ideal para o apoio e desenvolvimento dos objetivos estabelecidos, por se tratar de uma associação de referência pelo seu trabalho com as pessoas com deficiência visual em Portugal.

Para nortear a nossa pesquisa o cumprimento dos procedimentos metodológicos estabelecidos foi fundamental. O levantamento bibliográfico, a definição da área de estudo e o contato com as instituições de interesse, possibilitaram o aprofundamento do estudo e o retorno de profissionais da temática envolvida, qualificando o estudo proposto como uma iniciativa positiva e importante para o desenvolvimento e

requalificação urbana, para além da oportunidade de sensibilizar as pessoas quanto às barreiras enfrentadas pelos deficientes visuais.

As visitas de reconhecimento da área de estudo foram importantes para conhecer a mesma e posteriormente elaborar a proposta dos percursos, tendo por base os critérios anteriormente explicados. Com os percursos definidos, realizamos visitas mais constantes para a verificação das barreiras existentes em toda a sua extensão. As visitas foram necessárias, para o possível surgimento de barreiras ainda não identificadas.

Em termos de entrevistas, consideramos que a aplicação de entrevistas semi-estruturadas permitiu a fluidez das conversas e a obtenção de dados qualitativos. Algumas entrevistas não foram referidas no decorrer da dissertação, pois as mesmas tinham como finalidade perceber questões mais práticas do dia a dia de uma pessoa com deficiência visual, não interferindo diretamente na construção e análise do percurso.

Durante as entrevistas e leituras mais aprofundadas, percebemos que a definição de termos a utilizar na tese e no próprio tratamento com as pessoas cegas e com baixa visão, seria relevante. No início tratávamos os cegos como invisuais, porém o termo cego foi apresentado como a forma mais adequada e aceite pelas pessoas cegas, visto que não há qualquer constrangimento para a utilização do mesmo. Esta situação é semelhante no Brasil, mas pode variar noutros contextos geográficos. Ainda quanto à metodologia, definimos que seria importante a conversa com os deficientes visuais da ACAPO com a finalidade de perceber quais as experiências em termos de atividades turísticas e realização de percursos. Por uma série de fatores administrativos da ACAPO a conversa aconteceu de forma tardia no desenvolvimento desta investigação, por tanto, por uma questão de tempo hábil para a conversa, realizamos um *focus group*, reunindo 8 associados. Em termos de dados obtidos, consideramos positivo e os mesmos foram utilizados para a construção de um perfil básico do grupo. Porém, acreditamos que a realização de vários *focus group* com outros grupos de associados da ACAPO poderia gerar novas perspetivas diante de um mesmo assunto.

Em relação ao teste dos percursos, também por uma questão de tempo disponibilizado pela ACAPO, conseguimos realizar apenas o teste completo do Percurso I (mais extenso). O segundo percurso (Percurso II) possui apenas o teste das ruas que coincidem com o Percurso I. Entendemos que a não realização do teste do Percurso II, não invalida a proposta, pois as condições físicas encontradas em ambos os percursos são similares. O teste permitiu a confirmação de alguns elementos já identificados a priori e a identificação por parte do grupo de barreiras ainda não

identificadas. Durante a realização do teste, nomeadamente no Miradouro da Vitória, evidenciamos a proposta de um percurso mais intimista, valorizando momentos de apreciação da paisagem ao fazer sentir os sons e os cheiros ao redor daquele lugar. Desta forma evidencia-se que as experiências podem ser vividas através dos diferentes sentidos (Rodaway, 2002).

Em termos de dificuldades ao longo da pesquisa, conforme já referido, o escasso material bibliográfico pode ser considerado um elemento desfavorável para a construção e análise do estudo. Para a realização das entrevistas a Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência não apresentou dificuldades e mostrou-se disponível para o esclarecimento de possíveis dúvidas. A ACAPO também se mostrou aberta para o apoio e disponibilização de informações, sendo a única dificuldade a efetivação da discussão com os seus associados e a marcação da data para o teste dos percursos. Apesar de não ter construído mapas mais sofisticados, acreditamos que os mapas aqui apresentados conseguem transmitir de forma fiável as ideias propostas, reafirmando que se podem utilizar ferramentas simples e acessíveis na construção destes materiais de apoio.

De uma forma geral a combinação entre o aprofundamento das leituras, as conversas estabelecidas com diferentes profissionais, a realização do *focus group* e o teste do percurso, permitiram a visualização e o diagnóstico, ainda que de forma local, das barreiras que as pessoas com deficiência visual enfrentam nas vias públicas, neste caso as vias que fazem parte do Centro Histórico do Porto. A partir destas constatações, torna-se imprescindível o encaminhamento deste diagnóstico às autoridades competentes, representadas aqui pela Provedoria Municipal dos Cidadãos com Deficiência da cidade do Porto, visto que um dos seus papéis encontra-se na intermediação entre as necessidades dos cidadãos com deficiência e a efetivação de ações nomeadamente no que se refere à requalificação de vias públicas.

Durante a criação da proposta dos percursos, tivemos que optar pela análise das vias públicas, excluindo a análise quanto à acessibilidade dos ambientes internos (museus, igrejas, restaurantes), esta decisão teve como base a constatação de que não haveria tempo suficiente para o levantamento e diagnóstico de qualidade do ambiente interno e externo. Sendo a análise do ambiente externo uma prioridade no que diz respeito às possibilidades de requalificação, por depender dos órgãos públicos, enquanto que as requalificações dos ambientes internos dependem dos proprietários de cada estabelecimento.

Torna-se fundamental referir a importância da continuidade deste estudo. Poderíamos indicar o desenvolvimento de outros estudos com a aplicação desta mesma temática porém em outras cidades, não somente nos centros históricos, bem como a realização de estudos comparativos ou estudos que combinem a análise de ambientes internos e externos, dentre outros. Em termos de metodologia poderíamos considerar a realização de mais *focus groups* com um mesmo grupo ou diversos grupos de pessoas com deficiência visual, a realização de vários testes de percursos ou atividades em conjunto com os deficientes visuais, a análise das dificuldades existentes nos percursos a partir das diferentes condições climáticas no decorrer de um determinado ano e por fim a análise de empresas especializadas em turismo acessível. Ao encaminhar este estudo para um futuro pesquisador, é preciso salientar que para a aplicação do estudo feito é necessário a união de esforços dos órgãos competentes e dos cidadãos, por tanto, a sensibilização para com as pessoas, torna-se fundamental para o sucesso de uma pesquisa.

## 7. Referências bibliográficas

- Accessible Portugal (2014). Quem somos- Accessible Portugal. Accessible Portugal Web site. Acedido 14 Junho, 2014 em [http://www.accessibleportugal.com/accessible\\_portugal/](http://www.accessibleportugal.com/accessible_portugal/)
- Amaral, L. (1996). Deficiência: questões conceituais e alguns de seus desdobramentos. *Cadernos de Psicologia*, 1 (1), 3-12.
- Assembleia do Congresso Internacional de Arquitectura Moderna (1993). Carta de Atenas. *Instituto do património Histórico e Artístico Nacional do Governo Brasileiro (IPHAN) Web site*. Acedido 27 de Maio, 2014 <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>
- Associação de Apoio e Informação a Cegos e Amblíopes (2013). Lista de Associações de apoio a cegos e amblíopes [em linha]. *Associação de Apoio e Informação a Cegos e Amblíopes (AAICA) Web site*. Acedido 20 Novembro, 2013 em <http://www.aaica.pt/sservicos/associacoes.php>
- Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (2014). Como caracterizar a cegueira [em linha]. *Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO) Web site*. Acedido 16 Março, 2014 em [http://acapo.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=202&catid=293](http://acapo.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=202&catid=293)
- Associação Beira Agueira de Apoio ao Deficiente Visual (2014). Cães Guia [em linha]. *Associação Beira Agueira de Apoio ao Deficiente Visual (ABAADV) Web site*. Acedido 18 Janeiro, 2014 em <http://www.caesguia.org/>
- Aviso n.º 14332/2012 de 25 de Outubro. Diário da República n.º 207 – II Série. Assembleia da República. Lisboa.
- Azevedo, F. (2010). O Papel do Sector do Turismo no Papel da Reabilitação Urbana da Baixa do Porto. (Tese de Mestrado não publicada). Faculdade de Engenharia da Universidade d Porto, Portugal.

- Batista, C. & Enumo, S. (2000). Desenvolvimento humano e impedimentos de origem orgânica: o caso da deficiência visual, In H. Novo e M. Menandro (Eds.), *Olhares Diversos- Estudando o Desenvolvimento Humano* (pp. 157-174). João Pessoa: Capes.
- Branco, J. (2006). Uma Nova Metodologia para a Reabilitação Urbana. Uma Nova Oportunidade para o Centro Histórico e a Baixa do Porto. *Cidades- Comunidades e Territórios*, 12/13, 35-52.
- Comissão Internacional de Monumentos e Sítios (1964). Carta de Veneza. *Instituto do património Histórico e Artístico Nacional do Governo Brasileiro (IPHAN) Web site*. Acedido 27 de Maio, 2014 em <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>
- Declaração n.º 236/2002 de 29 de Julho. Diário da República n.º 173 – II Série. Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente. Lisboa.
- Decreto-Lei n.º 48/1998 de 11 de Agosto. Diário da República n.º 184 – I Série A. Assembleia da República. Lisboa.
- Decreto-Lei n.º 107/2001 de 8 de Setembro. Diário da República n.º 209 – I Série A. Assembleia da República. Lisboa.
- Decreto-Lei n.º 104/2004 de 7 de Maio. Diário da República n.º 107 – I Série A. Presidência da República. Lisboa.
- Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de Agosto. Diário da República n.º 152 – I Série. Ministério do Trabalho e da Segurança Social. Lisboa.
- Decreto-Lei n.º 46/2006 de 28 de Agosto. Diário da República n.º 165 – Série Assembleia da República. Lisboa.



Decreto-Lei n.º 33/2013 de 16 de Maio. Diário da República n.º 94 – I Série. Conselho de Ministros. Lisboa.

Decreto-Lei n.º 106/2013 de 30 de julho. Diário da República n.º 145 – I Série. Ministério da Solidariedade e da Segurança Social. Lisboa.

Despacho n.º 12966/2009 de 2 de Junho. Diário da República n.º 106 – II Série. Ministérios do Trabalho e da Solidariedade Social, da Educação, da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior e da Cultura. Lisboa.

European Best Destinations (2014). Top Destinations in Europe [em linha]. *European Beste Destinations Web site*. Acedido 20 Junho, 2014, em <http://www.europeanbestdestinations.org/top/europe-best-destinations-2014/>

Falcão, M. (2000). O Porto, os planos municipais e o turismo. *Revista da Faculdade de Letras- Geografia I*, XV/XVI, 63-78.

Fernandes, J. (2005). Reabilitação de centros históricos e reutilização da cidade: o caso de Porto-Gaia. In *Conservar para quê: 8ª Mesa- redonda de Primavera*, Porto 213-230. Março 2004.

Fernandes, J. (2011). Centro Histórico e Urbanismo: Questões, Reflexões e Inquietações, a propósito do Porto, *Centros Históricos: Passado e Presente*. Seminário ocorrido na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto.

Fernandes, J. & Vasconcelos, P. (2002). Porto e Salvador : as proximidades de dois percursos urbanos distintos. *O Tripeiro*, 21(8), 228-254.

Fialho, M. (2014). Projeto “Rotas sem Barreiras”. *Rotas Sem Barreiras (um Turismo para Todos) Web site*. Acedido 24 Fevereiro, 2014 em <http://rotassembarreiras.com/pt/>

Flores, J. (2003). Planos de Salvaguarda e Reabilitação de Centros Históricos em Portugal. In *Centros Históricos e Planos Municipais de Ordenamento do*

*Território: actas do VIII Encontro Nacional dos Municípios com Centro Histórico*, Porto, 1-30, Out. 2003.

Gaspar, J. (2001). O retorno da paisagem à Geografia: Apontamentos místicos. *Finisterra*, XXXVI(72), 83-99.

HereWeGo (2014). Como funciona HereWeGo [em linha]. HereWeGo Web site. Acedido 20 Junho, 2014 em <http://herewegoapp.com/>

Ingold, T. (2000). *The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*. London and New York.: Routledge.

INE (2012). Censos - Resultados Definitivos- Portugal 2011. Instituto Nacional de Estatística (INE) Web site. Acedido 13 Setembro, 2013, em [http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine\\_censos\\_publicacao\\_det&contexto=pu&PUBLICACOESpub\\_boui=73212469&PUBLICACOESmodo=2&selTab=tab1&pcensos=61969554](http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_publicacao_det&contexto=pu&PUBLICACOESpub_boui=73212469&PUBLICACOESmodo=2&selTab=tab1&pcensos=61969554)

INE (2002). Censos- Resultados Definitivos- Portugal 2001. Instituto Nacional de Estatística (INE) Web site. Acedido 13 Setembro, 2013, em [http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine\\_censos\\_publicacao\\_det&menuBOUI=13707294&contexto=pu&PUBLICACOESpub\\_boui=133411&PUBLICACOESmodo=2&selTab=tab1](http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_publicacao_det&menuBOUI=13707294&contexto=pu&PUBLICACOESpub_boui=133411&PUBLICACOESmodo=2&selTab=tab1)

Instituto Nacional para a Reabilitação (2014). *Programa Praia Acessível- Praia para Todos Web Site*. Instituto Nacional para a Reabilitação (INR) Acedido 24 Maio, 2014, em <http://www.inr.pt/content/1/17/prai-a-accessivel-prai-a-para-todos>

Instituto de Turismo (2013). Perfil dos Turistas do Porto e Norte de Portugal- 2º Trimestre de 2013 [em linha]. *Porto e Norte Web site*. Acedido 15 Fevereiro , 2014 em <http://www.portoenorte.pt/client/files/0000000001/2194.pdf>

Jorge, A. (2011). *Introdução à percepção: Entre os sentidos e o conhecimento*. São Paulo: Editora Paulus.

- Kanashiro, M. (2003). A cidade e os sentidos: sentir a cidade. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, 7, 155-160. doi: <http://dx.doi.org/10.5380%2Fdma.v7i0>
- Loza, R., Osório, I., Petiz, C., & Real, M. (1998). Porto património mundial : processo de candidatura do centro histórico do Porto à UNESCO. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- Matos, F. (2007). Reabilitação Urbana da Baixa Portuense- Qualidade Habitacional. *Revista da Faculdade de Letras- Geografia- Universidade do Porto*, II (I), 33-54.
- Mealha, R., Quatenaire & SOPSEC (2011). Programa Estratégico de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Braga. *Câmara Municipal de Braga Web site*. Acedido 15 Janeiro, 2014 em [http://www.cm-braga.pt/docs/rurb/PERU\\_CHvFinal.pdf](http://www.cm-braga.pt/docs/rurb/PERU_CHvFinal.pdf)
- Michopoulou, E. & Buhalis, D. (2013). Information provision for challenging markets: The case of the accessibility requiring market in the context of tourism. *Information & Management*, 50 (5), 229-239. doi : 10.1016/j.im.2013.04.001
- Monteiro, A.(2001). *Importância dos espaços verdes para a promoção do Conforto Bioclimático e da Qualidade do Ar na cidade do Porto*. Retirado da Universidade do Porto, website Repositório Aberto: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/21313/2/importanciadosespacos000088232.pdf>
- Nunes, S., Lômonaco, J. (2008). Desenvolvimento de conceitos em cegos congênitos: caminhos de aquisição do conhecimento. *Revista Semestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional*, 12 (1), 119-138.
- Ochaita, E. & Rosa, A. (1995) Percepção, ação e conhecimento nas crianças cegas. IN Coll, C., Palacios,J. & Marchesi,A. (Eds.), *Desenvolvimento psicológico e educação: necessidades educativas especiais e aprendizagem escolar* (pp. 183-197). Porto Alegre: Artes Médicas.

- Organización Mundial del Turismo (OMT) & Fundación ACS (2014). *Manual sobre turismo accesible para todos. Alianzas público-privadas y buenas prácticas*. Madrid: UNWTO Publicaciones.
- Partidário, M. (1999). *Introdução ao ordenamento do Território*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Pedroso, P., Alves, T., Elyseu, J. & João, C. (2012). *Estudo: A prestação de serviços e a promoção da vida independente*. Lisboa: Acapo.
- Pelletier, J. & Delfante, C. (2000). *Cidades e Urbanismos no Mundo*. Lisboa: Instituto Piaget.
- PNAI (2006). *Plano Nacional de Acção para a Inclusão- 2006-2008*. Lisboa: Ministério do Trabalho e da Solidariedade.
- Porto Cultura (2014). Circuitos/ Percursos. *Porto Cultura Web site*. Acedido 23 Maio, 2014 em <http://portocultura.portodigital.pt/cn/site/index.php?u=Huf539GmhfuG0987DOguZqP23&a=2&sa=18>
- Porto Vivo (2005). *Revitalização Urbana e Social da Baixa do Porto*. Retirado de: [http://www.portovivosru.pt/pdfs/masterplan-sintese\\_executiva.pdf](http://www.portovivosru.pt/pdfs/masterplan-sintese_executiva.pdf)
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 110/2003 de 12 de Agosto. Diário da República n.º 185 – I Série B. Presidência do Conselho de Ministros. Lisboa.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2006 de 3 de Fevereiro. Diário da República n.º 25 – I Série B. Presidência do Conselho de Ministros. Lisboa.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 120/2006 de 21 de Setembro. Diário da República n.º 183 – I Série. Presidência do Conselho de Ministros. Lisboa.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2007 de 17 de Janeiro. Diário da República n.º 12 – I Série. Presidência do Conselho de Ministros. Lisboa.

Resolução do Conselho dos Ministros n.º 97/ 2010 de 14 de Dezembro. Diário da República n.º 240 – I Série. Presidência do Conselho de Ministros. Lisboa.

Richards, V., Pritchard, A., & Morgan, N. (2010). (Re)envisioning tourism and visual impairment. *Annals of Tourism Research*, 37 (4), 1097-1116. doi: 10.1016/j.annals.2010.04.011

Rodaway, P. (2002). *Sensuous Geographies: body, sense and place*. Nova York: Routledge.

Silva, A. (2001). *Imaginários Urbanos*. São Paulo: Perspectiva.

Small, J., Darcy, S. & Packer, T. (2012). The embodied tourist experiences of people with vision impairment: Management implications beyond the visual gaze. *Tourism Management*, 33 (4), 941-950. doi : 10.1016/j.tourman.2011.09.015

Smith, R. W.(1987). Leisure of disable tourists: barriers to participation. *Annals of Tourism Research*, 14 (2), 376-389. doi: 10.1016/0160-7383(87)90109-5

Sousa, R. (2007). As Interpretações da Paisagem. *Perspectiva Geográfica*, 3(3), 103-114.

Teles, P. (2012). Plano Local de Promoção da Acessibilidade- Município de Santarém. *Câmara Municipal de Santarém Web site*. Acedido 12 Janeiro, 2014 em <http://www.cm-santarem.pt/ordenamento/projectos/Documents/Volume%20II.pdf>

Torres, M. & Kozel, S. (2010). Paisagens sonoras: possíveis caminhos aos estudos culturais em Geografia. *RA ´EGA*, 20, 123-132.

Tuan, Y. (1980). *Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel.

- Tuan, Y. (1983). *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel.
- Turismo de Portugal (2007). Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) [em linha]. *Turismo de Portugal Web site*. Acedido 20 Março , 2014 em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202007.pdf>
- Turismo de Portugal (2011). Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) [em linha]. *Turismo de Portugal Web site*. Acedido 20 Março , 2014 em [http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/Documents/PENT\\_Revis%C3%A3o.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/Documents/PENT_Revis%C3%A3o.pdf)
- Turismo de Portugal (2012). Guia de Boas Práticas de Acessibilidade na Hotelaria. *Turismo de Portugal Web site*. Acedido 31 Maio, 2014 em [http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/Documents/Guia\\_boas\\_praticas\\_acessibilidades.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/Documents/Guia_boas_praticas_acessibilidades.pdf)
- Turismo de Portugal (2013). Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) [em linha]. *Turismo de Portugal Web site*. Acedido 20 Março , 2014 em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>
- Turismo de Portugal (2014). Guia de Boas Práticas de acessibilidade- Turismo Ativo [em linha]. *Turismo de Portugal Web site*. Acedido 31 Maio, 2014 em [http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/destinos/destinotur%20ADsticos/Documents/Guia%20de%20boas%20praticas%20\\_%20turismo%20ativo%20vfinal.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/destinos/destinotur%20ADsticos/Documents/Guia%20de%20boas%20praticas%20_%20turismo%20ativo%20vfinal.pdf)
- UNESCO (1972). Recomendação Paris- Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural [em linha]. *Instituto do património Histórico e Artístico Nacional do Governo Brasileiro (IPHAN) Web site*. Acedido 27 de Maio, 2014 <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=244>
- Urry, J. (2002). *The Tourist Gaze*. Londres: Sage Publications

- Veal, A. (2006). *Research Methods for Leisure and Tourism: A Practical Guide*. England: Pearson Education Limited.
- Waterlily (2014). Watterlily- Turismo para todos [em linha]. Waterlily Web site. Acedido 12 Junho, 2014 em <http://www.waterlily.pt/>
- Waterman, S. (2006). Geography and music: some introductory remarks. *GeoJournal*, 65 (1),1-2.
- World Health Organization (2010). International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems (ICD- 10 Version: 2010) [em linha]. *World Health Organization (WHO) Web site*. Acedido 21 Abril, 2014 em <http://apps.who.int/classifications/icd10/browse/2010/en#/H53-H54>
- World Health Organization (2012). Global Data on Visual Impairments [em linha]. *World Health Organization (WHO) Web site*. Acedido 22 Abril, 2014 em <http://www.who.int/blindness/GLOBALDATAFINALforweb.pdf>
- World Health Organization (2013). Health Topics 2013, Disabilities [em linha]. *World Health Organization (WHO) Web site*. Acedido 12 Março, 2014 em <http://www.who.int/topics/disabilities/en/>
- World Health Organization (2014). Priority eye diseases- Main causes of visual impairment [em linha]. *World Health Organization (WHO) Web site*. Acedido 14 Abril, 2014 em <http://www.who.int/blindness/causes/priority/en/>
- Yau, M., McKercher, B. & Packer, T. (2004). Traveling with a disability: More than an Access Issue, *Annals of Tourism Research*, 31(4), 946-960. doi: 10.1016/j.annals.2004.03.007

## 8. Anexos

### Anexo I - Lista de Associações de Apoio a Cegos e Amblíopes em Portugal

Associação	Descrição de Atividades
Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal - ACAPO	A ACAPO é, reconhecidamente, a instituição de referência na área da deficiência visual em Portugal. É uma instituição de e para pessoas deficientes visuais, assegurando, efectivamente, o seu envolvimento e participação em todos os domínios da vida social. Sede Nacional da Acapo -Lisboa /Delegação dos Açores Delegação de Faro /Delegação de Leiria Delegação de Braga /Delegação de Aveiro Delegação de Castelo Branco /Delegação da Guarda Delegação de Lisboa /Centro de Formação Profissional Lisboa /Delegação do Porto / Delegação de Viana do Castelo /Delegação de Vila Real Delegação Viseu /Delegação de Coimbra
Associação de Apoio e Informações a Cegos e Amblíopes - AAICA/ Lisboa	A AAICA Compromete-se com a divulgação de informação em prol das pessoas cegas e com baixa visão, através do seu site, da linha telefónica de apoio e de ações de informação/sensibilização.
Associação Promotora de Emprego de Deficientes - APEDV/ Lisboa	A APEDV tem como missão formar pessoas portadoras de deficiência visual (cegos/Baixa visão) com vista à integração no Mercado Normal de Trabalho.
Associação Promotora do Ensino a Cegos - APEC/Lisboa	Sendo a APEC detentora de uma oficina de produção de bengalas, comercializa também este produto.
Fundação Raquel e Martins Sain/Lisboa	A Fundação Sains, tem como fim "a realização de uma obra de educação e ocupação tiflológicas, nomeadamente na formação profissional de cegos, com o fim especial de lhes assegurar possibilidades de trabalho remunerado".
Associação Portuguesa de Deficientes – APD	A Associação tem por objecto a representação e a defesa dos interesses gerais, individuais e colectivos e, também, enquanto consumidores, dos deficientes portugueses. Tem várias Delegações no país.
Associação Beira Aguieira de Apoio aos Deficientes Visuais – ABAADV / Mortágua	A ABAADV surgiu como consequência de um Projecto Comunitário e tem como principal resposta social a Educação de Cães-guia para Cegos. Desta forma permite a utilização gratuita destes cães às pessoas portadoras de deficiência visual para quem este companheiro representa uma nova liberdade.
Associação de Retinopatia de Portugal - ARP	O objectivo da ARP é prestar apoio a pessoas afectadas por distrofias de retina, coróide e vítreo que são doenças que culminam em situações de cegueira ou de muito baixa visão. Presta serviços de saúde



**Anexo I** - Lista de Associações de Apoio a Cegos e Amblíopes (cont.)

Associação	Descrição de Atividades
Associação Nacional de Intervenção Precoce – ANIP / Coimbra	A ANIP tem como objectivo o suporte técnico a pais, profissionais e programas de intervenção precoce. Criar e dinamizar centro de recursos e documentação sobre IP.
Associação Nacional de Famílias para a Integração da Pessoa com Deficiência - AFID	Tem como objectivo promover a criação de estruturas que garantam a Reabilitação, Saúde, Educação, Formação, Desconstitucionalização e Integração da Pessoa com Deficiência, suas Famílias e outros grupos desfavorecidos, com Qualidade;
Fundação AFID Diferença / Amadora	Sem descrição
Associação de Apoio aos Deficientes Visuais do Distrito de Braga	Esta Associação procura envolver os deficientes visuais na sociedade e, simultaneamente, despertá-la para as problemáticas que estas pessoas vivem voltando-se para o exterior e procurando, através dos mais diversos mecanismos, fomentar pontes que conduzam à mudança de atitudes face à deficiência visual.
Iris Inclusiva – Associação de Cegos e Amblíopes / Viana do Castelo	Centro de Recursos para a Inclusão de Pessoas Cegas e com Baixa Visão. Assume como finalidade principal, em conformidade com os seus fins estatutários, a promoção da qualidade de vida dos cidadãos com deficiência visual e das suas famílias, designadamente através da dinamização de acções/iniciativas nas áreas da habilitação/reabilitação, da formação e emprego e da cultura/lazer, tendentes à sua plena integração escolar, profissional, social e comunitária.
Instituto Nacional para a Reabilitação	Serviços Informativos - A garantia de igualdade de oportunidades, o combate à discriminação e a valorização das pessoas com deficiência, numa perspectiva de promoção dos seus direitos fundamentais, são os princípios que norteiam a actuação do Instituto Nacional par a Reabilitação, I. P.

Fonte: Associação de Apoio e Informações a Cegos e Amblíopes (AAICA).

**Anexo II.** Resumo das principais Leis, Decretos e Despachos para Pessoas com Deficiência (2004-2014)

Tipo de Documento	Capítulo ou Artigo Específico	Descrição
<p>Directiva nº 27/2004/CE – 31 de Março. Do Parlamento Europeu e do Conselho da União Européia. Estabelece um código comunitário relativo aos medicamentos para uso humano.</p>	<p>Artigo 56.º-A – Nome dos Medicamentos escrito em Braille.</p>	<p>O nome do medicamento, como previsto na alínea (a) do artigo 54º, terá igualmente de figurar em formato Braille na embalagem. O titular da autorização de introdução no mercado garantirá que o folheto informativo estará disponível a pedido de organizações de doentes, em formatos apropriados aos invisuais e às pessoas com deficiências de visão.</p>
<p>Lei nº 38/2004 – 18 de Agosto Regime jurídico da prevenção, habilitação, reabilitação e participação da pessoa com deficiência.</p>	<p>Capítulo II – Princípios Fundamentais: Artigo 5.º – Princípio da Cidadania; Artigo 9.º – Princípio da Participação; Capítulo IV – Prevenção, habilitação, reabilitação e participação: Artigo 32.º – Direito à habitação e urbanismo; Capítulo V – Políticas Transversais: Artigo 43.º – Informação;</p>	<p>5.º - A pessoa com deficiência tem direito ao acesso a todos os bens e serviços da sociedade, bem como o direito e o dever de desempenhar um papel activo no desenvolvimento da sociedade. 9.º - A pessoa com deficiência tem o direito e o dever de participar no planeamento, desenvolvimento e acompanhamento da política de prevenção, habilitação, reabilitação e participação da pessoa com deficiência. 32.º - Medidas específicas necessárias para assegurar o acesso da pessoa com deficiência, nomeadamente aos espaços interiores e exteriores, mediante a eliminação de barreiras arquitectónicas na construção, ampliação e renovação. 43.º - 1 - O Estado e as demais entidades públicas e privadas devem colocar à disposição da pessoa com deficiência, em formato acessível, designadamente em Braille, caracteres ampliados, áudio, língua gestual, ou registo informático adequado, informação sobre os serviços, recursos e benefícios que lhes são destinados.</p>

**Anexo II.** Resumo das principais Leis, Decretos e Despachos para Pessoas com Deficiência (2004-2014) (cont.)

Tipo de Documento	Capítulo ou Artigo Específico	Descrição
Lei nº 47/2004 – 19 de Agosto Aprova a Lei-Quadro dos Museus Portugueses.	Capítulo – IV – Acesso Público: Artigo 59.º – Apoio as pessoas com deficiência;	1— Os visitantes com necessidades especiais, nomeadamente pessoas com deficiência, têm direito a um apoio específico. 2— O museu publicita o apoio referido no número anterior e promove condições de igualdade na fruição cultural.
Lei nº 46/2006 – 28 de Agosto Lei que proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde.	Capítulo I – Disposições Gerais: Artigo 1.º – Objecto; Capítulo II – Práticas discriminatórias: Artigo 4.º – Práticas discriminatórias;	1º - A presente Lei tem por objecto prevenir e proibir a discriminação, directa ou indirecta, em razão da deficiência, sob todas as suas formas, e sancionar a prática de actos que se traduzam na violação de quaisquer direitos fundamentais, ou na recusa ou condicionamento do exercício de quaisquer direitos económicos, sociais, culturais ou outros, por quaisquer pessoas, em razão de uma qualquer deficiência. 4º - a) A recusa de fornecimento ou o impedimento de fruição de bens ou serviços; d) A recusa ou o impedimento da utilização e divulgação da língua gestual; e) A recusa ou a limitação de acesso ao meio edificado ou a locais públicos ou abertos ao público; f) A recusa ou a limitação de acesso aos transportes públicos, quer sejam aéreos, terrestres ou marítimos; m) A adopção de medidas que limitem o acesso às novas tecnologias.
Decreto-Lei nº 163/2006 – 8 de Agosto.- Regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais.	Artigo 7.º - Direito à informação;	As organizações não governamentais das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade condicionada têm o direito de conhecer o estado e andamento dos processos de licenciamento ou autorização das operações urbanísticas e de obras de construção, ampliação, reconstrução e alteração dos edifícios, estabelecimentos e equipamentos referidos no artigo 2.º, (...)

**Anexo II.** Resumo das principais Leis, Decretos e Despachos para Pessoas com Deficiência (2004-2014) (cont.)

Tipo de Documento	Capítulo ou Artigo Específico	Descrição
<p>Decreto-Lei nº 163/2006 – 8 de Agosto. ANEXO – Normas técnicas específicas para pessoas com deficiência visual</p>	<p>Capítulo I:  Secção 1.1 Secção 1.2 Secção 1.3 Secção 1.6 Secção 1.8</p>	<p>Secção 1.1 – Percurso acessível - 1.6.5 - Caso sejam realizadas obras de construção, reconstrução ou alteração, as passagens de peões devem: 1) Ter os limites assinalados no piso por alteração da textura ou pintura com cor contrastante; 2) Ter o início e o fim assinalados no piso dos passeios por sinalização tátil;</p> <p>Secção 1.2 – Passeios e caminhos de peões - 1.2.1 - Os passeios adjacentes a vias principais e vias distribuidoras devem ter uma largura livre não inferior a 1,5 m;</p> <p>Secção 1.3 – Escadarias na via pública - 1) Devem possuir patamares superior e inferior com uma faixa de aproximação constituída por um material de revestimento de textura diferente e cor contrastante com o restante piso;</p> <p>Secção 1.6 – Passagens de peões de superfície: Os semáforos que sinalizam a travessia de peões instalados em vias com grande volume de tráfego de veículos ou intensidade de uso por pessoas com deficiência visual devem ser equipados com mecanismos complementares que emitam um sinal sonoro quando o sinal estiver verde para os peões.</p> <p>Secção 1.8 – Outros espaços de circulação e permanência de peões - 1.8.2 - Nos espaços de circulação e permanência de peões na via pública cuja área seja igual ou superior a 100 m<sup>2</sup>, deve ser dada atenção especial às seguintes condições;</p> <p>2) Deve proporcionar-se a legibilidade do espaço, através da adopção de elementos e texturas de pavimento que forneçam, nomeadamente às pessoas com deficiência da visão, a indicação dos principais percursos de atravessamento.</p>

**Anexo II.** Resumo das principais Leis, Decretos e Despachos para Pessoas com Deficiência (2004-2014) (cont.)

Tipo de Documento	Capítulo ou Artigo Específico	Descrição
<p>Decreto-Lei nº 163/2006 – 8 de Agosto. ANEXO – Normas técnicas específicas para pessoas com deficiência visual</p>	<p>Capítulo I:  Secção 4.3 Secção 4.13</p>	<p>Secção 4.3 - Largura livre - 4.3.1 - Os percursos pedonais devem ter em todo o seu desenvolvimento um canal de circulação contínuo e desimpedido de obstruções com uma largura não inferior a 1,2 m, medida ao nível do pavimento; 4.3.2 - Devem incluir-se nas obstruções referidas no nº 4.3.1 o mobiliário urbano, as árvores, as placas de sinalização, as bocas-de-incêndio, as caleiras sobrelevadas, as caixas de electricidade, as papeleiras ou outros elementos que bloqueiem ou prejudiquem a progressão das pessoas. Secção 4.13 – Elementos vegetais - 4.13.1 - As caldeiras das árvores existentes nos percursos acessíveis e situadas ao nível do piso devem ser revestidas por grelhas de protecção ou devem estar assinaladas com um separador com uma altura não inferior a 0,3 m que permita a sua identificação por pessoas com deficiência visual.</p>
<p>Lei nº 27/2007 – 30 de Julho Aprova a Lei da televisão, que regula o acesso à actividade de televisão e o seu exercício.</p>	<p>SECÇÃO II - Obrigações dos operadores:  Artigo 33.º - Direito a extractos informativos;</p>	<p>1 - Os responsáveis pela realização de espectáculos ou outros eventos públicos que ocorram em território nacional, bem como os titulares de direitos exclusivos que sobre eles incidam, não podem opor-se à transmissão de breves obrigações que permite o acompanhamento das emissões por pessoas com necessidades especiais, nomeadamente através do recurso à legendagem, à interpretação por meio de língua gestual, à áudiodescrição ou a outras técnicas que se revelem adequadas, com base num plano plurianual que preveja o seu cumprimento gradual, tendo em conta as condições técnicas e de mercado em cada momento por ela verificadas.</p>

**Anexo II.** Resumo das principais Leis, Decretos e Despachos para Pessoas com Deficiência (2004-2014) (cont.)

Tipo de Documento	Capítulo ou Artigo Específico	Descrição
Resolução do Conselho dos Ministros nº 155/2007	O Conselho de Ministros resolve;	1 - Determinar que as formas de organização e apresentação dos sítios da Internet do Governo e dos serviços e organismos públicos da administração central sejam escolhidas de forma a permitirem ou facilitarem o seu acesso pelos cidadãos com necessidades especiais, devendo respeitar o nível de conformidade «A» das directrizes sobre a acessibilidade do conteúdo da web, desenvolvidas pelo World Wide Web Consortium (W3C).
Lei nº 33/2008 – 22 de Julho Estabelece medidas de promoção da acessibilidade à informação sobre determinados bens de venda ao público para pessoas com deficiências e incapacidades visuais.	Capítulo II - Deveres das sociedades de distribuição:  Artigo 4.º Artigo 7.º	Artigo 4.º - Informação em Braille; Nos estabelecimentos seleccionados nos termos do artigo 6.º é assegurada, no acto da compra, a impressão em braille, numa etiqueta por produto, da informação tida como necessária, nomeadamente a relativa a: a) Denominação e características principais; b) Data de validade. Artigo 7.º – Publicitação dos estabelecimentos; 1 - Uma lista actualizada dos estabelecimentos seleccionados deve ser disponibilizada nas organizações públicas ou privadas de defesa do consumidor e nas associações de pessoas com deficiências e incapacidades visuais.
Despacho nº 12966/2009 – 2 de Junho Constituição do núcleo para o Braille e meios complementares de leitura	Considera;	É necessário definir as condições adequadas ao enquadramento, estruturação, normalização e desenvolvimento do emprego do Braille, bem como rentabilizar ao máximo os meios disponíveis, no sentido de se elaborarem e cumprirem em tempo oportuno programas de produção bibliográfica adequados às reais necessidades das pessoas cegas e amblíopes;

**Anexo II.** Resumo das principais Leis, Decretos e Despachos para Pessoas com Deficiência (2004-2014) (cont.)

Tipo de Documento	Capítulo ou Artigo Específico	Descrição
Resolução do Conselho de Ministros nº97/2010 – 14 de Dezembro Estratégia Nacional para a Deficiência 2011-2013 (Endef)	Principais Ações;	A presente Estratégia Nacional para a Deficiência 2011-2013 (ENDEF) permitirá consolidar este investimento intersectorial, definindo-se, para o efeito, um conjunto de medidas plurianuais distribuídas por cinco eixos estratégicos: eixo n.º 1, «Deficiência e multidiscriminação»; eixo n.º 2, «Justiça e exercício de direitos»; eixo n.º 3, «Autonomia e qualidade de vida»; eixo n.º 4, «Acessibilidades e design para todos», e eixo n.º 5, «Modernização administrativa e sistemas de informação».
Decreto – Lei nº 106/2013 – 30 de Julho Define o estatuto das organizações não governamentais das pessoas com deficiência bem como os apoios a conceder pelo Estado a tais organizações.	Artigo 3.º - Objetivos;	1 - As ONGPD prosseguem os seguintes objetivos: a) A defesa e promoção dos direitos e interesses das pessoas com deficiência e suas famílias, em ordem à integração social e familiar dos seus membros, à respetiva valorização e realização pessoal e profissional; b) A eliminação de todas as formas de discriminação das pessoas com deficiência; c) A promoção da igualdade de tratamento das pessoas com deficiência.

Fonte: Elaboração própria a partir da legislação comunitária e portuguesa.

### **Anexo III.** Eixos de Perguntas – *Focus Group*

#### Eixo 1: Informações Pessoais

Nome:	Idade:
Estado civil:	Instrumento de apoio para locomoção:
Freguesia de residência:	Início da manifestação da cegueira ou baixa visão:
Domínio do Braille ou outras formas de leitura e escrita:	Obs:

#### Eixo 2: Experiências em Viagens

Experiências em viagens:	Habito de viajar:
Últimos Sítios visitados:	Seguiu algum percurso pré-estabelecido:
Acompanhado / Sozinho:	Algum tipo de constrangimento:
Obs:	

#### Eixo 3: Mobilidade e Orientação

Quais os tipos de informações que precisam para chegar aos locais:
Como se orientam em ambientes públicos:
Principais dificuldades durante os percursos ou visitas:
Obs:

#### Eixo 4: Material de Apoio

Como seria um material de apoio acessível em papel:
O que não pode faltar num aplicativo específico para atividades turísticas num telemóvel:
Importância de um guia turístico (pessoa):
Viabilidade de um áudio-guia:
Material fixo no posto de turismo:
Obs:

Fonte: Elaboração própria.