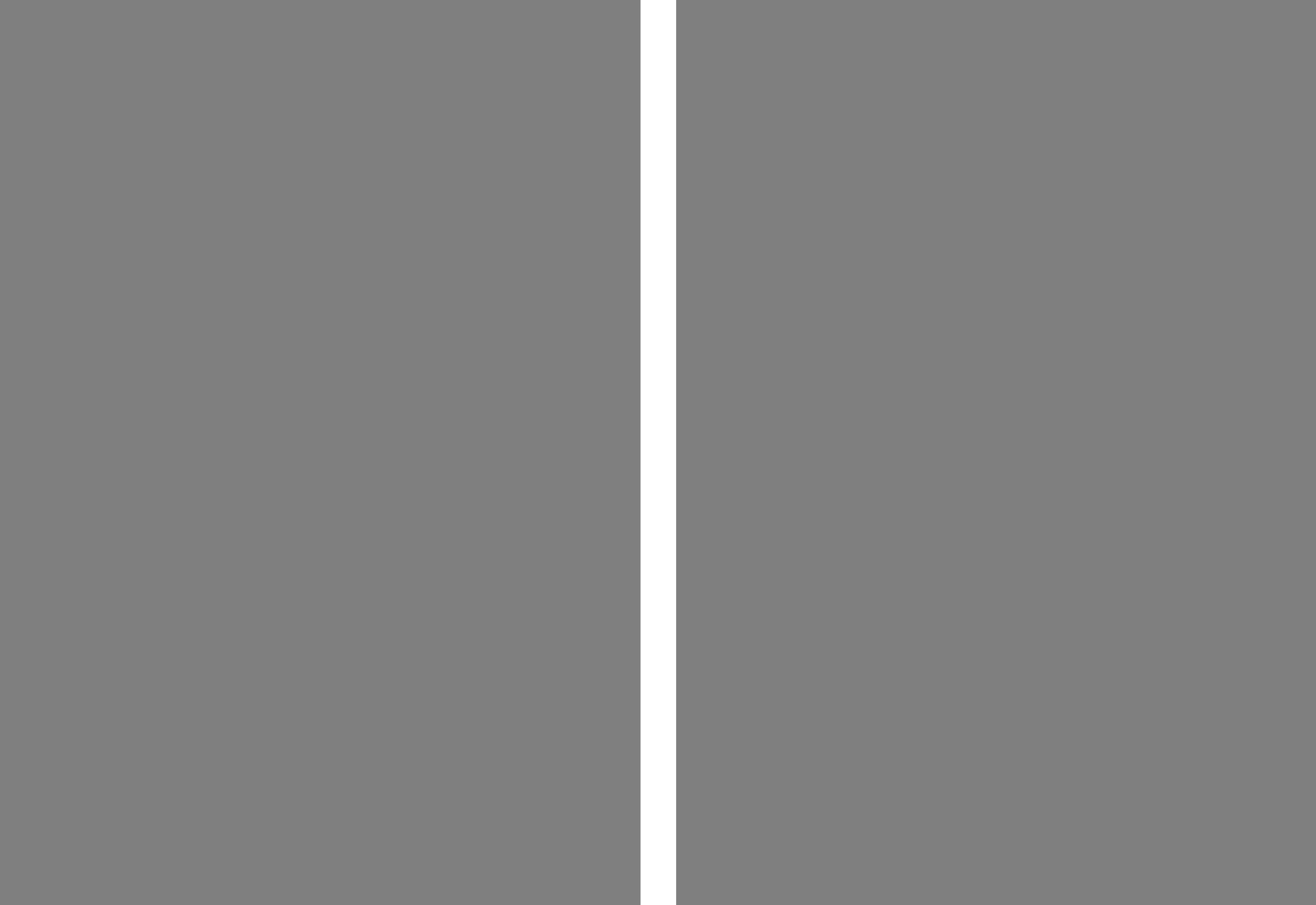




Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Neuza Clariana Teixeira Pereira da Silva

**Contributos do planeamento inclusivo na
promoção do turismo acessível: O caso de
estudo do Centro Histórico de Guimarães**





Universidade do Minho

Instituto de Ciências Sociais

Neuza Clariana Teixeira Pereira
da Silva

**Contributos do planeamento
inclusivo na promoção do turismo
acessível: O caso de estudo do
Centro Histórico de Guimarães**

Dissertação de Mestrado
Mestrado em Geografia – Especialização em
Sistemas de Informação Geográfica

Trabalho efetuado sob a orientação da
**Professora Doutora Maria José Boavida
Miguel Caldeira**
e do
**Professor Doutor Flávio Paulo
Jorge Nunes**

DIREITOS DE AUTOR E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DO TRABALHO POR TERCEIROS

Este é um trabalho académico que pode ser utilizado por terceiros desde que respeitadas as regras e boas práticas internacionalmente aceites, no que concerne aos direitos de autor e direitos conexos.

Assim, o presente trabalho pode ser utilizado nos termos previstos na licença abaixo indicada.

Caso o utilizador necessite de permissão para poder fazer um uso do trabalho em condições não previstas no licenciamento indicado, deverá contactar o autor, através do RepositóriUM da Universidade do Minho.



**Atribuição
CC BY**

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

AGRADECIMENTOS

O término desta etapa da minha vida, só foi possível com o apoio, energia e força de várias pessoas, a quem dedico especialmente este projeto de vida.

À minha orientadora, Professora Maria José Caldeira, agradeço a orientação exemplar, a partilha constante de ideias, o apoio incondicional nos momentos mais difíceis e por ter sempre acreditado em mim e neste projeto. Ao meu orientador, Professor Flávio Paulo Jorge Nunes pela orientação pautada por um elevado e rigoroso nível científico, uma visão crítica e oportuna, pelo contributo constante no melhoramento da dissertação.

O meu agradecimento especial ao Dr. Bruno Lameiras, pela disponibilidade e participação no trabalho de campo, foi fundamental a sua colaboração e partilha de problemas que normalmente enfrenta no seu dia-dia nas cidades. Estarei eternamente grata pela amabilidade e interesse que evidenciou neste projeto de investigação. Espero que de alguma forma, este trabalho possa futuramente contribuir para o melhoramento das nossas cidades, e consecutivamente na sua vida. O meu muito obrigada.

Ao meu namorado, Tiago, agradeço profundamente, o incentivo em regressar à academia e finalizar esta etapa na minha vida, nunca duvidou das minhas capacidades e do meu potencial. Muito obrigada, pela total disponibilidade, companheirismo e encorajamento naqueles momentos cruciais desta jornada. Obrigada, pela leitura crítica e atenta das versões preliminares e pelo acompanhamento no trabalho de campo, sem ti teria sido tudo muito mais difícil.

Agradeço à minha família, por sempre me acompanhar ao longo da vida, em especial ao meu irmão, Marco, por toda a ajuda, em especial pelos conselhos gráficos que em muito contribuíram para o produto final.

À Professora Manuela, o meu obrigada por todos os momentos de partilha e conversas produtivas ao longo destes anos, em especial o apoio constante neste meu regresso.

À D. Isabel Salgado, do Departamento de Geografia da Universidade do Minho, agradeço amabilidade em todas as questões institucionais e pela amizade ao longo dos vários anos geográficos.

Agradeço à querida amiga Catarina Pinheiro, ao eterno amigo Hélder Lopes, pelo incentivo na conclusão desta fase da minha vida, pelo apoio incondicional, pelas conversas, conselhos e críticas construtivas que em muito me ajudaram neste processo.

As minha amigas Andreia, Sara, Tany, Ada pelas palavras de apoio. À Sara Catarina pelos conselhos e palavras de incentivo.

Por fim, a todos aqueles que contribuíram, direta ou indiretamente, para a realização desta dissertação, o meu sincero agradecimento.

DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE

Declaro ter atuado com integridade na elaboração do presente trabalho académico e confirmo que não recorri à prática de plágio nem a qualquer forma de utilização indevida ou falsificação de informações ou resultados em nenhuma das etapas conducente à sua elaboração.

Mais declaro que conheço e que respeitei o Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

RESUMO

Cidade Inclusiva, planeada e gerida a pensar em todos e não apenas numa maioria, e, Turismo Acessível, que possibilite a apropriação turística dos território por cidadãos com necessidades especiais; são preocupações cada vez mais presentes nas sociedades contemporâneas, em especial na ação dos planeadores e das entidades públicas com responsabilidades em matéria de gestão urbanística. Contudo, apesar do desenvolvimento de planos onde este tipo de preocupações começa a estar presente, e da consciencialização da sociedade para estas problemáticas, as cidades de hoje, efetivamente, ainda não se encontram preparadas para a promoção da inclusão de todos que nelas habitam ou que as visitam. É face a este desafio que a promoção do turismo acessível se tem vindo a tornar um desígnio para um número crescente de cidades. Sendo o centro histórico da cidade de Guimarães, classificado pela UNESCO em 2001 como Património da Humanidade, um importante destino turístico no Norte de Portugal, esta dissertação pretende analisar a sua adequação ao turismo acessível. Metodologicamente, avaliam-se as condicionantes na visitação e apropriação de um percurso turístico no Centro Histórico de Guimarães, por parte de um turista com mobilidade condicionada. O estudo das condições que esse percurso oferece revelou, que existe ainda um conjunto de debilidades que urge resolver, por forma a tornar o percurso acessível a todos. Começando pela disponibilização de informação adequada a turistas/excursionistas com mobilidade condicionada, com a finalidade de proporcionar uma melhor programação da sua visita. A resolução dos problemas implica a necessidade de atuar junto dos diversos níveis de governança (autoridades e atores locais) de Guimarães, de modo a adequar a oferta turística e a cidade a todos os públicos. Com a análise efetuada, foi possível perceber que a visita ao Centro Histórico de Guimarães para visitantes ou turistas com mobilidade condicionada é ainda um desafio, sendo que este trabalho pretende ser um pequeno contributo para que a cidade de Guimarães se possa afirmar como uma cidade progressivamente mais inclusiva.

PALAVRAS-CHAVE: Direito à Cidade, Planeamento Inclusivo, Turismo Acessível, Cidadãos com Mobilidade Condicionada, Guimarães

ABSTRACT

CONTRIBUTIONS OF INCLUSIVE PLANNING IN PROMOTING ACCESSIBLE TOURISM: THE CASE STUDY OF THE HISTORIC CENTER OF GUIMARÃES

Inclusive City, planned and managed with everyone in mind and not just the majority, as well as Accessible Tourism, which enables the touristic appropriation of the territory by citizens with special needs; are concerns that are increasingly present in contemporary societies, especially in the actions of urbanistic planners and public entities with responsibilities in terms of urban management. However, despite the development of plans where this type of concerns begins to be considered, and the awareness of society for these problems, today's cities, effectively, are still not prepared to promote the inclusion of all who live in them or who visit them. The challenge that the promotion of accessible tourism has become a goal for a growing number of cities. Being the historic center of the city of Guimarães, classified by UNESCO in 2001 as a World Heritage Site, an important tourist destination in Northern Portugal, this dissertation aims to analyze its suitability for accessible tourism. Methodologically, the constraints on the visitation and appropriation of a tourist route in the Historic Center of Guimarães, by a tourist with conditional mobility, are evaluated. The study of the conditions that this route offers revealed that there is still a set of weaknesses that urgently need to be resolved, in order to make the route accessible to all. Starting by providing adequate information to tourists/excursionists with conditional mobility, in order to provide a better planning of their visit. The resolution of these problems implies the need to work together with the different levels of governance (authorities and local actors) in Guimarães, in order to adapt the tourist offer and the city to all citizens. With the analysis carried out, it was possible to perceive that the visit to the Historic Center of Guimarães for visitors or tourists with conditional mobility is still a challenge, therefore this work intends to be a small contribution so that the city of Guimarães can safely be seen as a city progressively more inclusive.

Key Words: Right to the City, Inclusive Planning, Accessible Tourism, Citizens with conditional mobility, Guimarães

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I – PLANEAMENTO INCLUSIVO EM ESPAÇOS URBANOS	9
1.1- Planeamento Inclusivo	11
1.2- Deficiência e Acessibilidade	19
1.3- Cidadãos com Mobilidade Condicionada e o <i>Design</i> Universal	24
CAPÍTULO II - TURISMO ACESSÍVEL	30
2.1- Variações terminológicas	31
2.2- Vertentes de análise do turismo acessível	34
2.3- A promoção do turismo acessível na Europa	40
CAPÍTULO III- O TURISMO ACESSÍVEL EM PORTUGAL	46
3.1- A investigação sobre o turismo acessível em Portugal e a contextualização legislativa	47
3.2- Políticas Públicas e o Turismo Acessível	49
3.3. - Setor Empresarial e Associativo e o Turismo Acessível	54
3.3.1. Associação Salvador	56
3.3.2- Acesso Cultura	57
3.3.3- Accessible Portugal	58
3.4- Plataformas e Aplicações no setor do Turismo Acessível	58
3.5- Boas Práticas de Turismo Acessível em Portugal	61
3.5.1- Rota Sem Barreiras	62
3.5.2- Lousã, destino de Turismo Acessível (LDTA)	64
3.5.3- Itinerários acessíveis - Turismo de Portugal	66
CAPÍTULO IV – UMA GEOGRAFIA DO ALOJAMENTO TURÍSTICO ADAPTADO DO NORTE DE PORTUGAL E GUIMARÃES	69
4.1- Evolução da procura turística no Norte de Portugal	71
4.2- A oferta de alojamento turístico na Região Norte	76
4.2.1- Análise do alojamento turístico adaptado do Norte de Portugal 2016 - 2022	79
4.3- Enquadramento territorial e análise do alojamento turístico adaptado em Guimarães	86
CAPÍTULO V- A ADEQUAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE GUIMARÃES A PESSOAS COM MOBILIDADE CONDICIONADA	89
5.1- Percurso do Centro Histórico de Guimarães	92
5.2- Avaliação das condições de acessibilidade física e grau de adaptação dos edifícios	93

5.3- Avaliação condições de mobilidade do percurso selecionado	102
5.3.1- Avaliação do percurso em 2016.....	102
5.3.2 – Avaliação do percurso em 2022.....	105
5.4- Oportunidade e desafio para afirmação de Guimarães como cidade inclusiva	116
CONCLUSÃO	123
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	129
ANEXOS	145

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Planeamento inclusivo - modelo conceptual	18
Figura 2. Perspetiva geométrica que destaca a diferença entre as necessidades de todos e apenas as dos mais aptos e saudáveis	25
Figura 3. Alguns exemplos do designer universal aplicado ao Planeamento Urbano	28
Figura 4. Modelo conceptual do turismo acessível	39
Figura 5 - Bairro Europeu Kirchberg - Luxemburgo	44
Figura 6- Estação Funicular do Luxemburgo	45
Figura 7. Iniciativas do Município de Lousã na inclusão de todos na sociedade	64
Figura 8 - Guimarães - Itinerário Acessível	67
Figura 9. Número de hóspedes nos alojamentos turísticos, por NUTS II	72
Figura 10. Número de Dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico - NUTS III - Região Norte	74
Figura 11 - Número de hóspedes (2014-2021), por NUTS III da Região Norte	74
Figura 12. Número de hóspedes (2014-2021), nos municípios da NUTS Ave	76
Figura 13. Evolução do número de alojamentos turísticos (2009-2021), por NUTS II	77
Figura 14. Evolução do número de alojamentos turísticos (2009-2021), por NUTS III da Região Norte de Portugal	78
Figura 15 - Evolução do número de alojamentos turísticos (2009-2021), nos municípios da NUTS Ave..	78
Figura 16. Alojamentos turísticos da Região Norte de Portugal e Quocientes de Localização de alojamentos turísticos com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada, em 2016, Fonte: Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com	83
Figura 17. Alojamentos turísticos da Região Norte de Portugal e Quocientes de Localização de alojamentos turísticos com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada, em 2022, Fonte: Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com	84
Figura 18. Variação absoluta alojamentos com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada a turísticos da Região Norte, entre 2016 - 2022, Fonte: Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com	85
Figura 19. Alojamento turístico no município de Guimarães com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada, em 2022. Fonte: Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com	87
Figura 20 . Percurso - Centro Histórico de Guimarães	92
Figura 21. Caracterização das funções ao longo do percurso.	94
Figura 22. Acessibilidade e WC adaptada aos edifícios.	95
Figura 23. Acessibilidade aos edifícios e WC adaptada.	96
Figura 24. Edifícios Acessíveis e com WC adaptada	97
B. Figura 25. Edifícios acessíveis com ajuda e com WC adaptada	98
Figura 26. Acessível sem WC adaptada - Biblioteca Municipal Raul Brandão	99
Figura 27. Comércio e Restaurante não acessível e sem WC adaptada	100
Figura 28. WC públicos não adotados a pessoas com mobilidade condicionada	100
Figura 29 . Edifícios não acessíveis	101
Figura 30. Avaliação das condições de mobilidade do percurso em 2016.	104
Figura 31. Localização das fotografias apresentadas nas tabelas abaixo	106

Figura 32. Mapa de declives e da largura dos passeios.....	110
Figura 33. Tipo e estado de conservação do piso.	111
Figura 34. Avaliação das condições de mobilidade do percurso.	115
Figura 35. Proposta de intervenção no piso e no rebaixamento de passeios	118
Figura 36. Proposta de intervenção na passadeira	119
Figura 37. Mapa informativo da oferta turística acessível e das questões de mobilidade de um percurso do centro histórico de Guimarães.	122

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Autores cujas reflexões aprofundam o debate em torno do conceito do Direito à Cidade	12
Tabela 2. Programas, Convenções e Estratégias implementadas na União Europeia para melhorar as acessibilidades de pessoas com deficiência	22
Tabela 3. Fatores considerados no Conceito Europeu de Acessibilidade	23
Tabela 4 . Princípios do <i>Design</i> Universal	27
Tabela 5. Estudo sobre a deficiência e o turismo.....	35
Tabela 6. Vertentes de análise do turismo acessível	37
Tabela 7- Boas Práticas das cidades vencedoras do Prémio European Access City.....	43
Tabela 8- Fundações e países europeus envolvidos na Liga das Cidades Históricas e Acessíveis	45
Tabela 9. Planos de ação e de promoção do Turismo Acessível de 2006-2015.....	49
Tabela 10. Planos, Programas e Estratégias de promoção do Turismo Acessível em Portugal, em vigor	50
Tabela 11. Plano Turismo +Sustentável 20-23 - Eixo 1	52
Tabela 12. Resultados do inquérito sobre as acessibilidades a todas as Autarquias Portuguesas.....	53
Tabela 13..Empresas de Turismo Acessível em Portugal.....	55
Tabela 14- Plataformas e aplicações relacionadas com o turismo acessível	60
Tabela 15. Fórmula coeficiente de localização	70
Tabela 16 Caracterização das condições de mobilidade do percurso por troços em 2016	102
Tabela 17: Critérios e Parâmetros de análise em 2016	103
Tabela 18: Análise multicritério (ponderada) para a avaliação das condições de mobilidade do percurso em 2016.....	103
Tabela 19 . Barreiras e dificuldades encontradas durante o percurso e propostas de melhoria.....	107
Tabela 20. Bons exemplos verificados ao longo do percurso	108
Tabela 21- Caracterização das condições de mobilidade do percurso por troços em 2022	112
Tabela 22. Critérios e Parâmetros de análise em 2022	113
Tabela 23. Análise Multicritério em 2022	114
Tabela 24. Síntese de proposta a implementar no Centro Histórico de Guimarães	117

INTRODUÇÃO

Apresentação do estudo e sua pertinência

Uma cidade pensada e preparada para fomentar o seu uso e apropriação por parte de todos os que nela habitam ou visitam, incluindo pessoas com necessidades especiais, é uma preocupação crescente na sociedade atual, passando a integrar os objetivos de muitas entidades públicas e organizações não governamentais. Neste sentido, têm-se desenvolvido à escala europeia, nacional e local, um conjunto muito diverso de programas, convenções e estratégias que pretendem, em última análise, melhorar a qualidade de vida das pessoas com deficiência reforçando a sua inclusão social; tais como: Convenção Sobre Os Direitos Das Pessoas Com Deficiência; Estratégia europeia para a Deficiência; O Programa “ALL FOR ALL”; Estratégia de Promoção da Acessibilidade e da Inclusão dos Museus, Monumentos e Palácios. (Comissão europeia, 2010 e European Disability Forum, 2018, Turismo de Portugal, 2017, INR 2020a)

O surgimento destas diretrizes políticas é especialmente importante, uma vez que, segundo a Organização Mundial de Saúde (2021), 1 bilhão de pessoas (15% da população global), vive com algum tipo de incapacidade física ao intelectual (OMS,2021). Esta é uma preocupação com especial incidência junto da população mais idosa, pois em 2017 na Europa verificou-se que 46% das pessoas com 60 anos ou mais têm algum tipo de deficiência (Nações Unidas, 2019), o que em muitos casos se reflete numa mobilidade condicionada; algo que deve merecer uma especial atenção em Portugal onde, segundo o Recenseamento Geral da População, em 2021 quase um quarto do total da população (23,4%) tinha mais de 65 anos de idade (Censos de 2021).

Apesar do surgimento recente de muitos documentos orientadores da ação política direcionados para a especificidade deste público, a par de uma maior consciencialização da sociedade para os problemas da acessibilidade e inclusão dos cidadãos com necessidades especiais, as cidades de hoje estão ainda distantes de se revelarem verdadeiramente acessíveis a todos os cidadãos, existindo um longo caminho a percorrer neste objetivo e missão. Algo que deve ser merecer uma atenção urgente não apenas por questões de justiça e inclusão social, mas também por questões económicas pois segundo estimativas da União Europeia, o turismo europeu está a perder a cada ano cerca de 142 mil milhões de euros devido à falta de condições das infraestruturas e serviços adequados para os turistas com deficiências, incluindo os de idade avançada que perdem a locomoção (Turismo de Portugal, 2017). Estes dados vêm assim reforçar a urgência em planear

e eliminar barreiras, facilitando e/ou permitindo práticas turísticas também aos cidadãos com algum tipo de deficiência. Esta dissertação procura contribuir para esse objetivo, centrando-se, contudo, nos cidadãos com dificuldades de locomoção e que por isso têm uma mobilidade condicionada, acreditado que a melhoria da acessibilidade nos espaços urbanos pode impulsionar práticas de um turismo inclusivo. Fá-lo, empiricamente, através de um exercício em que se avalia a adequação e adaptação do centro histórico de Guimarães a turistas com mobilidade condicionada, com a finalidade de conhecer as debilidades e problemas que estes enfrentam quando visitam a cidade e seus principais monumentos, equipamento e serviços, e de sugerir medidas de melhoria, com a finalidade de promover práticas de planeamento urbano mais equitativas, responsáveis e socialmente justas.

Breve problematização da temática em análise

Este estudo posiciona-se analiticamente na articulação de dois conceitos estruturantes no âmbito das problemática das cidades inclusivas, nomeadamente o planeamento urbano inclusivo e o turismo acessível. No caso do planeamento urbano inclusivo, este é um conceito bastante abrangente que agrega um conjunto de particularidades que se articulam com temáticas que têm merecido uma especial atenção por parte de quem reflete sobre o fenómeno urbano e os principais desafios que as cidades enfrentam, nomeadamente sobre as questões vastas e complexas associadas com o direito à cidade e a justiça espacial (Lefebvre, 1968; Harvey, 2008; Soja, 2010). Operacionalmente o planeamento urbano inclusivo vem procurar definir princípios de transformação e gestão urbana, que visem possibilitar que as cidades se tornem progressivamente espaços de oportunidades para todos, e cada vez menos contextos promotores de fenómenos de exclusão e segregação (Anttiroiko & de Jong, 2020).

Quando se ambiciona uma cidade planeada para todos é importante possibilitar a mesma oportunidade do seu uso e apropriação, independentemente de nos movermos com total autonomia ou com o auxílio de uma cadeira de rodas (Nações Unidas, 2017; Orellana et al., 2020). Ou seja, uma cidade onde tenham sido aplicadas metodologias de planeamento inclusivo é uma cidade que se pretende afirmar como um lugar para todos, não excluindo nenhum indivíduo independentemente da sua condição de cidadão com necessidade especial, mas também independentemente da sua idade, situação económica, género, raça, etnia ou religião (UN-HABITAT, 2002).

Assim, para que uma cidade seja verdadeiramente inclusiva, entre muitas outras dimensões, esta terá de permitir que qualquer pessoa independentemente da sua condição a consiga visitar. Sendo que o conceito de turismo acessível surgiu assim para expressar essa necessidade de integração nas práticas turísticas de todas as pessoas, incluindo as que têm algum tipo de limitação (de mobilidade, de visão, de audição, de expressão verbal, ou mesmo cognitivas), possibilitando que também estas descubram os atrativos e especificidades das cidades que vistam, da forma mais digna e independente possível (Gillovic & McIntosh, 2020; Sisto *et al.*, 2022). Para além das preocupações de igualdade e justiça, o turismo acessível tem ganho relevância mesmo em termos económicos, tornando-se um nicho de mercado recente (Kasimati, 2019). Promover a sua crescente prática implica melhorar as acessibilidades dos espaços urbanos. Sendo que a Organização Mundial de Turismo considera que a acessibilidade dos equipamentos e serviços numa cidade, incluindo os seus espaços públicos e atrativos turísticos, não é apenas uma questão de direito, mas é também uma oportunidade de negócio, de modo que os destinos e as empresas possam ser usufruídos por todos os potenciais visitantes, aumentando assim as suas perspetivas de receitas (UNWTO, 2022). Pela conjugação destes fatores, as cidades devem ser pensadas e programadas como espaços para todos, proporcionando acessibilidade de todos às instalações, produtos e serviços turísticos.

A presente dissertação procura trazer um contributo para aprofundar o debate e a reflexão em torno destas problemáticas, nomeadamente através de um caso de estudo que pretende avaliar a acessibilidade a cidadãos com mobilidade condicionada num percurso turístico do centro histórico de Guimarães.

Questões de partida e objetivos específicos

Esta investigação pretende analisar o modo como as cidades estão a adequar-se ao desafio de inclusão de todos os que nela habitam ou visitam, possibilitado que as suas oportunidades estejam ao alcance de qualquer cidadão, mesmo que integrados em grupos minoritários; centrando-se, em concreto, na avaliação da adaptação da cidade a turistas com mobilidade condicionada. Para tal o desenvolvimento deste estudo foi norteado por um conjunto de quatro questões de partida, em torno das quais se definiram diversos objetivos específicos.

Questão 1ª - Qual o estado da arte no estudo e investigação das problemáticas associadas ao planeamento urbano inclusivo e ao turismo acessível?

- debater as principais formalizações teóricas que têm sido problematizadas com a evolução recente do conceito de direito à cidade, justiça espacial, cidade inclusiva e de turismo acessível;
- diferenciar mobilidade e acessibilidade, conceitos-chave para abordar as especificidades sentidas pelos cidadãos com mobilidade condicionada e as suas dificuldades na apropriação dos espaços urbanos;
- refletir e analisar o impacto que o turismo acessível tem em Portugal e na Europa, procurando compreender a realidade atual na preparação dos destinos turísticos para a sua adequação às necessidades deste nicho de mercado.

Questão 2ª - Qual o nível de adequação da oferta de alojamento turístico para pessoas com mobilidade condicionada no Norte de Portugal e em Guimarães?

- avaliar a evolução recente da procura turística na NUTS2 Norte e no município de Guimarães;
- promover uma análise geográfica quanto à oferta do alojamento turístico com quartos adaptados a cidadãos com mobilidade condicionada.

Questão 3ª Que condições de acessibilidade apresenta o centro histórico de Guimarães para turistas com mobilidade condicionada?

- aferir o nível de acessibilidade aos equipamentos e serviços do centro histórico de Guimarães, ao longo de um percurso de visita previamente definido;
- confrontar a ponderação atribuída aos critérios objetivamente avaliados com os resultados de uma apreciação qualitativa do percurso, por parte de um cidadão que se move com recurso a uma cadeira de rodas.

Questão 4ª Que sugestões podem ser transmitidas ao poder autárquico local, no sentido de aprofundar a promoção do turismo acessível na cidade de Guimarães?

- desenvolver um panfleto informativo referente a oferta de turismo acessível no centro histórico de Guimarães;

- criar uma ferramenta online que permita o acesso instantâneo e atualizado à oferta de turismo acessível em Guimarães.

Metodologia de investigação

A condução desta investigação baseia-se na conjugação e articulação de abordagens metodológicas quantitativas e qualitativas, bem como no cruzamento de uma análise suportada em dados primários e secundários, que se se explicitam de seguida apresentando a abordagem e fontes privilegiadas para responder a cada uma das questões de partida.

A questão de partida 1 (Q1) relaciona-se com a contextualização teórica desta investigação, a qual está baseada num processo de pesquisa bibliográfica e documental (artigos científicos, comunicações em congressos, teses, livros, relatórios técnicos de múltiplas entidades). A revisão crítica da literatura permitiu uma aproximação à complexidade inerente a determinados conceitos-chave, bem como conhecer o estado da arte acerca da investigação desenvolvida e em curso sobre as principais problemáticas em análise: planeamento urbano inclusivo, cidade inclusiva e turismo acessível.

Para responder à questão de partida 2 (Q2) procedeu-se à consulta, sistematização, tratamento e análise de dados estatísticos divulgados pelo INE e Pordata, com a finalidade de avaliar a evolução recente do turismo na NUTS2 Norte de Portugal (Q2). Complementarmente recorreu-se à recolha de informação na principal plataforma online de reservas de alojamento (*booking.com*), com a qual foi possível analisar dados quanto à adaptação do alojamento turístico a cidadãos com mobilidade condicionada, quer no Norte de Portugal quer no município de Guimarães. Os dados recolhidos foram cartografados (com recurso aos Sistemas de Informação Geográfica), sendo que no caso da região Norte para essa cartografia privilegiou-se o cálculo dos quocientes de localização, por forma a permitir distinguir os concelhos que se destacam ao nível da oferta de alojamentos com quartos adaptados. No caso do município de Guimarães, toda a informação obtida na plataforma *booking.com* acerca dos alojamentos adaptados foi ainda validada através de chamadas telefónicas a cada um dos alojamentos inventariados (confrontando-se assim dados secundários com outros primários). Uma apresentação mais detalhada da metodologia utilizada para a resposta à Q2 é explicada mais detalhadamente no início do capítulo 4.

Para responder à questão de partida 3 (Q3) referente à adequação do centro histórico de Guimarães ao turismo acessível, optou-se por traçar um percurso de visita com início no Castelo de Guimarães e termino na Plataforma das Artes e da Criatividade. A partir de um trabalho de observação *in situ* procedeu-se a um levantamento exaustivo ao longo do percurso quando à sua acessibilidade por pessoas com mobilidade condicionada. A metodologia que suporta esse levantamento de informação, e a análise de que esta foi alvo, é explicada mais aprofundadamente no início do capítulo 5. Sumariamente pode referir-se que para auxílio do trabalho de campo, elaboraram-se duas fichas de levantamento: a primeira destinada ao levantamento funcional dos serviços e equipamentos ao longo do percurso, o seu nível de acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada, bem como a disponibilização de Wc adaptado; a segunda ficha é destinada à avaliação das condições de mobilidade ao longo do percurso definido. De referir ainda que a ponderação atribuída aos critérios objetivamente avaliados ao longo do percurso, foi posteriormente confrontada com os resultados de uma apreciação qualitativa desse percurso por parte de um cidadão que se move com recurso a uma cadeira de rodas. Este, ao testar o percurso definido deu-nos conta, a partir da sua experiência, de quais são as principais barreiras e obstáculos que uma pessoa com mobilidade condicionada enfrenta no percurso selecionado. Por outro lado, através de uma entrevista semi-estruturada, permitiu-nos o acesso a informação qualitativa relevante quando às principais dificuldades enfrentadas nas suas práticas turísticas, e que, na sua perceção, devem merecer atenção pelas equipas responsáveis pela adequação dos destinos ao turismo acessível.

Para resposta à questão de partida 4 (Q4), a partir da aprendizagem obtida com a análise da adequação do centro histórico de Guimarães ao turismo acessível, foi possível elaborar um folheto informativo referente à oferta do turismo acessível em Guimarães. Para que os cidadãos com mobilidade condicionada possam atempadamente programar a sua visita a esta cidade, foi ainda desenvolvido um *QR Code* que permite aceder à informação da oferta do turismo acessível em Guimarães através da plataforma *Google Earth*. Estas propostas parecem-nos especialmente relevantes considerando que 39% dos cidadãos da União Europeia recentemente consideraram que é bastante difícil ou muito difícil encontrar informação sobre a acessibilidade dos serviços turísticos. (European Commission, 2022). Assim, os instrumentos informativos sugeridos elaborados com recurso à utilização das ferramentas SIG, visam facilitar a experiência de visita desta cidade por parte de turistas com mobilidade condicionada, procurado contribuir assim para torná-la uma cidade mais inclusiva.

Estrutura da dissertação

A presente dissertação é composta por cinco capítulos, os primeiros três capítulos são referentes à revisão da literatura com a qual se procurou a clarificação dos conceitos chave, bem como apresentar o ponto da situação no que se refere ao desenvolvimento do turismo acessível na Europa e em Portugal. Os últimos dois capítulos centram-se no estudo empírico desenvolvido. Num primeiro momento e para fins de contextualização e enquadramento procurou avaliar-se a oferta de alojamentos turísticos adaptados no Norte de Portugal e em Guimarães. Posteriormente apresenta-se o estudo de avaliação da adequação do centro histórico de Guimarães ao turismo acessível. Apresenta-se de seguida uma breve síntese do conteúdo de cada um desses capítulos.

No primeiro capítulo, intitulado “Planeamento Inclusivo em Espaços Urbanos”, foi privilegiada a reflexão sobre conceitos ligados à problemática em estudo. Assim, o capítulo inicia-se com uma abordagem aos conceitos de direito à cidade, justiça espacial, cidade inclusiva. Segue-se, uma reflexão sobre a deficiência e acessibilidade, que inclui uma apreciação das principais iniciativas públicas que lhe são dirigidas, bem como uma tentativa de precisão do conceito de acessibilidade direcionado para a deficiência. Encerra-se o capítulo abordando as necessidades específicas sentidas pelos cidadãos com mobilidade condicionada, refletindo sobre a importância do design universal para um planeamento mais inclusivo.

No segundo capítulo, denominado “Turismo Acessível”, reflete-se sobre o conceito do turismo acessível, a evolução dos estudos científicos sobre esta problemática e as diferentes vertentes de análise que esta encerra. Segue-se num segundo momento, uma reflexão acerca da realidade atual do turismo acessível na União Europeia, procurando destacar as melhores práticas para o seu desenvolvimento.

O terceiro capítulo teórico, intitulado “O Turismo Acessível em Portugal”, aborda diferentes vertentes de análise do turismo acessível em Portugal. Num primeiro ponto procura-se analisar os estudos científicos elaborados em Portugal sobre esta temática e a evolução da legislação portuguesa no setor. Nos pontos seguintes do capítulo procura-se um melhor conhecimento do desenvolvimento do turismo acessível em Portugal, para isso procede-se à recolha e análise de informação diversa referente a quatro contributos relevantes: i) o papel das políticas públicas, ii) a ação do setor empresarial e associativo, iii) o contributo das plataformas online informativas dirigidas a turistas com mobilidade condicionada, iv) a aprendizagem decorrente de boas práticas nacionais no desenvolvimento do turismo acessível.

O quarto capítulo intitula-se “Uma Geografia do alojamento turístico adaptado do Norte de Portugal e Guimarães “, no qual, em traços gerais, se procura avaliar o setor do alojamento turístico adaptado no Norte de Portugal e em Guimarães. Num primeiro momento descrevem-se os pressupostos metodológicos utilizados para a elaboração deste capítulo, procede-se de seguida à avaliação da evolução recente da procura turística na região Norte e em Guimarães, por fim analisam-se os dados recolhidos na plataforma *booking.com*, com os quais se procede a uma análise da evolução dos alojamentos turísticos adaptados no Norte e Guimarães entre os anos de 2016 e 2022.

Por fim, o último capítulo, intitulado “A adequação do Centro Histórico de Guimarães a pessoas com mobilidade condicionada” cuja análise incide sobre o caso de estudo que é dedicado à avaliação das condições de acessibilidade e de mobilidade do centro histórico de Guimarães por parte de cidadãos com mobilidade condicionada. Para melhor compreensão do trabalho apresentado, descrevemos num primeiro momento a metodologia utilizada para a elaboração deste capítulo. Num segundo momento procede-se à explicação do traçado associado ao percurso selecionado. De seguida procura-se avaliar as condições de acessibilidade física e o grau de adaptação dos equipamentos e serviços encontrados ao longo do percurso, face às necessidades dos cidadãos com mobilidade condicionada. Por fim, e ainda antes da Conclusão, apresentam-se e debatem-se as oportunidade e desafios para afirmação de Guimarães como uma cidade inclusiva.



CAPÍTULO I – PLANEAMENTO INCLUSIVO EM ESPAÇOS URBANOS

“De longe, a maior e mais admirável forma de sabedoria é aquela necessária para planejar e embelezar cidades e comunidades humanas”.

Sócrates

Num ensaio de investigação científica, e tratando-se neste caso de uma dissertação de mestrado, o estudo empírico é essencial e imprescindível para conhecer e aprofundar a problemática em análise. Este deve procurar ter um suporte reflexivo que posicione o estudo de caso nas principais formulações teóricas e conceptuais que lhe dão enquadramento. Surge assim este primeiro capítulo, no qual optámos por precisar e analisar primeiramente alguns conceitos-chave que se revelam fundamentais para o modelo analítico que dá estrutura a esta pesquisa, de entre os quais se destacam o direito à cidade, a justiça espacial e a cidade inclusiva. Conceitos que resultam de observações atentas às dinâmicas sócio espaciais recentes, que têm vindo a alertar para uma permanente dificuldade em assegurar direitos semelhante nos modos de uso e apropriação do território e da cidade (Williams, 2018).

Dado que o tema principal de investigação é o turismo acessível, procurou-se analisar com maior enfoque o caso dos deficientes, em particular o caso específico dos cidadãos como mobilidade condicionada. Um grupo de cidadãos que não pode ser ignorado no planeamento das cidades contemporâneas, até porque estimativas recentes apontam a existência, a nível internacional, de aproximadamente 100 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência, seja esta física ou mental (OMS,2021). Indivíduos em que tende a estar comprometida a sua integração na sociedade, se pensarmos nas múltiplas dificuldades que enfrentam na utilização dos espaços urbanos, o que em muitos casos constitui um fator adicional que fomenta e promove a sua exclusão. Desta forma, é importante o desafio inerente à necessidade de conceber e planejar cidades para todos. Assim, alguns dos principais problemas da inclusão dos deficientes no quotidiano das cidades são abordados no segundo tópico deste capítulo, o qual se integra no conceito amplo da acessibilidade. Na prática as cidades são planeadas para serem usadas pelos grupos maioritariamente saudáveis, aplicando soluções que inadvertidamente criam grandes dificuldades e obstáculos a habitantes e visitantes que enfrentam algum tipo de deficiência. As barreiras arquitetónicas existentes são o maior desses problemas, dificultando o acesso das pessoas com mobilidade condicionada a muitos dos seus serviços e equipamentos, mas também às suas habitações ou principais modos de transporte. Tendo em conta esta questão, na última subsecção do presente capítulo abordaremos princípios e técnicas de desenho urbanos, denominadas de *design* universal, que alguns exercícios de planeamento urbano, sobretudo

internacionais, têm mais recentemente procurado implementar no sentido de garantir uma cidade progressivamente mais inclusiva. Estas novas metodologias de planeamento urbano têm como finalidade melhorar a qualidade de vida das pessoas com mobilidade condicionada, contribuindo para níveis ascendentes de inclusão de todos os indivíduos na sociedade.

1.1- Planeamento Inclusivo

O primeiro conceito a surgir dentro da problemática do planeamento inclusivo foi o direito à cidade, concebido pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre, em 1968, sobretudo nas reflexões e considerações que apresenta no livro “*Le droit à la ville*”. Lefebvre (1968) define o direito à cidade como “um grito e uma demanda”, que altera para a necessidade de um acesso novo e transformador para a vida urbana. Essa demanda pode ser subdividida em dois níveis: i) a exigência – procura orientada face à reprodução social a que se assiste na cidade e ii) o projeto – procura coletiva pela nova cidade, que se centra no direito de exigir algo diferente e por ventura até utópico (Marcuse, 2009). Trata-se, pois, de um direito coletivo, ao invés de individual, associado aos processos em que se refazem e recriam as nossas cidades; um dos mais preciosos, e ainda assim, um dos mais negligenciados dos nossos direitos (David, 2008; Maruse, 2009; Purcell, 2014a)

Esse direito à cidade deve abranger o direito à informação, o acesso aos serviços, a possibilidade de intervenção no espaço urbano e de utilização do centro da cidade (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991). Para conseguir abranger todos estes direitos, o planeamento inclusivo tem um papel preponderante no modo de desenvolvimento das cidades, procurando que estas sejam criadas e transformadas por todos e para todos. Uma premissa segundo a qual não estamos condicionados a utilizar apenas o que já existe, mas impelidos a criar o que faz falta, de forma a que todos possam experienciar uma vida digna nos espaços urbanos (Harvey, 2003). Assim, o planeamento das cidades deve ajustar-se às necessidades de todos os indivíduos (Anttiroiko & de Jong, 2020), incluindo dessa forma todos na cidades e preservando sempre que possível a identidade que individualiza cada cidade.

São vários os autores que se têm debruçado sobre a problemática do direito à cidade, procurando-se na Tabela 1 sistematizar alguns daqueles a que se devem os mais importantes contributos para esta reflexão. A sua leitura permite perceber a forte influência que Lefebvre teve nesses diferentes estudos. De uma forma geral, todos os autores apreciam a importância do seu estudo

e utilizaram várias referências à sua obra. Purcell (2002, 2014) considerou mesmo que o seu estudo é um bom ponto de partida para iniciar uma forma diferente de programar e planejar uma cidade, pois sustenta-se em considerações que facilmente orientam a prática de transformação urbana. Este autor refere que é apenas necessário adaptar a sua obra aos tempos atuais (Purcell, 2002, 2014b). Partilhamos desta mesma opinião, pois a sociedade vai permanentemente evoluindo adotando novos valores e princípios, tornando-se essencial realizar as devidas alterações sobre o modo como importa promover o direito à cidade.

Tabela 1. Autores cujas reflexões aprofundam o debate em torno do conceito do Direito à Cidade

Ano	Autor	Obra	Abordagem
1968	Lefebvre	<i>Le droit à la ville</i>	O autor no seu livro descreve os direitos e a participação que todos os indivíduos devem ter nas cidades. i) O direito de participar no seu desenvolvimento e nas políticas da cidade; ii) O direito a um ambiente saudável iii) O direito à moradia adequada e aos transportes públicos acessíveis Desta forma, para o autor, deve-se fazer a avaliação da cidade através de três vertentes, o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido (Lefebvre, 1968).
2003	Mitchell	<i>The right to the city: Social justice and the fight for public space</i>	Don Mitchell na sua obra, aborda os esforços históricos para garantir os direitos aos espaços públicos. Centra a sua preocupação nos grupos marginalizados, com particular destaque aos sem abrigos Os grupos marginalizados (sem abrigo) estão numa luta diária para expandir os seus direitos. Refere que o seu direito à cidade só é abrangido se não houver nenhuma penalização da ocupação do espaço público.(Mitchell, 2003)
2008	Harvey	The right to the city	O autor analisa o conceito, numa perspectiva de natureza política, referindo que a cidade da forma como esta constituída agora, está excessivamente confinada e restrita à pequena elite política que acaba por moldar as cidades cada vez mais aos seus ideais. (David, 2008)
Ano	Autor	Artigo	Abordagem
2002	Purcell	Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant	O autor refere que o direito à cidade não é a solução para todos os problemas da sociedade, devendo ser “visto não como uma solução completa para os atuais problemas, mas como abertura para uma nova política urbana, o que chamo de uma política urbana do habitante”. (Purcell, 2002:41) Refere que o direito à cidade de Lefebvre “é mais radical, mais problemático e mais indeterminado do que a literatura atual faz parecer” (Purcell, 2002: 1)
2009	Marcuse	From critical urban theory to the right to the city	O artigo sugere que o direito à cidade deve ter uma abordagem baseada em três fases, primeiro propor, segundo expor e por fim politizar.
2014	Purcell	Possible Worlds: Henri Lefebvre and the Right to the City	No seu artigo o autor analisa a obra de Henri Lefebvre sobre a cidade e a política. Para Purcell, Lefebvre apresenta uma “visão radical para uma cidade na qual as sociedades administram o espaço urbano por si mesmos, além do controle do Estado e do capitalismo” (Purcell, 2014b). Apesar de ressaltar a importância e aplicabilidade prática do estudo de Lefebvre, para o autor é necessária uma mudança e adaptar o seu alerta às necessidades dos dias de hoje. (Purcell, 2014b).

Fonte: Elaboração própria

Mitchell (2003) aborda o conceito do direito à cidade, centrando-o nos grupos marginalizados, nomeadamente nos sem abrigos, partindo dessa reflexão para evidenciar a relevância que deve ser atribuída aos direitos que todos têm em usufruir da cidade. Já David Harvey (2008) aborda a problemática na perspetiva económica e política e considera o impacte destas forças na construção do modelo atual da cidade, promotor de muitas desigualdades e exclusões. Numa visão mais analítica e sistemática, Marcuse (2009) propõe a análise do direito à cidade em três fases: 1- expor (o problema), 2- propor (solucionar) e 3- politizar (criar políticas e estratégias), propondo esta abordagem como um ponto de partida para a avaliação e implementação do direito à cidade.

A par dos debates académicos, surge a Carta Mundial do Direito à Cidade em 2005, criada pela *Habitat International Coalition* (HIC) e patrocinada por outros órgãos (organizações não governamentais, associações de profissionais, fóruns e redes nacionais e internacionais da sociedade civil). Este documento é a primeira tentativa a nível mundial de contribuir para o reconhecimento internacional dos direitos humanos associados ao direito à cidade, segundo o qual:

“O direito à cidade define-se como o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade e da justiça social. Entendido como o direito coletivo dos habitantes das cidades em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que confere legitimidade de ação e de organização, baseado nos usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito a um padrão de vida adequado”. (Habitat International Coalition, 2005)

Os princípios fundamentais da Carta Mundial do direito à Cidade de (Habitat International Coalition, 2005) são seis, a saber:

- i) Exercício pleno da cidadania na gestão democrática da cidade** – todos têm o direito a encontrar nas cidades as condições necessárias de participar na política económica, cultural, social e ecológica, assumindo o dever à solidariedade;
- ii) Função social da cidade e da propriedade** – a implementação de políticas urbanas deve promover-se com base no uso socialmente justo, com equidade entre os géneros, ambientalmente equilibrado do solo urbano e em condições de segurança;

iii) Igualdade, não discriminação – sem nenhuma discriminação em relação à idade, ao sexo, à orientação sexual, ao idioma, à religião, à opinião, à origem étnica racial, social, estrato social, cidadania ou situação migratória.

iv) Proteção especial de grupos e pessoas vulneráveis – na carta consideram-se mais vulneráveis as pessoas e grupos em situação de pobreza, de risco ambiental, as vítimas de violência, os deficientes, os imigrantes e os refugiados. Recordando-se aqui que o objeto desta investigação se centra nos deficientes com mobilidade condicionada

v) Compromisso social do setor privado – as cidades devem promover a participação do setor privado em programas sociais com a finalidade de desenvolver uma solidariedade ampla e favorecedora da entreajuda.

vi) Impulso a uma economia solidaria e a políticas impositivas e progressistas - através da promoção e valorização das condições políticas e económicas necessárias para garantir programas de economia solidária, bem como sistemas impositivos progressivos que assegurem uma justa distribuição dos recursos e fundos necessários para a implementação de políticas sociais.

Estes princípios fundamentais vêm reforçar a importância da igualdade de direitos entre todos os indivíduos que habitam as cidades. Este documento veio contribuir ainda para traçar novos desafios no domínio dos processos de transformação urbana, demarcando políticas concretas e fundamentais para o desenvolvimento das sociedades e do planeamento urbano.

No âmbito deste debate Mathivet (2010) acrescenta que o direito à cidade assenta numa dinâmica de processo e conquista, em que os movimentos sociais são o motor desse direito. Neste contexto, a sociedade tem a responsabilidade de construir as cidades consoante as necessidades, nunca se devendo descurar nenhum indivíduo da comunidade, independentemente da sua condição física ou social. Desta forma, todo o cidadão deve ter: a) o direito a sentir-se parte integrante da cidade em que habita; b) o direito a viver dignamente na sua cidade; c) o direito à convivência; e o d) o direito à igualdade (Mathivet, 2010). Sabe-se, porém, que o direito à cidade pode estar em risco devido aos interesses privados ou semi-privados que promovem múltiplas dinâmicas de exclusão no uso do espaço urbano. Tal como vem expondo David Harvey (2003), que na sua obra reflete sobre como a vida nas cidades poderia ser socialmente mais justa, uma linha de pensamento que se articula com a exploração do conceito de 'justiça espacial'.

A justiça espacial é uma terminologia que surge na década de 70 do século XX e ganha força no século XXI com o geógrafo urbanista norte-americano Edward Soja. Apesar de ter publicado alguns textos de reflexão sobre esta temática, é na obra *Seeking Spatial Justice*, em 2010, que aborda com maior detalhe e pormenor este conceito (Soja, 2010). É considerado por muitos a obra mais completa da justiça espacial (Van Den Brule, 2020; Jian *et al.*, 2021). De acordo Soja (2014), apesar desta ser uma problemática que apenas muito recente tem vindo a despertar a atenção dos estudiosos, podemos encontrar estudos mais antigos que abordam a importância da justiça espacial na sociedade, nomeadamente: em 1978, com o artigo de Alain Reynaud, intitulado “Justice spatiale et État: l'exemple des États-Unis”; em 1978, com o contributo de Paul Claval com o livro intitulado “Espace et justice sociale”; em 1983, o trabalho do geógrafo G. H. Pirie “On Spatial Justice”; em 1994, com a publicação “Building paranoia”, de Steven Flusty (Reynaud, 1978; Claval, 1978; Pirie, 1983; Flusty, 1994).

Do confronto destes diversos autores, salienta-se o facto de a justiça espacial abordar os aspetos espaciais ou geográficos de (in)justiça, envolvendo a análise da distribuição justa e equilibrada dos recursos na sociedade (Soja, 2009). A justiça espacial não deve ser considerada como justiça entre lugares, mas integrar as dimensões espaciais da justiça entre as pessoas (Bret, 2019). Um espaço justo será, então, aquele que é produzido no respeito dessa relação ontológica do indivíduo e do espaço (Gervais-Lambony, 2017).

Para compreender melhor o termo de justiça espacial, Soja (2010) e Marcuse (2009) nos seus trabalhos, abordam o que é a (in)justiça espacial.

Marcuse (2009) divide de duas formas a (in)justiça espacial:

- i)** A segregação e os guetos – a negação da liberdade de um grupo a que é atribuído um espaço limitado que não escolheu

O autor levanta a problemática da segregação como um fator de divisão de classes no espaço urbano (Negri, 2008). O agrupamento involuntário (guetos) e a segregação são as principais formas de injustiça espacial (Marcuse, 2009).

- ii)** A desigualdade na distribuição dos recursos

Se no primeiro ponto refere segregação como (in)justiça, na perspetiva da desigualdade na disponibilização dos recursos podemos introduzir o termo de segregação sócio espacial. Este fenómeno ocorre através de uma fragmentação no território,

designadamente i) nos serviços urbanos, ii) nos hospitais iii) nos serviços administrativos iv) nos espaços culturais, e v) nas oportunidades de emprego. Estes serviços fundamentais para a sociedade concentram-se fora do alcance das pessoas desfavorecidas, por culpa da distância ou de outra forma de exclusão (Jouffe, 2010).

Os espaços não são planeados de uma forma equilibrada, fomentando-se assim uma desigualdade territorial da distribuição dos recursos. Desta forma, é importante pensar num planeamento mais inclusivo que minimize os problemas de segregação dos espaços.

Assim, uma cidade justa não deve ser centrada apenas na igualdade distributiva, mas também numa cidade que apoia o desenvolvimento de cada pessoa (Marcuse, 2009). Assim e sabendo-se que a estratificação social é um dos maiores fatores de (in)justiça (Sandoval, 2011), seria importante que independentemente da classe social, todos os indivíduos pudessem, por exemplo, ter acesso aos Espaços Públicos Abertos (EPA)¹ (Jian *et al.*, 2020), que abrangem as ruas, os parques, os espaços verdes ou as praças (Yung *et al.*, 2016). Os espaços públicos abertos são fundamentais para o dia-a-dia, sendo que nem sempre é possível a todos os cidadãos usufruírem destes espaços (Pitarch-Garrido, 2018). As políticas governamentais são fundamentais para minimizar essa exclusão. Esta preocupação é também partilhada por Soja, 2014 e Jian *et al.*, 2020 que defendem a criação na cidade de espaços acessíveis e inclusivos para toda a comunidade (Jian *et al.*, 2021), em que todos os membros da sociedade consigam usufruir dos espaços urbanos, garantido assim os seus direitos fundamentais (Jian *et al.*, 2020)

Na abordagem da justiça espacial é-nos permitido avaliar geograficamente tanto os resultados dos sistemas de redistribuição (serviços de saúde, serviços de administração pública, escolas), como os graus de acesso e participação nos processos de tomada de decisão, quer a nível quantitativo, quer qualitativo. Além disso, possibilita propor metodologias de promoção da justiça e da democracia (Soja, 2009). A necessidade de se garantir a justiça espacial é, de certo modo, a ambição de atingir uma maior justiça social para todos aqueles que são excluídos, explorados ou sofrem, de alguma forma, com a injustiça que pode ocorrer nos espaços urbanos.

Promover uma maior justiça social nos espaços urbanos corresponde à melhoria das condições na comunidade com ênfase nos grupos sociais desfavorecidos, através da criação de oportunidades, de acesso a recursos, da participação na sociedade através da sua voz ativa,

¹ Public Open Space (POS) no original de Jian et al. (2020).

respeitando os direitos de todos os indivíduos (Organização das Nações Unidas, 2016). A justiça social em contexto urbano é assim uma abordagem que pretende minimizar os problemas da desigualdade, decorrentes da diferenciação do nível de riqueza e de privilégios dos seus cidadãos. O seu grande objetivo é potenciar uma distribuição justa dos recursos e oportunidades dos espaços urbanos por toda a sociedade (Anttiroiko & de Jong, 2020).

Para alcançar uma sociedade inclusiva, ou seja, socialmente justa, é necessário existir investimento e capacidade para potenciar e desenvolver condições para a inclusão, impulsionando um esforço holístico por parte dos atores sociais e da sociedade (Guerra, 2012). Assim, a inclusão social resulta em sociedades produtivas, coesas e mais seguras, com menos tensões sociais e conflitos violentos (Organização das Nações Unidas, 2016). A exclusão social, oposta à inclusão, é um processo de quebra social, que separa indivíduos, famílias, grupos, países e níveis globais da relação social, impossibilitando a participação nas atividades económicas, políticas, sociais e culturais (Dupas, 2007; Mostafavi *et al.*, 2021). Sendo que a exclusão social é manifestada significativamente no contexto espacial (Rajé, 2007).

De acordo com Van Winden (2001) os processos e estratégias de inclusão social encontram-se intimamente relacionados com as dinâmicas de informação, de conhecimento e inovação da nossa sociedade. Pois a inovação social vem propor uma mudança que repare a capacidade de resiliência dos sistemas, a partir da capacitação das populações, potenciando o seu capital humano e social. É uma alternativa aos problemas de forma criativa. O objetivo central será sempre o de resolver problemas sociais, permitindo assim melhorar o bem-estar e promover o desenvolvimento da sociedade (Frances Westley, 2008).

Por outro lado o direito à cidade, a justiça espacial e a justiça social passam necessariamente pela ideia de um planeamento inclusivo que promova uma nova visão de cidade, capaz de prevenir a exclusão social e atenuar as barreiras sócio-espaciais. Devendo a cidade inclusiva constituir-se como um modelo de desenvolvimento urbano para o século XXI, centrado nas problemáticas da exclusão e promotor de um desenvolvimento socioeconómico equilibrado (Anttiroiko & de Jong, 2020; Hambleton, 2014).

“Uma Cidade Inclusiva promove o crescimento com equidade. É um lugar onde todos, independentemente de seus meios económicos, género, raça, etnia ou religião, são habilitados e capacitados a participar plenamente das oportunidades sociais, económicas e políticas que as cidades têm a oferecer...” **Fonte:** UN-HABITAT, 2002

A cidade inclusiva é uma comunidade urbana que promove a igualdade e a equidade de todos os cidadãos perante as oportunidades sociais, económicas e políticas (Hambleton 2015). Sendo que a procura de uma cidade inclusiva pressiona os governos a desenvolver políticas e programas mais robustos e socialmente mais eficazes (Liang *et al.*, 2022). Tal passa por uma abordagem de planeamento inclusivo que, com base na revisão da literatura existente, percebemos que abrange uma ação simultânea em três dimensões: a cidade, o território e a sociedade (Figura 2).

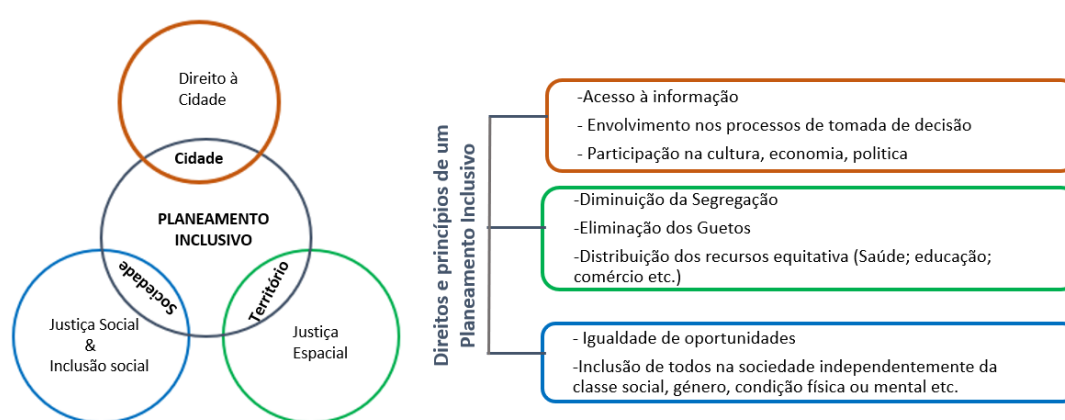


Figura 1. Planeamento inclusivo - modelo conceptual

Fonte: Elaboração Própria

- ✓ **Cidade** – Todos temos os mesmos direitos de usufruir da cidade, devendo participar todos, de igual forma, na política, na cultura e na economia.
- ✓ **Território** – Infelizmente a segregação sócio-espacial ainda é um problema, um dos exemplos existentes no nosso país são os bairros sociais, onde são aglomeradas as pessoas mais desfavorecidas de uma sociedade. Acreditamos que uma cidade mais inclusiva, não agrupa num local as pessoas mais desfavorecidas, mas sim integra-as no tecido urbano e na comunidade, dispersando-as por áreas residenciais diversas, o que não só promove o dinamismo da sociedade como impulsiona a adaptação à multiculturalidade.

Ao analisar a justiça espacial algumas questões que carecem de reflexão são: i) os espaços estão bem organizados (por exemplo nas suas redes de transporte)? ii) os recursos estão bem distribuídos permitindo o seu fácil acesso por toda a população (hospitais, educação,

comércio)?; iii) não se assiste a segregação sócio-espacial (guetos)? No caso de uma cidade responder a estas questões de forma favorável, podemos então perceber que o planeamento desta cidade se faz segundo o modelo de promoção da justiça espacial.

- ✓ **Sociedade** - Um território inclusivo deve contemplar uma sociedade inclusiva, onde se incluem todas as pessoas independentemente da sua classe social, do seu género e da sua condição física. Todos devemos ter as mesmas oportunidades.

Um planeamento inclusivo visa assim proporcionar a todos os indivíduos o usufruto do território, gerando oportunidades para que todos possam beneficiar e tirar partido dos seus recursos (saúde, ensino, consumo, lazer, habitação, ...) e, deste modo, possibilitando a sua plena integração na sociedade. Uma cidade inclusiva é assim uma cidade para todos, que não esquece as particularidades de nenhum dos seus cidadãos. Nesta investigação procuramos centrar a nossa atenção no caso específico da adaptação das cidades às exigências dos cidadãos com necessidades especiais, em particular dos que enfrentam limitações físicas diversas que condicionam a sua mobilidade.

1.2- Deficiência e Acessibilidade

Entre os vários grupos de pessoas com dificuldade de integração social, e em relação aos quais os próprios espaços urbanos criam dificuldades acrescidas no modo como lhes é possibilitado o seu uso e apropriação, encontram-se as pessoas com algum tipo de deficiência. Segundo a Organização Mundial de Saúde 15% da população vive com algum tipo de deficiência física ou intelectual, o que corresponde atualmente a 1 bilião de pessoas (OMS,2021). Este é um problema que esta diretamente associado com a questão do envelhecimento, até porque a inversão da pirâmide etária é cada vez mais visível e preocupante, prevendo-se, de acordo com as Nações Unidas, que a população mundial com mais de 60 anos, duplique em 2050 e triplique em 2100; sendo que em 2017 verificou-se que 46% das pessoas com 60 anos ou mais têm algum tipo de deficiência (Nações Unidas, 2019). No contexto da União Europeia estima-se que até 2025 mais de 20% dos europeus tenha mais de 65 anos. No panorama português, essa percentagem já foi ultrapassada, pois de acordo os censos de 2021 provisórios há 2.424.122 pessoas com mais de 65 anos, o que corresponde a 23,4% do total da população. Entre os censos de 2011 e 2021, houve um aumento de 20,6% da população idosa (INE, 2021). Quanto à deficiência, de acordo com os censos de 2001, 6,1% da população residente em Portugal possuía à data algum nível de

deficiência, seja ela de caráter físico ou psicológico (INE,2001). Já em 2011 os censos revelaram que 17,8 % da população portuguesa, tem algum nível de dificuldade ou não conseguem desempenhar algumas atividades diárias, como ver, ouvir, andar ou subir degraus (INE, 2011).

Procurando precisar o conceito de deficiência e incapacidade importa referir que em 1980 a Organização Mundial de Saúde (OMS) define ambos segundo um caráter técnico-medicinal. Considerou então a deficiência como toda a perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica; e a incapacidade como toda restrição ou falta que é decorrente de uma deficiência (World Health Organization, 1980). A incapacidade, resulta assim de uma determinada deficiência, ou de uma inaptidão para desempenhar uma atividade considerada normal para o ser humano. Por exemplo uma pessoa com deficiência motora, é incapacitada de andar normalmente, necessitando de uma cadeira de rodas; essa incapacidade motora prejudica o indivíduo nas suas tarefas diárias normais do dia-a-dia.

Apenas em 2006, com a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD) surge uma definição de deficiência mais composta. Nesta convenção, considerou-se que “as pessoas com deficiência incluem aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial que, em interação com várias barreiras, podem impedir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas” (Organização das Nações Unidas, 2006, p.4). Esta definição vem evidenciar a preocupação que as barreiras podem acarretar para o cidadão deficiente. O conceito de barreira é abordado neste estudo como dificuldade, ou seja, enquanto obstáculo para uma plena inclusão e participação de todos na sociedade e nas práticas de apropriação do espaço.

Tendo em consideração a crescente preocupação pela dificuldade que as barreiras colocam na mobilidade das pessoas com deficiência, ao se pretender abordar as especificidades destes indivíduos no planeamento inclusivo é fundamental a distinção do conceito de mobilidade e de acessibilidade. Conceitos que são, por vezes, confundidos e erradamente considerados sinónimos. O conceito de mobilidade corresponde ao movimento de indivíduos, de mercadorias e de informação, que pode ser medido em número de viagens, em distâncias e em velocidades (Priemus *et al.*, 2001; Litman, 2011). A mobilidade pode assim ser definida como deslocação. Já a acessibilidade pode ser entendida como característica/vantagem de um lugar em virtude de se superar um determinado obstáculo (Ingram, 1971).

Os primeiros estudos de acessibilidade na visão da Geografia e do Planeamento surgiram na década de 70 do século XX, a par das preocupações de justiça espacial. Segundo Handy (2020), os principais autores foram Ingram (1971), e Kumagai (1973) : Weibull, (1976); Morris et al., (1979); Pirie, (1979); Knox, (1980); Koenig, (1980); Pirie (1981). De forma generalizada, o conceito foi considerado fundamental para avaliar o desempenho das cidades, na avaliação da dificuldade/facilidade das pessoas alcançarem oportunidades ligadas como a mobilidade, desenvolvimento económico e qualidade de vida. Assim, na perspetiva do planeamento a acessibilidade não é apenas o resultado entre a utilização do território e o sistema de transportes, que permite aos indivíduos alcançarem o seu destino (Wachs & Kumagai, 1973; Geurs & van Wee, 2004); pois a acessibilidade também está relacionada com as capacidades que, para além dos fatores pessoais, podem estar ligadas ao contexto socioeconómico e cultural (Vitale Brovarone, 2021). Estas, no seu conjunto, traduzem a facilidade dos indivíduos chegarem a um determinado serviço que precisam ou desejam (Miralles-Guasch & Frontera, 2003; Handy, 2020).

Desta forma, a acessibilidade depende de três fatores: i) a facilidade de acesso aos destinos de acordo com a distribuição das atividades residenciais, económicas, culturas e sociais; ii) a rede de transportes – que se relaciona com o tempo da viagem, custo, percurso, horário de funcionamento dos serviços de transporte público; e iii) as características individuais, como classe social, escolaridade, género (Boisjoly & El-Geneidy, 2017). Todavia importa neste estudo dar protagonismo à visão de Hernández (2012) que acrescenta ainda a condição física do indivíduo às características individuais, na perspetiva da sua condição física e capacidade de mobilidade. Este é, sem dúvida, um fator crucial na acessibilidade a um determinado local, uma vez que interfere com o meio de deslocação utilizado. Desta forma, a acessibilidade é o resultado da interação entre fatores individuais, o sistema de transporte e a forma urbana (Hernandez, 2018).

Assim, podemos aferir que o conceito de mobilidade e acessibilidade estão relacionados. Uma boa mobilidade contribui para uma boa acessibilidade, mas uma boa mobilidade não é a única forma de alcançar uma boa acessibilidade (Handy, 2005, 2020; Vitale Brovarone, 2021).

A par dos estudos académicos centrados nesta clarificação e precisão conceptual, as preocupações políticas ao nível europeu têm envolvido, a partir da década de 1990, para a criação de programas, convenções e estratégias na União Europeia para a melhoria das acessibilidades a pessoas com deficiência (Tabela 2).

Tabela 2. Programas, Convenções e Estratégias implementadas na União Europeia para melhorar as acessibilidades de pessoas com deficiência

Ano	Programa	Estratégias
1993-1996	<u>Helios II</u> Programa implementado com organizações de pessoas com deficiência	Identificar e remover todas as barreiras à igualdade de oportunidades e alcançar participação plena para pessoas com deficiência em todos os aspetos da vida.
1997	<u>Fórum Europeu da Deficiência</u> <u>Tratado de Amesterdão</u> Pela primeira vez, a União Europeia concordou que a deficiência deveria ser mencionada nos seus tratados.	Garantir decisões relativas a pessoas com deficiência, que promova a sua inclusão social. Defendendo o princípio geral da não-discriminação as medidas propostas referem-se sobretudo ao domínio do emprego e da atividade profissional.
2003	<u>Plano de Ação Europeu para a Deficiência</u> Proporcionar igualdade de oportunidades para pessoas com deficiência na Europa.	Como estratégia foi lançado o “Ano Europeu da Deficiência” para dinamizar e promover a inclusão.
2006	<u>CDPD</u> Convenção Sobre Os Direitos Das Pessoas Com Deficiência. Em 2018 todos os países da UE integravam a CDPD da ONU-	Este programa encontra-se atualmente em vigor em toda a União Europeia e promove o acesso a todos os deficientes, o respeito pelos seus direitos humanos e liberdade, reforçado a importância da dignidade de todos.
2010-2020	<u>Estratégia europeia para a Deficiência-</u> Capacitar as pessoas com deficiência para que possam usufruir de todos os seus direitos e beneficiar plenamente da sua participação na sociedade e na economia europeias (Comissão Europeia, 2010)	Eliminação de barreiras em oito áreas principais: acessibilidade, participação, igualdade, emprego, educação e formação, proteção social, saúde e ação externa.

Fonte: Comissão Europeia, 2010 e *European Disability Forum*, 2018

Efetivamente, verificamos que ao longo dos anos, as pessoas com deficiência têm ganhado visibilidade na sociedade. Existe uma preocupação crescente com a sua integração e inclusão nas cidades. A nível internacional, em 1990, é publicado pelo Comité Coordenador para a Promoção da Acessibilidade da Holanda, o Manual Europeu de Acessibilidade. Seis anos mais tarde surge na Comunidade Europeia, o Conceito Europeu de Acessibilidade (ECA). Estas duas publicações foram marcos importantes no debate do conceito de acessibilidade. O ECA considera a acessibilidade como um atributo essencial do meio construído centrado na pessoa, tendo como alvo todas as pessoas de todas as idades e capacidades. Com este conceito pretende-se respeitar os requisitos funcionais da acessibilidade, não alterando as características de cada cultura (ECA, 2008).

A ECA (2008), desenvolveu seis fatores a considerar para a construção de um meio físico mais acessível a todos (Tabela 4). Estes fatores evidenciam a preocupação com todos os indivíduos, tendo eles problemas de mobilidade, cognitivos, visuais etc. São fatores que ajudam a garantir o direito à cidade, nomeadamente na resolução dos problemas de exclusão no uso e apropriação dos espaços urbanos, promovendo, desta forma, um planeamento mais inclusivo, funcional, saudável e seguro.

Tabela 3. Fatores considerados no Conceito Europeu de Acessibilidade

Critérios	Características
Respeitador	Deve respeitar a diversidade dos utilizadores. Ninguém deve sentir-se discriminado
Seguro	Não devem existir riscos para qualquer utilizador
Saudável	Não pode ser um risco para a saúde ou causar qualquer tipo de problema para quem sofra algum tipo de doença;
Funcional	Deve ser desenhado e concebido de tal modo que atinja os fins para que foi criado, sem problemas ou dificuldades
Compreensível	Todos os utilizadores devem ser capazes de se orientar perante as dificuldades dentro de um determinado espaço e para isso é preciso: uma informação clara baseada na utilização de símbolos simples e comuns em qualquer parte do mundo; uma disposição dos espaços feita de modo coerente e funcional, ao invés de segregada e exclusiva
Estético	Agradável, para poder ser apreciado por um maior número de pessoas
Acessível	Todos os indivíduos devem ter oportunidade de usufruir de toda a oferta

Fonte: Elaboração própria, com base na comunidade europeia, 2008

O objetivo geral dos fatores a ter em conta para a acessibilidade é o de garantir a acessibilidade a bens e serviços para todos, incluindo para as pessoas com deficiência (Kristl *et al.*, 2020). Conseguindo-se isso através do recurso à prevenção, à identificação e à eliminação de barreiras enfrentadas pelas pessoas com deficiência, desde o ambiente construído, aos transportes, à informação e comunicação (European Commission, 2017).

A nível nacional, o primeiro programa centrado na inclusão das pessoas deficientes, intitulava-se Estratégia Nacional para a Deficiência 2011-2013 (Resolução do Conselho de Ministros nº97/2010, de 14 de dezembro). Mais tarde, no ano de 2000, é criado um outro programa designado por Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência, para o período de 2021-2025. Este vem consolidar o anterior e tem como objetivo central a valorização de todos, enfatizando que só uma sociedade que inclui todos, cumpre o seu verdadeiro potencial (INR,2020a).

Apesar dos programas existentes e de políticas mais inclusivas, o planeamento das infraestruturas e serviços urbanos são maioritariamente projetados com base numa visão global de pessoas sem deficiência. Na generalidade as pessoas com deficiência não são ainda consideradas no desenvolvimentos de muitas das nossas cidades (Gharebaghi *et al.*, 2018). É fundamental alterar princípios e práticas de planeamento e gestão urbanística de modo que as cidades passem a ser pensadas e programadas como espaços para toda a sociedade, devendo para tal ter em consideração as necessidades de todos.

1.3- Cidadãos com Mobilidade Condicionada e o *Design Universal*

“Dum modo geral, tudo o que homem cria é essencialmente destinado ao ser humano e ao uso pessoal. As dimensões de tudo o que realiza devem, pois, relacionar-se com as medidas do seu corpo”

(Neufert, 1998)

Como refere Neufert (1998), tudo o que o homem cria tende a ser projetado nas dimensões do ser humano. Devemos, assim, ter em consideração as necessidades de todos os indivíduos (os saudáveis, os deficientes, os idosos, as grávidas, as crianças, etc). Dentro desta problemática, este trabalho centra-se na integração no planeamento urbano das pessoas com deficiência física, nomeadamente as que têm mobilidade condicionada. Sendo que podemos definir pessoa com mobilidade condicionada como aquela que tenha alguma dificuldade, da qual resulte uma redução efetiva da sua mobilidade, flexibilidade, coordenação motora ou percepção; sendo que essa mobilidade condicionada pode ser permanente ou temporária (Guiaderodas, 2020).

É cada vez mais consensual que as barreiras físicas que esses indivíduos enfrentam devem ser eliminadas, devendo as cidades ser planeadas em conformidade com as necessidades dos deficientes físicos, de forma a que idealmente estes consigam ter uma vida diária digna sem depender de terceiros (Sirel & Sirel, 2018; Gharebaghi *et al.*, 2018 Bezyak *et al.*, 2020).

Para compreender melhor o problema da inclusão das pessoas com alguma incapacidade no planeamento dos espaços urbanos, Pessegueiro (2014) apresenta um modelo em que através de figuras geométricas alerta para a importância desta problemática (Figura 3); no qual o círculo exterior simboliza as necessidades de todos os indivíduos e no quadrado interior as necessidades das pessoas aptas e saudáveis; segundo este modelo o espaço sobrance do círculo que fica para

lá do quadrado reflete a dimensão das necessidades das pessoas com incapacidade física, mental ou socioeconómica (Pessegueiro, 2014). Esta imagem tem o poder de facilmente visualizarmos a lacuna que existe quando pensamos na necessidade de adaptar o espaço urbano a todos, não descurando nenhum indivíduo da sua integração no meio urbano.

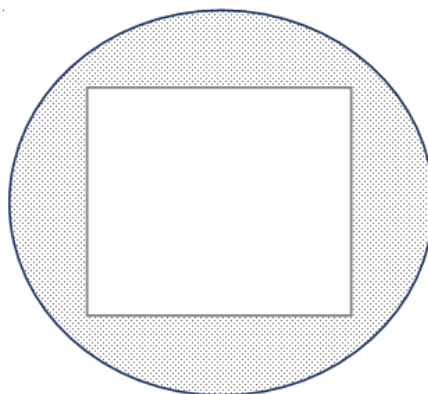


Figura 2. Perspetiva geométrica que destaca a diferença entre as necessidades de todos e apenas as dos mais aptos e saudáveis.

Fonte: Adaptado de Pessegueiro, 2014

Ao nível do planeamento urbano e da gestão urbanística existem várias metodologias de trabalho que procuram promover uma cidade mais inclusiva e que ajude a minimizar os problemas das acessibilidades aos espaços. Neste estudo, destacamos a importância do *Design* Universal, o qual representa uma ferramenta de apoio e ajuda a colmatar as lacunas existentes nos espaços urbanos de forma a torná-los mais acessíveis e inclusivos. Atualmente, o *Design* Universal está a tornar-se cada vez mais relevante, devido ao aumento da população idosa e à necessidade da inclusão dos deficientes nas práticas quotidianas em contexto urbano (Sirel & Sirel, 2018; Fernández *et al.*, 2021)

Importa, contudo, esclarecer que o conceito de *Design* Universal é utilizado em muitas áreas de estudo, tanto ao nível do projeto, do produto ou da indústria. Alguns dos exemplos mais evidentes da sua aplicabilidade é no desenho urbano, paisagismo, arquitetura, *design* de interiores, *design* industrial, *design* de moda, *design* gráfico, tecnologia da informação e *web design*. O objetivo é igual entre todas as áreas, ou seja, pretende-se projetar produtos e serviços que todos possam utilizar, quer estes coincidam com espaços abertos ou fechados, ambientes e ferramentas (Duman & Uzunoğlu, 2021). Esta metodologia foi desenvolvida nos Estados Unidos pelo arquiteto Ronald Mace, que a definiu como “o *design* de produtos e ambientes para serem utilizados por todas as

peessoas, na maior extensão possível, sem a necessidade de adaptação ou *design* especializado” (Mace, 1998). Baseia-se assim no respeito pelos diferentes padrões humanos e na inclusão de todas as pessoas (Carvalho, 2015).

No caso do planeamento das cidades a integração dos princípios do *Design* Universal procura dar resposta a todos os indivíduos, de modo a incluir no uso e apropriação dos espaços urbanos também os deficientes, os idosos, as crianças ou as pessoas com carrinhos de bebé (Kristl *et al.*, 2020). O objetivo é conceber cidades que promovam a total integração de todos os seus residentes, inclusive aos que têm necessidades especiais, ainda que temporárias, contribuindo-se assim para uma sociedade mais inclusiva (INR, 2020b). Assim, o *Design* Universal promove o surgimento de cidades com ambientes livres de barreiras, que visam o seu uso acessível a todas as pessoas, independentemente das suas capacidades ou idade (Darcy, 2006).

O *Design* Universal é constituído por sete Princípios (Tabela 4), tendo estes sido elaborados, em 1997, por uma equipa multidisciplinar de arquitetos, *designers* de produto, engenheiros e *investigadores* de *design* ambiental, liderada por Arquito Ronald Mace da Universidade Estadual da Carolina do Norte.

São estes os princípios que pretendem melhorar a acessibilidade universal, englobando o espaço urbano, os edifícios, os produtos, os serviços e as tecnologias, com a finalidade destes poderem ser mais acessíveis e assim mais inclusivos, seguros, saudáveis, funcionais e estéticos (Montes & Aragall, 2009; Souza & Post, 2016; Sirel & Sirel, 2018) . Sendo importante sublinhar que o *Design* Universal não melhora apenas a qualidade de vida das pessoas com mobilidade condicionada, mas simultaneamente ajuda no desenvolvimento civilizacional ao contribuir para promover uma maior coesão social (Duman & Uzunoğlu, 2021).

Tabela 4 . Princípios do *Design* Universal

PRINCÍPIOS	DEFINIÇÃO
Utilização equitativa	Pode ser utilizado por qualquer indivíduo independentemente das suas condições físicas
Flexibilidade de utilização	Engloba uma gama extensa de preferências e capacidades individuais
Utilização simples e intuitiva	Fácil de compreender, independentemente dos seus conhecimentos e aptidões linguísticas
Informação perceptível	Independente das condições ambientais/físicas existentes ou as capacidades sensoriais do utilizador, o designer fornece eficazmente ao utilizador a informação necessária, qualquer que sejam as suas condições
Tolerância ao erro	Minimiza riscos e consequências negativas, que resultam de ações acidentais ou involuntárias
Menor esforço físico	Utilização de forma eficiente e confortável com o mínimo de esforço, mantendo uma posição corporal neutra, evitando repetição do movimento.
Dimensão e espaço de abordagem e de utilização	Espaço e dimensão adequada para a abordagem, manuseamento e utilização, independentemente da estatura, mobilidade ou postura do utilizador.

Fonte: Adaptado de Connell, *et al*, 1997

O planeamento urbano das cidades deve também ter em consideração o Design Universal, cujos princípios defendem a aplicação de soluções específicas no espaço público, nomeadamente na conceção das ruas, na dimensão dos passeios, o no tipo de pavimento. Com a aplicação dos princípios do Design Universal as cidades devem ser projetadas tendo em consideração todo o tipo de utilizadores independente da idade, género, condição física ou cognitiva (Orellana et al., 2020). Na Figura 3 apresentam-se alguns exemplos dos princípios do Design Universal aplicado ao planeamento urbano.

No que concerne ao Princípio Equitativo, na perspetiva do urbanismo, um indivíduo independente das suas condições físicas terá de poder aceder aos edifícios (equipamento, serviço, etc.) a que qualquer indivíduo consiga aceder, por via por exemplo de uma rampa de acesso (Figura 3 A).

De acordo com o Princípio de Utilização Simples e Intuitiva, o design deve favorecer uma utilização simples, independentemente da experiência, conhecimento e níveis de habilidade das pessoas (Çakmak & Alkan Meşhur, 2018). Nesse contexto, os ambientes urbanos podem se tornar mais compreensíveis e atraentes, por exemplo com a aplicação de itens de identificação urbana, sinalização com braile, semáforos para daltónicos etc.



A- Utilização equitativa; **B** Informação perceptível; **C** Tolerância ao erro; **D** Baixo esforço físico; **E** Dimensão e espaço de abordagem e de utilização

Figura 3. Alguns exemplos do designer universal aplicado ao Planeamento Urbano

Fonte: Çakmak & Alkan Meşhur, 2018

O Princípio da Informação Perceptível, diz respeito à informação necessária que deve ser transmitida utilizando diferentes métodos, considerando as diferentes limitações (visual, verbal e tátil). Por exemplo, a projeção de um piso com relevo para cegos, permite ao indivíduo com essas limitações identificar os passeios (Figura 3 B).

De acordo com o Princípio da Tolerância ao Erro, os elementos utilizados com frequência devem ser alcançados mais facilmente, assim como situações que possam causar perigo devem ser removidas ou mantidas sob controle (Çakmak & Alkan Meşhur, 2018). Na Figura 3 C pode-se visualizar uma avenida bem sinalizada, com dimensão adequada à circulação de veículos e pessoas com limitação física.

De acordo com o Princípio do Baixo Esforço Físico, os produtos e espaços projetados devem permitir a utilização eficiente e confortável com o mínimo de esforço (Çakmak & Alkan Meşhur, 2018), através por exemplo de um piso regular com declive baixo (Figura 3D).

Por fim, a aplicação do Princípio de Dimensão e Espaço para Abordagem e Utilização defende um desenho urbano que permita que qualquer pessoa, em pé ou sentado, consiga visualizar todos os elementos fundamentais e ter acesso (Çakmak & Alkan Meşhur, 2018). Na Figura 3 E, é possível visualizar uma passadeira com uma via destinada a pessoas em cadeira de rodas, que possibilita visualizar na totalidade o seu trajeto, outro exemplo são as caixas de multibanco com as dimensões

ajustadas a qualquer pessoa, que independente de estar em pé ou sentada consegue levantar dinheiro.

Assim, o Design Universal aplicado ao planeamento é fundamental para a inclusão das pessoas com deficiência, pois melhora as acessibilidades aos espaços, serviços e equipamentos urbanos, tornando dessa forma as cidades mais inclusivas. Além disso, as contemplações destes princípios nos projetos urbanos evitam custos futuros (Orellana et al., 2020). Desta forma, estes princípios devem ser considerados nas práticas de planeamento, não só em novos projetos urbanísticos, mas também na revisão de planos e projetos existentes (Snider e Takeda, 2008).



<http://infraroi.com.br/2019/09/25/acesibilidade-e-mais-do-que-uma-rampa-para-cadeirante-aponta-especialista/>

CAPÍTULO II - TURISMO ACESSÍVEL

Depois de termos analisado as fragilidades do planeamento perante a necessidade de inclusão de todos na sociedade, iremos debruçar-nos sobre a temática central desta investigação – o turismo acessível. Para isso, pretende-se num primeiro ponto abordar o conceito de turismo acessível e analisar, do ponto de vista diacrónico, os diversos estudos que se tem vindo a desenvolver sobre este tema, procurando analisar a relação da problemática da deficiência com o turismo, e destas com o planeamento urbano inclusivo. O aprofundamento de conhecimentos que esta reflexão proporcionará, revelar-se-á útil para sustentar e contextualizar mais adiante a parte empírica desenvolvida na nossa investigação.

De forma a compreender o desenvolvimento do setor do turismo acessível, aborda-se na segunda subsecção o posicionamento do turismo acessível na Europa, designadamente através da identificação de diversas cidades que ganharam o prémio *European Access City*. Deste modo privilegiar-se-á a análise das boas práticas implementadas pelas cidades vencedoras, procurando-se essencialmente efetuar um balanço do que de melhor se tem feito na Europa.

2.1– Variações terminológicas

A associação do turismo com a acessibilidade surgiu em 1980 na Conferência de Manila, organizada pela Organização Mundial do Turismo (Pérez & Velasco, 2003), a qual coincidiu com o Ano Internacional das Pessoas com Deficiência que veio alertar para a necessidade de reforçar os direitos das pessoas com deficiência (Grue, 2019). Nesta conferência reconheceu-se o turismo como um direito fundamental e um veículo-chave para o desenvolvimento humano. Recomendou-se também aos estados-membro a regulamentação dos serviços turísticos e assinalaram-se alguns dos aspetos mais importantes da acessibilidade em turismo (Gouveia *et al.*, 2010; Eusébio *et al.*, 2022).

Oito anos mais tarde, surgiu o relatório intitulado de *Tourism for All*, uma publicação da responsabilidade do *English Tourist Board*. Neste relatório recomendou-se às empresas de turismo inglesas que fornecessem serviços mais acessíveis e inclusivos para todos os seus clientes (Cooperativa Nacional e Apoio a Deficientes, 2007). Este relatório vem introduzir o conceito de “turismo para todos”, numa visão de integração de todos os indivíduos no setor do turismo, independentemente da sua capacidade física, de serem portadores de deficiência, da idade e da situação familiar ou financeira (Cooperativa Nacional e Apoio a Deficientes, 2007).

Em 1999, os membros da Organização Mundial do Turismo (OMT) reuniram-se numa Assembleia Geral que regulou o “Código Mundial de Ética do Turismo” (ONU,1999). No seu artigo 2º, alínea 2, salientava-se que “as atividades turísticas devem respeitar a igualdade entre homens e mulheres; [...] e, especialmente, os particulares direitos dos grupos mais vulneráveis, nomeadamente as crianças, idosos, deficientes, minorias étnicas e os povos autóctones” (OMT, 1999:6). Este artigo foi fundamental para o reconhecimento do direito à participação de qualquer indivíduo nas atividades do turismo, independentemente das suas condições particulares de acessibilidade. Nesta Assembleia Geral da OMT, a acessibilidade para todos ganhou um especial destaque no seio da atividade turística. Pois esta declaração contribuiu para uma mudança de paradigma, reforçando (artigo 7º do Código de Ética Mundial para o Turismo) que o direito de viajar e de aceder livremente ao património, à cultura e ao lazer não deve ser impedido pela existência de barreiras arquitetónicas (Gouveia *et al.*, 2010)

O emergir das preocupações com a inclusão das pessoas com deficiência, fez assim surgir um novo nicho de mercado direcionado para satisfazer as necessidades de turistas com mobilidade condicionada (Kasimati, 2019), ao qual se passaram a associar-se diferentes terminologias. Aliás uma breve consulta de referências bibliográficas sobre esta problemática aponta para essa profusão terminológica que procura enfatizar as necessidades específicas de fruição turística por parte de pessoas com algum grau de deficiência ou incapacidade física, cognitiva ou mental, nomeadamente: i) o turismo para todos; ii) o turismo acessível; iii) o turismo inclusivo, iv) o turismo sem barreiras; v) turismo para deficientes; e vi) o turismo universal. Alguns estudos mencionam as diferentes terminologias num mesmo trabalho como o mesmo significado (Nyanjom et al., 2018; Moreno de la Santa, 2020).

A propósito, verificamos que o termo “turismo inclusivo” pode gerar discórdia na sua aplicação. Para Scheyvens & Biddulph, (2018) o turismo inclusivo pode ser entendido como o turismo em que grupos marginalizados estão envolvidos na oferta do produto turístico e na partilha dos seus benefícios (Scheyvens & Biddulph, 2018). Nesta perspetiva, os autores evidenciam uma visão de inclusão e desenvolvimento social, visando a integração dos grupos considerados marginalizados, tanto na produção como ao nível do consumo turístico. Por outro lado, Gillovic & McIntosh, (2020) utilizam o termo de turismo inclusivo como sinónimo de turismo acessível. Os autores consideram que se trata fundamentalmente da inclusão de pessoas com deficiência no turismo e, em termos mais latos, na sociedade (Gillovic & McIntosh, 2020).

De modo a evitar dúvidas em termos de terminologias, sugerimos a utilização do mesmo vocábulo ao longo de uma investigação e, porventura, a sua uniformização entre pares que estudem a temática. Nesta investigação consideramos que o termo mais adequado e com maior fundamentação teórica ao nível da literatura científica é o de turismo acessível.

Sendo o turismo acessível um segmento emergente, os gestores dos destinos turísticos começaram, cada vez mais, a procurar compreender as fragilidades na sua adaptação a este nicho de mercado. Atualmente, temos já muitos exemplos em que essa adaptação foi feita e as necessidades de acessibilidade estão já satisfeitas para os vários segmentos do turismo acessível (Sisto *et al.*, 2022), eg. nos museus com oferta de acessos e wcs adaptados a pessoas com mobilidade condicionada, mas também com equipamentos informativos para surdos.

Uma primeira tentativa de precisar o conceito de turismo acessível surge em 1997 por Simon Darcy, que o define como um conjunto de infraestruturas que possibilitem aos indivíduos com necessidades especiais desfrutarem das férias e das atividades de lazer sem obstáculos/barreiras (Darcy, 1997). Em 2009, Darcy e Dickson aprofundam a exploração deste conceito referindo:

“Accessible tourism enables people with access requirements, including mobility, vision, hearing and cognitive dimensions of access, to function independently and with equity and dignity through the delivery of universally designed tourism products, services and environments. This definition is inclusive of all people including those travelling with children in prams, people with disabilities and seniors” (Darcy & Dickson, 2009:34).

Este conceito é bastante mais abrangente, incluindo todos os indivíduos que devem ser considerados quando se aborda o turismo acessível. Um ano mais tarde Buhalis & Darcy (2010) acrescentaram que o turismo acessível também deve ser visto como uma forma de turismo que envolve processos colaborativos entre *stakeholders* envolvidos com as questões da deficiência (Buhalis & Darcy, 2010). Este detalhe é fundamental para a sua definição, uma vez que a colaboração entre todas as partes interessadas é fundamental, permitindo uma melhor integração das necessidades específicas destes consumidores finais na atuação das empresas e agentes turísticos.

2.2– Vertentes de análise do turismo acessível

A nível internacional, existem dois autores que se destacam na comunidade científica relativamente ao estudo do turismo acessível: Simon Darcy e Buhalis. Ambos têm publicado vários artigos que desenvolveram individualmente ou em parceria. Destacamos a importância do livro editado por Buhalis e Darcy, em 2010, e intitulado *“Accessible tourism: Concepts and issues”* (Buhalis & Darcy, 2010). Este livro de turismo acessível debate o conceito e as problemáticas que lhe estão inerentes, reunindo um conjunto de estudiosos na discussão internacional sobre turismo acessível. Trata-se de um livro multidisciplinar, incluindo diversas contribuições nas seguintes matérias: na geografia; nos estudos sobre deficiência; na economia; nas políticas públicas; na psicologia; e no *marketing* (Buhalis & Darcy, 2010). Dos vários estudos podemos destacar: i) na deficiência – *“Ageing travel market and accessibility requirements”* (Wang, 2010); ii) nas políticas públicas – *“Stakeholder analysis of accessible tourism”* (Michopoulou & Buhalis, 2011); iii) na economia – *“Economic contribution of tourists with disabilities”* (Dwyer & Darcy, 2011); iv) na geografia – *“Ageing travellers: Seeking an experience-not just a destination”* (Patterson & Pegg, 2011); e v) no *marketing* – *“Web design, assistive technologies and accessible tourism”* (Puhretmair & Nussbaum, 2011).

Mas muitos outros autores têm refletido sobre esta problemática. O primeiro estudo que analisou as barreiras que afetam os turistas com deficiência data de 1987 e foi realizado por Ralph Smith. O autor considerou três tipos de barreiras em turismo: as intrínsecas – que dependem da condição física, cognitiva e psicológica; as ambientais – referentes às limitações impostas pelo território; e barreiras interativas – resultantes da interação recíproca entre o turista e o meio (Smith, 1987). Este estudo foi muito importante para avaliar o tipo de barreiras que condicionam as viagens e lazer de turistas ou visitantes com deficiência.

Associado a essa investigação, surgiram posteriormente vários estudos sobre a deficiência e o turismo. A Tabela 5 sintetiza os estudos com maior relevância na comunidade científica a nível internacional neste domínio. Para o efeito, subdividiu-se a análise em três grupos de deficiência (a motora, a visual e a auditiva).

Tabela 5. Estudo sobre a deficiência e o turismo

Deficiência	Abordagem	Principais referências bibliográficas
Física/Motora	Barreiras que as pessoas com deficiência física enfrentam nas suas viagens.	Murray & Sproats, 1990 Cavinato & Cuckovich, 1992 Darcy & Daruwalla, 1999 Burnett & Baker, 2001 Darcy, 2002 Ray & Ryder, 2003 Daniels <i>et al.</i> , 2005 Bi <i>et al.</i> , 2007 Darcy, 2010 Tao <i>et al.</i> , 2019
	Barreiras que os idosos enfrentam nas suas viagens.	I. R. Patterson, 2006; Alén <i>et al.</i> , 2012; I. Patterson & Pegg, 2011; I. R. Patterson, 2006 Suntikul, 2014 Wang, 2010
Visuais	Experiência de turismo urbano das pessoas com deficiência visual, identificando os fatores que condicionam e facilitam a sua decisão de viajar.	Packer <i>et al.</i> , 2008 Mothiravally <i>et al.</i> , 2014 Small <i>et al.</i> , 2012 Small, 2015; Kong & Loi, 2017 E. Devile & Kastenholz, 2018 Qiao <i>et al.</i> , 202
	Problemas que enfrentam os deficientes visuais ao visitarem os museus.	Baker <i>et al.</i> , 2017a, 2017b Dincer <i>et al.</i> , 2019 Vaz <i>et al.</i> , 2020
Auditiva	Inclusão de deficientes auditivos nas viagens, relação com a procura e identificação dos problemas.	Ho & Peng, 2017 Werner <i>et al.</i> , 2019

Fonte: Elaboração própria.

Como se pode depreender da análise da Tabela 5, um dos primeiros estudos que aborda a relação da deficiência física e turismo foi desenvolvido por Murray & Sproats (1990), com o artigo intitulado “*The disabled traveller: Tourism and disability in Australia*”. Esta investigação foi das primeiras a abordar as barreiras que as pessoas com deficiência física enfrentam nas suas viagens. Esta pesquisa foi realizada no Norte da Austrália e analisou a forma como as empresas e os técnicos lidavam com os turistas com deficiência e as suas famílias. É um estudo considerado inovador para o período em que se realizou e ainda hoje é relevante na avaliação da capacidade de inclusão das pessoas deficientes nos destinos turísticos.

Darcy & Daruwalla (1999) analisaram os problemas do deficiente físico nas viagens, nomeadamente o acesso às infraestruturas e alojamentos (e.g. rampas de acesso, largura dos passeios); às atrações; e às informações prestadas pelos operadores e agentes turísticos. Outras investigações se sucederam a respeito da avaliação das acessibilidades aos locais de turismo e

lazer, destacando-se, entre outras, as de Darcy (2002); Daniels *et al.* (2005); Bi *et al.*, (2007); ou Tao *et al.* (2019).

A par destes ensaios, destacam-se também os trabalhos relacionados com a acessibilidade dos idosos aos destinos turísticos, designadamente os impactes que o envelhecimento pode trazer ao setor e a necessidade de melhorar as acessibilidades (Patterson, 2006; Wang, 2010; Patterson & Pegg, 2011; Alén *et al.*, 2012; Suntikul, 2014) . A relevância destas investigações prende-se com a necessidade de ajustar o turismo às condicionantes provocadas pelo envelhecimento populacional, designadamente à acessibilidade reduzida deste grupo funcional aos espaços turísticos. Como se referiu no capítulo anterior, a população com 65 e mais anos tem vindo a aumentar e a tendência é para triplicar (Organização das Nações Unidas, 2017).

Na nossa investigação, focar-nos-emos na deficiência física motora (pessoas em cadeiras de rodas) e nas barreiras que eles enfrentam nos percursos turísticos. Contudo, reconhece-se que todas as tipologias de deficiência devem ser consideradas num bom projeto de planeamento urbano inclusivo. Se os estudos de deficiência física motora são os mais antigos, mais recentemente, surgiram estudos relacionados com a avaliação das barreiras enquanto condicionantes à capacidade de fruição dos turistas com deficiência visual e/ou auditiva.

Um dos primeiros estudos direcionados para os deficientes visuais foi elaborado por Packer *et al.* (2008), intitulado por *“Tourist experiences of individuals with vision impairment”*. Esta pesquisa comparou as oportunidades de fruição da experiência turística entre indivíduos portadores de deficiência visual e outros sem qualquer tipo de deficiência. Para esse fim, foram abordados quarenta indivíduos com deficiência visual, que participaram em entrevistas individuais e em grupo (Packer *et al.*, 2008). Este trabalho é muito importante para anuir a perceção dos turistas invisuais, nomeadamente de modo a ponderar a compensação de outros estímulos sensoriais para a apreciação dos lugares.

Mais recentemente, apareceram um conjunto de estudos *centrados* na análise das experiências de acessibilidade dos invisuais a espaços *indoor*, nomeadamente a museus (Baker *et al.*, 2017a, 2017b; Vaz *et al.*, 2020). Afigurando-se como um desafio muito interessante a inclusão da observação do comportamento dos invisuais e a sua perceção subjetiva numa visita a um museu, os resultados dos diversos estudos apontam, *grosso modo*, para a importância da existência de condições adequadas para proporcionar uma boa experiência sensorial (e.g. a informação em braile, as pinturas com relevo, a disponibilização de informação em áudios).

Embora com menor número de investigações realizadas, verifica-se também uma preocupação com a inclusão das pessoas surdas nas viagens turísticas. Ho & Peng (2017) recorreram à análise do comportamento de 30 turistas com surdez, que optaram por realizar viagens enquanto mochileiros. Este estudo revelou-se particularmente desafiante pelo facto de se tratar de uma experiência turística que necessita de um grande recurso à interação pessoal. Werner *et al.* (2019) desenvolveram um estudo de revisão sobre o tipo de atrativos que os turistas surdos tendem a procurar.

Para além das particularidades inerentes ao tipo de deficiência quando se aborda o turismo acessível, este tende também a ser explorado e refletido segundo outro tipo de abordagens. A Tabela 6 resume um conjunto de estudos internacionais e nacionais, subdivididos em três áreas de análise: i) as TIC - Tecnologias da informação e comunicação (*web*, aplicações e tecnologias); ii) os *stakeholders*; iii) e a economia e competitividade dos destinos acessíveis.

Tabela 6. Vertentes de análise do turismo acessível

Estudo – não pode ser estudo	Abordagem generalizada	Principais referências bibliográficas
TIC (<i>web</i>, aplicações e tecnologia)	Análise da acessibilidade dos sítios de internet para pessoas deficientes, avaliação das funções e se é possível a sua utilização por parte de todos os indivíduos	Williams & Rattray, 2005 Williams <i>et al.</i> , 2006; 2007 Mills <i>et al.</i> , 2008 Puhretmair & Nussbaum, 2011 Domínguez Vila <i>et al.</i> , 2019 Caldas <i>et al.</i> , 2020 Lam <i>et al.</i> , 2020
	Avaliação das aplicações móveis para melhorar as práticas de turismo acessível – possibilitar a informação adequada e personalizada para as pessoas deficientes, designadamente a indicação dos locais que estão acessíveis a cada tipo de deficiência ou incapacidade.	Milicchio & Prosperi, 2016 Ribeiro, Silva, Metrôlho, <i>et al.</i> , 2018 Ribeiro, Silva, Barbosa, <i>et al.</i> , 2018 Ceccarini & Prandi, 2019;
Stakeholders	Aferição da importância de colaboração entre as partes interessadas no desenvolvimento do turismo acessível. Apresentação de propostas para incentivar a colaboração e salientar a sua importância.	Michopoulou & Buhalis, 2011 Nyanjom <i>et al.</i> , 2018 Ferreira <i>et al.</i> , 2022
Economia e competitividade dos destinos acessíveis	Análise da importância da contribuição económica de turistas com deficiência para a economia.	Dwyer & Darcy, 2011 Zsarnoczky & Istvan, 2017 Pavkovic <i>et al.</i> , 2018
	Proposta de pesquisas de turismo acessível baseado nas teorias da competitividade do destino. Refere os fatores que tornam um destino competitivo para o mercado de turismo acessível.	Vila <i>et al.</i> , 2015 Natalia <i>et al.</i> , 2019

Fonte: Elaboração própria.

No domínio das TIC, as investigações foram direccionadas para a avaliação da acessibilidade de páginas *web* dos hotéis para utilizadores com deficiência (Williams & Rattray, 2005; Williams et al., 2006, 2007). Mais recentemente, identificaram-se alguns estudos que analisam os *sítes* de oferta turística. Estes avaliaram os padrões de acessibilidade recomendados pela Diretriz de Acessibilidade de Conteúdo da *Web* (WCAG 2.0) (Puhretmair & Nussbaum, 2011; Domínguez Vila et al., 2019; Caldas et al., 2020; Lam et al., 2020). As páginas de *internet* devem seguir idealmente os padrões WCAG 2.0. Estes padrões balizam o tipo de conteúdos da *Web* mais acessível para pessoas com deficiência. Estes abrangem uma vasta gama de deficiências, incluindo a visual, a auditiva, a física, de fala, a intelectual, de linguagem, de aprendizagem e a neurológica.

Com a evolução tecnológica, surge também a necessidade de criar aplicações acessíveis, nomeadamente no que concerne ao acesso à informação por parte dos turistas com deficiência, ao nível da oferta dos produtos turísticos (onde se incluem os locais adaptados para as pessoas com deficiência). Neste sentido, a investigação de Milicchio & Prosperi (2016) foi pioneira com a criação de duas aplicações de turismo acessível para a comunidade surda para *smartphone* e *tablet*.

Outros estudos foram surgindo, evidenciando a preocupação de dotar a população com deficiência de aplicações que lhes facultasse informação adequada e personalizada para os seus interesses e propósitos de visita (Ribeiro et al., 2018; Ribeiro et al., 2018). No nosso entender, as aplicações têm grande utilidade no mundo contemporâneo, possibilitando o acesso a informação de forma rápida, organizada e clara. O setor do turismo não é exceção, sendo que o uso de *apps* no turismo acessível permite o acesso a inúmeras informações, tais como a: i) itinerários adaptados; ii) praias adaptadas; iii) museus adaptados; ou iv) hotéis e restaurantes adaptados. Sendo as melhores aquelas que caracterizam o nível de acessibilidade e a qual tipologia de deficiência se adequa.

Quanto ao papel dos *stakeholders* no turismo acessível, tal como referido anteriormente, Buhalis & Darcy (2010) referem que o turismo acessível envolve processos colaborativos entre múltiplos *stakeholders*. Michopoulou & Buhalis (2011) realizaram, a este propósito, um primeiro trabalho que procurou identificar as razões sociais e económicas para apoiar um futuro para o turismo acessível na Nova Zelândia, a partir das perspetivas das partes interessadas. Mais recentemente, os estudos de Nyanjom et al. (2018) desenvolvidos na Austrália Ocidental utilizam abordagens qualitativas e os seus resultados indicam que há uma colaboração mínima entre as partes

interessadas no desenvolvimento do turismo acessível (Nyanjom *et al.*, 2018). Neste contexto territorial, a colaboração entre os diversos intervenientes revela-se fundamental para o desenvolvimento de práticas de turismo mais acessível.

Quanto à economia e competitividade dos destinos acessíveis, os estudos existentes prendem-se com a avaliação dos impactes económicos no setor turístico relacionados com a inclusão de práticas de turismo acessível. O primeiro estudo, a este respeito, foi realizado por Dwyer & Darcy (2011) e aferiu a contribuição económica de turistas com deficiência para a economia na Austrália. Outras investigações foram também realizadas para aferir a competitividade do mercado do segmento do turismo acessível (Vila *et al.*, 2015; Natalia *et al.*, 2019). A fim de melhorar o setor do turismo acessível continua a ser importante realizarem-se estudos de *benchmarking*, comparativos de diferentes realidades territoriais.

Face à revisão da literatura efetuada a Figura 4 sintetiza as principais componentes a incluir na análise do turismo acessível, designadamente as barreiras arquitetónicas, os *stakeholders* e as TIC.

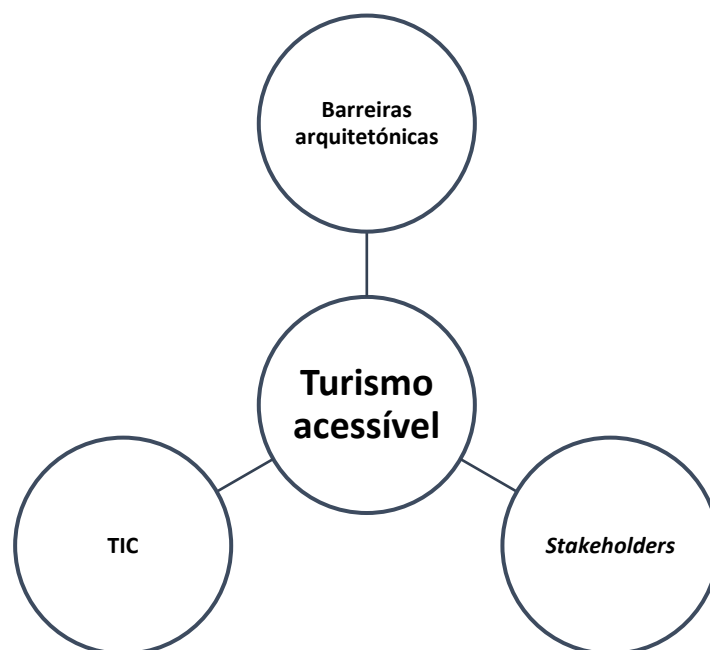


Figura 4. Modelo conceitual do turismo acessível

Fonte: Elaboração própria

Em jeito de síntese, para que o turismo se possa considerar acessível, deve analisar-se, em primeiro lugar, as barreiras arquitetónicas. Neste contexto, referimo-nos aos obstáculos que as pessoas com deficiência encontram nas atividades de lazer e recreio, designadamente no que respeita ao acesso a meios de transporte, à deslocação entre locais e ao tipo de pavimento -*e.g.*, caminho ou estrada em calçada, asfalto, terra- (Cassia *et al.*, 2020), bem como no acesso a museus ou a monumentos históricos. A avaliação das barreiras arquitetónicas existentes no acesso aos locais turísticos é fundamental e imprescindível para avaliar as necessidades do nicho do turismo acessível, considerando-se o princípio de que sem acessibilidade, não será possível que as pessoas com deficiência usufruam dos destinos turísticos.

Em segundo lugar, deve envolver-se ao longo de todo o processo as partes interessadas para efetivamente se conhecer as particularidades e necessidades das pessoas com deficiência nas suas práticas turísticas. Para que exista efetivamente o envolvimento de todas as partes é necessário que exista uma boa estratégia de: i) controle e coordenação; ii) comunicação, iii) clareza de papéis; e iv) identificação de responsabilidades, colaboração e integração (Nyanjom *et al.*, 2018a). Se todos os intervenientes colaborarem, os benefícios serão para todas as partes, ganhando quer o cliente (turista), quer o empresário, agente turístico e comunidade local.

Por fim, mas não menos importante, a utilização dos TIC é de suma importância, nomeadamente o acesso a *websites* e *apps*. Refira-se, a propósito, a necessidade de cumprirem os critérios e as normas da WAG.2.0 e a disponibilização de informação acessível para todas as pessoas com deficiência que praticam turismo. As *apps* e os sítios de *internet* obrigam ao envolvimento das partes interessadas e facilitam o fornecimento de uma ampla gama de produtos e serviços turísticos mais acessíveis (Ribeiro *et al.*, 2018).

2.3- A promoção do turismo acessível na Europa

Na Europa cerca de 87 milhões de pessoas têm algum tipo de deficiência (European Commission, 2022). Com estes números atesta-se uma elevada procura e necessidade de cidades acessíveis e inclusivas a todos. Existem inclusivamente estudos que referem que o turismo europeu está a perder a cada ano cerca de 142 mil milhões de euros devido à falta de infraestruturas e serviços adequados para os viajantes com necessidades especiais, quer pela idade avançada quer por serem portadores de deficiências (Turismo de Portugal, 2017).

Ao nível da União Europeia e para mitigar esse problema está contemplado na Estratégia sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021-2030, a preocupação de incluir as pessoas com deficiência no turismo, reforçando que estas devem de ter os mesmos direitos a viajar, assim como o acesso à hotelaria, ao desporto e às atividades culturais (Comissão Europeia, 2021). A par desta estratégia existe uma importante rede de apoio ao desenvolvimento de projetos e promoção do turismo acessível na Europa, intitulada por Rede Europeia de Turismo Acessível. Foi fundada em 2006, tem como missão promover e tornar os destinos, produtos e serviços turísticos europeus acessíveis a todos os viajantes, um dos seus objetivos é a promoção do turismo acessível como forma de combater a discriminação das pessoas com deficiência e promover uma maior inclusão social a nível internacional (ENAT, 2022).

Ao longo da sua existência, a Rede já colaborou com 156 projetos de turismo acessível. Os projetos estão disponibilizados no site oficial, são de áreas distintas e desenvolvidos em diferentes escalas, tanto ao nível da cidade como do meio rural. Para além dos projetos e da preocupação em melhorar as acessibilidades para ampliar a oferta turística, existem projetos direcionados à promoção do turismo acessível através da criação de páginas web, plataformas, aplicações e na área da formação de técnicos e do público em geral.

A estratégias políticas ao nível da Comissão Europeia e a Rede Europeia de Turismo Acessível são fundamentais para o desenvolvimento e promoção do setor. Para além disso, os prémios atribuídos são sempre importantes para incentivar, reconhecer e promover as cidades. Nesse sentido foi criado um prémio pela Comissão Europeia em parceria com o *European Disability* de forma a reconhecer, promover e dinamizar as cidades europeias mais acessíveis. Este prémio foi criado em 2010 e tem por base: i) reconhecer os esforços das cidades para serem mais acessíveis; ii) promover o acesso à vida urbana para as pessoas com deficiência; iii) permitir que as cidades promovam e partilhem as boas práticas (European Commission, 2022).

A Tabela 7 sintetiza as boas práticas das cidades europeias que foram premiadas com o Prémio European Access City desde a sua criação até 2022. Através da sua análise podemos verificar que existe um compromisso forte nas políticas públicas de promoção da acessibilidade a pessoas com deficiência (residentes e turistas). As várias cidades premiadas demonstram, planos e estratégias focados na melhoria das acessibilidades urbanas e nos serviços de transporte público, revelando uma forte preocupação na adaptação das cidades a todos os cidadãos. Como podemos observar na Tabela 7, a Suécia tem uma forte representação. Desde a criação do prémio foram premiadas

três cidades do Sul, a primeira em 2014 com a premiação da segunda maior cidade da Suécia - Gotemburgo-, no ano seguinte a cidade vizinha Borås, e anos mais tarde em 2021 Jönköping.

Este prémio vem realçar a importância das políticas públicas no modo como se pode promover cidades mais inclusivas. Trata-se assim de um prémio importante para incentivar as cidades a tornarem-se mais acessíveis, através da divulgação de políticas e estratégias de boas práticas adotadas por cada cidade vencedora. Ter acesso às metodologias adotadas por outras cidades com sucesso é fundamentalmente para estimular o aparecimento de cidades inclusivas, assim como para permitir que estas explorem o nicho de mercado do turismo acessível. Ou seja, as cidades devem ser planeadas e projetadas considerando sempre que possível as boas práticas já testadas e bem-sucedidas, e embora as cidades que conquistaram este prémio sejam excelentes exemplos europeus de cidades acessíveis infelizmente ainda não podemos afirmar que existem cidades totalmente acessíveis. Podemos verificar através do relatório da *European Commission* em 2020 intitulado “*10 years of Accessible City Award*” que a maior parte das cidades premiadas continuam com as suas estratégias para progressivamente se tornarem cidades mais acessíveis e pensadas para todos.

De acordo com, os resultados do inquérito Eurobarómetro n.º 499 de 2021, 39 % dos cidadãos da UE consideravam que era bastante difícil ou muito difícil encontrar informações sobre a acessibilidade dos serviços turísticos, sendo esta percentagem mais elevada entre os idosos (European Commission, 2022). Estes dados demonstram a lacuna que existe na falta de informação dos locais acessíveis, pelo que as aplicações e folhetos informativos, são cruciais para o desenvolvimento do setor do turismo acessível. Sendo uma das preocupações mais evidentes a preocupação contínua com a informação, neste domínio a cidade de Gotemburgo constitui um bom exemplo (European Commission, 2022). Três anos após ter vencido o prémio desenvolveu uma aplicação para proporcionar às pessoas com deficiência a oportunidade de participarem em eventos culturais em espaços específicos da cidade, recebendo interpretação visual e gestual ao vivo durante os eventos. A aplicação inclui igualmente informações sobre, como chegar ao espaço do evento, como receber assistência no local e como aceder a casas de banho, restaurantes e outras instalações (European Commission, 2020).

Tabela 7- Boas Práticas das cidades vencedoras do Prémio European Access City

Ano	Cidade	Boas práticas
2011	Ávila (Espanha)	Políticas públicas de acessibilidade Em 2002, o município elaborou o Plano de Ação Especial para a Acessibilidade em Ávila Em 2007, o município criou um gabinete dedicado à acessibilidade para avaliar e analisar os níveis de acessibilidade em toda a cidade, e cuja ação é orientada especialmente para as necessidades dos proprietários de estabelecimentos comerciais (Comissão Europeia, 2020).
2012	Salzburg (Áustria)	Sistemas táteis de orientação para peões invisuais, transportes públicos acessíveis com viagens subsidiadas, acesso gratuito a estacionamento para condutores com deficiência e programas para encorajar os idosos a terem confiança para sair e circular pela cidade. (Comissão Europeia, 2020).
2013	Berlim (Alemanha)	Políticas de acessibilidades estratégicas e inclusivas; criação do sítio Web www.mobidat.net destinado às pessoas com deficiências sensoriais, de mobilidade e cognitivas. Inclui uma base de dados com 31 000 entradas que fornecem informações sobre a acessibilidade de um grande número de serviços por toda a cidade. (Comissão Europeia, 2020).
2014	Gotemburgo (Suécia)	Todos os serviços de administração e empresas públicas foram convidados a elaborar inventários dos edifícios e espaços públicos que ocupavam com vista a uma avaliação da sua acessibilidade. Todos os edifícios e espaços públicos na cidade de Gotemburgo tinham de constar do inventário, incluindo escolas, estabelecimentos residenciais para idosos, museus, bibliotecas, instalações desportivas e parques infantis. Com esta medida, a câmara municipal comprometeu-se com uma «abordagem holística e abrangente de continuidade das ações no domínio da acessibilidade na cidade» (Comissão Europeia, 2020).
2015	Boras (Suécia)	Compromisso político claro e de longa data para com o conceito de «uma cidade de Borås mais acessível para todos» (Comissão Europeia, 2020). Aplicou normas de acessibilidade que iam além das normais legais e concedeu subsídios para tornar acessíveis as habitações particulares, para que as pessoas com deficiência tivessem as mesmas oportunidades de viver de forma independente (Comissão Europeia, 2020).
2016	Milão (Itália)	Em 2011, Milão adotou os princípios da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Ao mesmo tempo, comprometeu-se a desenvolver uma nova cultura de acessibilidade e uma abordagem estratégica e integrada para a concretização de uma «cidade para todos» (Comissão Europeia, 2020).
2017	Chester (Reino Unido)	Chester empenhou-se em garantir que os visitantes com deficiências possam aceder, tanto quanto possível, às suas infraestruturas medievais, de difícil acesso. Chester também coloca à disposição instalações sanitárias e vestiários para pessoas com deficiências profundas e complexas, que de outra forma não poderiam desfrutar de um dia no centro da cidade. Além da plena acessibilidade da sua frota de autocarros, todos os táxis do município devem ser acessíveis a cadeiras de rodas e dispor de equipamentos como circuitos de indução (Comissão Europeia, 2020).
2018	Lyon (França)	O serviço Optiguide fornece informações ao domicílio e orientação individual para permitir às pessoas com deficiência utilizarem os transportes públicos de forma autónoma (Comissão Europeia, 2020). Transporte públicos 100% acessíveis e o acesso à cultura para todos também é garantido, graças à inclusão de equipamentos acessíveis em bibliotecas, como máquinas de leitura, leitores de audiolivros e telas de aumento. A cidade também desenvolveu ferramentas digitais para pessoas com deficiência e, em termos de integração ao trabalho, 7,8% dos servidores públicos são pessoas com deficiência. Isso é significativamente maior do que a cota mínima legal de 6% exigida pela legislação francesa (ENAT). No final de 2017, Lyon publicou um guia sobre acessibilidade destinado à equipa municipal de gestão da construção (Comissão Europeia, 2020).
2019	Breda (Holanda)	O município tem um plano de quatro anos (2018-2021) para criar um ambiente em que a acessibilidade é a norma (Comissão Europeia, 2020).
2020	Varsóvia (Polónia)	Criou um plano de ação que incide na informação, no emprego, na educação, na sociedade e nas infraestruturas. O papel do Plenipotenciário da Acessibilidade é determinante para garantir a realização de melhoramentos sustentáveis em toda a cidade. (Comissão Europeia, 2020). Foi reconhecida pelos progressos que realizou nos últimos dez anos e os grandes esforços que envidou, em toda a cidade, para melhorar a vida dos seus cidadãos com deficiência.
2021	Jönköping (Suécia)	Fez melhorias contínuas nas áreas novas e antigas da cidade, em colaboração com organizações de deficientes. A cidade também criou um 'Prémio Cidade de Acesso' local, para empresas ou organizações que trabalharam com seus clientes para melhorar a acessibilidade. De 50 inscrições, Jönköping foi designado o vencedor da 11ª edição do Prémio Cidade Acessível na cerimônia online em 1º de dezembro (ENAT).
2022	Luxemburgo (Luxembourg)	Uma das boas práticas reconhecidas é ao nível das tecnologias associadas aos transportes, através do Bluetooth e outras tecnologias digitais as pessoas com deficiência visual recebem mensagens com informações ao vivo de como se aproximar de uma paragem de transporte públicos (Eurocites, 2021).

Fonte: Elaboração própria, baseada em várias fontes

No presente ano de 2022 foi a cidade de Luxemburgo que se destacou em relação às restantes candidaturas. Não sendo a primeira vez que esta cidade é condecorada, já em 2015 recebeu uma menção especial de boas práticas, e em 2018 ficou em terceiro lugar. Patrick Goldschmidt, responsável local pela integração de pessoas com necessidades especiais, referiu na cerimónia de premiação que um dos pilares do planeamento urbano na cidade de Luxemburgo é a inclusão de todos (Eurocites, 2021). Nesta cidade existe a preocupação de incluir as acessibilidades no planeamento urbano, sendo um dos melhores exemplos de boas acessibilidades o planeamento do Bairro Europeu em Kirchberg, com acesso rebaixado aos passeios laterais, com faixas com largura adequada a pessoas em cadeira de rodas e sinalização de trânsito que facilita a deslocação de peões com mobilidade condicionada (Figura 5).



Figura 5 - Bairro Europeu Kirchberg - Luxemburgo

Fonte: Wheelchair Travel, 2022.

No âmbito da preocupação de melhorar as acessibilidades no planeamento urbano de Luxemburgo, esta cidade tem apostado na criação de transportes públicos acessível a todos. Em 2017 inaugurou a ligação da estação ferroviária Pfaffenthal-Kirchberg Funicular com a estação de elétrico Kirchberg, Rout Bréck – Pafendall (Figura 5). O acesso ao metro é totalmente acessível para as pessoas com mobilidade condicionada, disponibiliza espaços dedicados para cadeiras de rodas, além de assentos rebatíveis para aqueles que não podem ficar de pé durante a viagem (Wheelchair Travel, 2022). Revelando também uma preocupação com a inclusão social, em 2020 colocou os transportes públicos gratuitos a todos (Eurocites, 2021), seguindo a estratégia em 2018 de Lyon, desta forma eliminando barreiras económicas e sociais, possibilita que todos usufruam dos transportes e da cidade.



Figura 6- Estação Funicular do Luxemburgo

Fonte: Wheelchair Travel, 2022.

No mesmo ano da criação do Prémio *European Access City*, foi lançada a Liga das Cidades Históricas e Acessíveis (LHAC), um projeto piloto que visa melhorar a acessibilidade das cidades históricas, e ao mesmo tempo, promover o desenvolvimento do turismo sustentável e a proteção do património cultural (League of Historical & Accessible Cities, 2013). Esta liga tem como objetivo: i) apresentar soluções inovadoras de acessibilidade que permitam às pessoas com deficiência desfrutar plenamente do património cultural e histórico; ii) fomentar o turismo e o desenvolvimento social da cidade; iii) desenvolver projetos-piloto que possam servir de inspiração para outras fundações, autoridades locais e partes interessadas; iv) servir como um eixo para troca de melhores práticas e *know-how*, como forma de conscientizar, estimular ideias e convidar outros a agir. O projeto abrange 5 países da Europa com o apoio de 11 fundações, cada uma delas tem parceria com as autoridades locais das 6 cidades históricas envolvidas (Tabela 8).

Tabela 8- Fundações e países europeus envolvidos na Liga das Cidades Históricas e Acessíveis

Cidade	Fundação
Ávila (Espanha)	Fundación ONCE
Lucca (Itália)	Fondazione Banca Monte di Lucca
Mulhouse (França)	Fondation Réunica, Fondation de France, Centre Français des Fonds et Fondations
Turim (Itália)	Fondazione CRT
Viborg (Dinamarca)	Realdania Foundation, Beveca Foundation, The Danish Disability Foundation e The Labor Market Holiday Fund
Sozopol (Bulgária)	Fundação Sozopol

Fonte: Adaptado de League of Historical & Accessible Cities, 2013

Não foi possível verificar se a Liga ainda mantém atividade, pois no site oficial as últimas publicações são de 2016. Tratando-se de um projeto piloto pode não ter tido continuidade, mas atendendo aos objetivos da liga esta parece-nos uma excelente iniciativa para melhorar as acessibilidades dos centros históricos a quem os visita, eliminando as barreiras que estão associadas as suas características construtivas.



https://www.google.com/search?q=Turismo+ACESSIVEL+EM+PORTUGAL+CADEIRA+DE+RODAS+LOUSA&rlz=1c1hUKewE29ic3aP6aW7gHIEHU3C002_cCgQIABAA&coq=Turismo+ACESSIVEL+EM+PORTUGAL+CADEIRA+DE+RODAS+LOUSA&gs_lcp=CgNpbWw0A1CgB1cEmCEZzAcAR4AIAABVjgBmJSSAOE3mAEAcAEBoE1Z3drlXdpelJpbWAAOE&scient=img&ei=culpY8TaOLuBydMPy6poA0Mbh-722&biw=1536&mmrc=nGomrS7BDZ_c

CAPÍTULO III- O TURISMO ACESSÍVEL EM PORTUGAL

Neste capítulo, iremos debruçar-nos sobre a análise do turismo acessível em Portugal, inventariando e analisando o papel das políticas públicas, mas também o contributo de empresas e associações que têm como missão agir no sentido do desenvolvimento do turismo acessível em Portugal. Esta análise que cruza o contributo do setor público com o do setor empresarial e social é fundamental para o desenvolvimento de muitos dos problemas e desafios urbanos, sendo que o do turismo acessível também não é exceção. Ao longo da investigação, verificamos que, para além das estratégias e planos direcionados para a promoção e desenvolvimento do setor, a informação acerca da oferta turística adaptada a indivíduos com mobilidade condicionada é fundamental e tem sido sistematizada e divulgada sobretudo por empresas e associações. Foi por isso feita uma análise das plataformas e aplicações informativas mais relevantes sobre o turismo acessível a nível nacional, pretendendo-se avaliar a sua aplicabilidade e sugerir eventuais melhorias nas suas funcionalidades.

No último ponto, analisamos dois casos de sucesso de turismo acessível com a finalidade de identificar boas práticas em território nacional, tendo sido escolhido um na Região Centro e outro no Alentejo. A avaliação destes ao anteceder a análise do estudo de caso sobre a cidade de Guimarães, constituiu um contributo adicional para reconsiderar algumas das estratégias em curso ou outras que poderiam ser potencialmente implementadas. Antes de concluir este capítulo aborda-se ainda o desenvolvimento de itinerários acessíveis (20) por parte do turismo de Portugal, dos quais um é referente à cidade de Guimarães.

3.1- A investigação sobre o turismo acessível em Portugal e a contextualização legislativa

O turismo acessível, no que concerne a literatura científica portuguesa é uma temática de investigação recente. Destacamos a importância do estudo de Devile *et al.*, em 2009, que veio realçar a importância de que qualquer indivíduo deve poder usufruir dos equipamentos e serviços turísticos. Para tal, defenderam que é necessário proporcionar um conjunto de serviços e de atividades na oferta turística, direcionadas a pessoas com limitações, que podem ter necessidades e exigências diferentes de outros segmentos (Devile *et al.*, 2009).

Carvalho (2015) elaborou, no contexto nacional, uma definição bastante consistente, considerando o turismo acessível uma forma de turismo que, através de processos de colaboração entre as diversas partes envolvidas, apresenta uma oferta de produtos e serviços baseados no conceito do *Design Universal*. Aliás, para este autor este conceito é fundamental como forma de eliminar ou minimizar todos os tipos de barreiras físicas, humanas ou de informação e de permitir que pessoas com necessidades especiais, assim como aos seus acompanhantes, tenham oportunidades equitativas, dignas e seguras na prática da atividade turística. Sendo assim um turismo sempre orientado para a máxima independência (Carvalho, 2015).

Esta definição é, na nossa perspetiva, bastante interessante, reunindo todos os fatores-chave para a concetualização de turismo acessível, designadamente: i) os *stakeholders*; ii) o desenho universal; e iii) a importância dos indivíduos com necessidades especiais e dos seus acompanhantes.

Para além de Devile *et al.*, (2009) e Carvalho (2015), são vários os autores que têm vindo a desenvolver, no contexto nacional, estudos na temática do turismo acessível, nomeadamente Montes & Aragall (2009); Gouveia *et al.* (2010); Anacleto (2014); Teles (2017); Caldas *et al.* (2020); Eusébio *et al.* (2022). Para além destes destaca-se o estudo de Ferreira *et al.* (2022) realizaram um estudo nas cidades de Vila do Conde e Póvoa de Varzim adotando uma abordagem qualitativa com a aplicação de entrevistas a sete entidades, os resultados apontaram para o facto destas cidades não estarem ainda totalmente conscientes e adaptadas para receber pessoas com mobilidade condicionada (Ferreira *et al.*, 2022).

A par dos avanços na investigação académica portuguesa no âmbito do turismo acessível, a legislação permite-nos também avaliar a evolução das preocupações com o setor do turismo acessível. Assim, a primeira legislação portuguesa no âmbito da acessibilidade e mobilidade para todos foi criada em 1997 com o Decreto-lei nº 123/1997 de 22 de maio, que torna obrigatória a adoção de um conjunto de normas técnicas básicas de eliminação de barreiras arquitetónicas em edifícios públicos, equipamentos coletivos e via pública para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada. Em 2006 o decreto é revogado e substituído pelo Decreto-Lei 163/2006, de 8 de agosto. Este aprova o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais. No Anexo 1 deste decreto constam as normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, divididas em 4 capítulos centrais; 1 - via pública; 2 - edifícios e estabelecimentos

em geral, 3 - edifícios, estabelecimentos e instalações com usos específicos; 4 - percursos acessíveis (Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto).

A regulamentação destas técnicas revela-se fundamental para um planeamento urbano inclusivo, tornando assim os espaços mais acessíveis a todos. No estudo empírico apresentado no capítulo 5, a avaliação efetuada é feita seguindo as técnicas regulamentadas pelo decreto-lei em vigor.

3.2- Políticas Públicas e o Turismo Acessível

Os planos e as estratégias políticas são fundamentais para o desenvolvimento de qualquer setor, e o turismo acessível não é exceção. Neste ponto iremos avaliar os planos e as estratégias que foram implementados em Portugal no setor do turismo acessível entre 2006- 2015 (Tabela 9).

Tabela 9. Planos de ação e de promoção do Turismo Acessível de 2006-2015

Ano	Planos	Missão
2003-2007	Rede Nacional de Cidades com Mobilidade para todos	Elaborar um Plano de Promoção das Acessibilidades do Centro Cívico das Cidades com a finalidade de eliminar barreiras arquitetónicas e urbanísticas de vilas e cidades portuguesas (Teles, 2017).
2006-2009	Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiência ou Incapacidade (PAIPDI)	1. Promoção dos direitos humanos e do exercício da cidadania; 2. Integração das questões da deficiência e da incapacidade nas políticas sectoriais; 3. Acessibilidade a serviços, equipamentos e produtos; 4. Qualificação, formação e emprego das pessoas com deficiências ou incapacidade; 5. Qualificação dos recursos humanos / formação dos profissionais e conhecimento estratégico.
2007-2010	Planos de Promoção da Acessibilidade (PPA) 1ª Geração	Proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada e/ou dificuldades sensoriais, condições que lhes permitam a autonomia, a igualdade de oportunidades e a participação social a que têm direito como cidadãos (IRE,2006)
2013-2015	Plano de Ação para tornar Portugal um destino acessível a todos.	Promover a criação de condições de acolhimento de turistas com necessidades especiais nos serviços turísticos, incluindo alojamento, entretenimento, restauração, etc (Turismo de Portugal, 2017).

Fonte: Elaboração própria

Em Portugal as medidas de ação política para incluir todos no setor do turismo, surgem em 2003 com a criação da Rede Nacional de Cidades com Mobilidade para todos , este projeto atingiu resultados bastantes positivos na eliminação das barreiras arquitetónicas, cerca de 1/3 das cidades portuguesas tornaram o seu centro cívico acessível (Teles, 2014) . Três anos mais tarde, surge o PAIPDI, no qual um dos eixos se foca especificamente na importância da *Design* Universal em múltiplos domínios, nomeadamente i) no ambiente físico - transportes, ii) turismo, iii) produtos e bens, iv) comunicações/informação, v) e nas TIC acessíveis, utilizáveis e compreensíveis. A par deste plano surge um ano mais tarde o Plano de Promoção da Acessibilidade (PPA) 1ª Geração,

o qual é regulado por seis principais objetivos: i) sensibilizar, informar e formar; ii) assegurar a acessibilidade no espaço público e no meio edificado; iii) promover a acessibilidade nos transportes; iv) apoiar a investigação e a cooperação internacional; v) fomentar a participação; vi) garantir a aplicação e o controlo (IRE,2006). Entre outros estes planos foram fundamentais para dinamizar e promover o turismo acessível em Portugal. Na Tabela 10, encontram-se descritos os planos, programas e estratégias em vigor no apoio ao desenvolvimento do turismo acessível à escala nacional.

O Planos de Promoção da Acessibilidade (PPA) 2ª Geração – Projeto “Rampa” vem dar continuidade ao plano criado em 2006. Ainda assim, como iremos analisar mais abaixo na Tabela 12, a aplicabilidade deste plano não tem cumprido na íntegra o seu propósito, e com este estudo identificamos algumas alterações que consideramos necessária à sua aplicação.

Tabela 10. Planos, Programas e Estratégias de promoção do Turismo Acessível em Portugal, em vigor

Ano	Plano	Missão
2016 em vigor	Planos de Promoção da Acessibilidade (PPA) 2ª Geração – Projeto “Rampa”	Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade
2016 em vigor	O Programa “ALL FOR ALL”	A implementação de ações integradas para destinos turísticos acessíveis, como espaços de cultura e lazer, praias, transportes e espaços públicos; o desenvolvimento da formação e de ações de sensibilização entre agentes e entidades turísticas e públicas; a disponibilização de informação sobre a acessibilidade das infraestruturas e dos serviços na comunicação promocional dos destinos (Turismo de Portugal, 2017).
2020 2023	Plano Turismo +Sustentável 20-23	Contribuir para estimular a economia circular no Turismo, fomentando a transição para um modelo económico assente na prevenção, redução, reutilização, recuperação e reciclagem de materiais, água e energia, reforçando assim, a Agenda para a Economia Circular no Setor do Turismo e colocando o ecossistema turístico na liderança da transição climática, para uma nova economia verde e inclusiva (Turismo de Portugal, 2020)
2021 2025	Estratégia de Promoção da Acessibilidade e da Inclusão dos Museus, Monumentos e Palácios	Esta estratégia é focalizada no Património Cultural na melhoria das condições de acessibilidade e inclusão nos museus, monumentos e palácios. Irá fiscalizar o cumprimento à legislação nacional vigente quer no que concerne o acesso direto, imediato, permanente e o mais autónomo possível, quer ao nível das normas e diplomas que regulam a construção de portais e de aplicações informáticas (INR, 2020a).

Fonte: Elaboração própria baseado em várias fontes

Um dos projetos atualmente em vigor é o Programa “ALL FOR ALL” que teve início em 2016 e é dirigido a todos os empresários do setor, com a finalidade de promover a sua mobilização, numa atuação planeada de forma a tornar acessível a oferta turística nacional (Turismo de Portugal, 2021). Em 2017 foi criado uma linha de apoio que representa 90% do investimento considerado elegível, até ao limite de 200 mil euros por projeto (Turismo de Portugal, 2017). Este é o programa

que atualmente abrange um maior raio de ação na promoção e divulgação dos destinos turísticos acessíveis.

O sucesso da implementação do Programa “ALL FOR ALL”, permitiu que Portugal fosse o primeiro país no mundo em 2019 a vencer o prémio atribuído pela Organização Mundial do Turismo, intitulado por “*Accessible Tourist Destination*” que distingue os melhores destinos turísticos do mundo para pessoas com deficiência (UNWTO,2020). Este prémio reconhece o esforço de Portugal nas questões de acessibilidade e mobilidade, esforço que foi recentemente continuado com o surgimento do Plano Turismo +Sustentável 20-23, um plano que para além de ter uma preocupação com o turismo e sustentabilidade tem uma linha de ação destinada ao turismo acessível.

Na Tabela 11 podemos observar uma síntese do primeiro eixo deste plano, demonstrando o seu foco no desenvolvimento de diferentes projetos de turismo acessível. Um deles corresponde ao crescimento do número de Praias Acessíveis: o Programa Praia Acessível. O projeto Praia para Todos foi criado em 2004 e desenvolve-se no terreno desde 2005. Através dos dados divulgados pelo Turismo de Portugal, o número destas praias tem crescido substancialmente. Em 2005 abrangeu 49 zonas balneares acessíveis (praias costeiras e fluviais), tendo estas evoluído para 223 em 2021.

Em 2021 o programa abrangeu 35% das praias balneares, 85% das quais já disponibilizam equipamentos anfíbios ou meios mecânicos de acesso que proporcionam o acesso ao banho de pessoas com mobilidade condicionada (INR, 2022). Portugal está num bom caminho, sendo que se verifica uma ampla diversidade na oferta de praias acessíveis, com 1/3 das praias a demonstrar um bom progresso neste domínio. Acreditamos ser ainda previsível que com esta iniciativa do Plano Turismo+ Sustentável 20-23 a percentagem praias com melhoria das acessibilidades aumentem.

Tabela 11. Plano Turismo +Sustentável 20-23 - Eixo 1

Ano	Programas e Projetos	Objetivo de ação
2020-2023	Programa All for All – capacitação do setor para o incremento da oferta turística acessível e inclusiva, com desenvolvimento de ferramentas técnicas sobre acessibilidade	Desenvolvimento de ferramentas técnicas e implementação de projetos regionais de turismo acessível
2021	Inclusão de critérios de acessibilidade para atribuição de apoios no âmbito da Linha de Apoio à Qualificação da Oferta e Programa Valorizar	Aplicação de critérios de acessibilidade na análise das candidaturas
2020-2022	Programa Praia Acessível – Praia para Todos – distinção das praias através do Galardão “Praia Acessível” e disseminação de boas práticas	Crescer em cada edição no número de praias distinguidas
2022-2023	Programa Festivais Acessíveis – distinção dos festivais culturais acessíveis e disseminação de boas práticas	Implementação da 1ª edição do programa
2022-2023	Desenvolvimento de projeto piloto “Parque Nacional Peneda Gerês + acessível e inclusivo” e disseminação de metodologia para aplicação a outras Áreas Protegidas	Implementação do projeto e divulgação dos resultados alcançados

Fonte: Adaptado – Turismo de Portugal 2020

O Plano Turismo +Sustentável 20-23 também reforça a implementação do Programa "Festivais + Acessíveis", para o período de 2022- 2024. Este programa está contemplado no Programa "All for All", lançado pelo vigente Governo, e resulta de uma parceria entre o Turismo de Portugal I.P. e o Instituto Nacional de Reabilitação (INR,2020a). Distingue os eventos que apresentem condições de acessibilidade para pessoas com necessidades específicas, como grávidas, seniores, pessoas em cadeira de rodas, invisuais, entre outras (Duarte *et al.*, 2019). Com a pandemia COVID 19, não houve festivais nos últimos anos, impossibilitando a avaliação da promoção deste programa, que reconhece a importância dos festivais com acessibilidade para todos, sensibilizando-os a criarem espaços mais inclusivos. Um dos bons exemplos de festivais acessíveis é o Rock in Rio, no qual existe uma preocupação em criar condições para todos usufruírem da experiência através do projeto “Tod+s”, com a oferta de uma equipa destinada exclusivamente a ajudar e auxiliar todas as pessoas com deficiência, para além do recinto dispor de todos os equipamentos acessíveis (Rock in Rio, 2022).

Outra estratégia em vigor que visa a promoção do Turismo Acessível é a Estratégia de Promoção da Acessibilidade e da Inclusão dos Museus, Monumentos e Palácios 2021- 2025. Esta pretende: i) eliminar as barreiras arquitetónicas; ii) promover o acesso aos conteúdos através de audiodescrição; iii) criação de percursos acessíveis, maquetes táteis, entre outros recursos tecnológicos; iv) promover medidas de incentivo à criação e à participação cultural inclusiva (INR,2020a). Esta estratégia é fundamental para melhorar as acessibilidades no Património Cultural das Cidades, existindo já vários museus, palácios e monumentos que cumprem as normas

das acessibilidades. Um dos bons exemplos é o Paços dos Duques de Bragança em Guimarães, o qual iniciou o Plano de Acessibilidades em 2010 e foi concluído em 2012, dispondo de elevador, rampas entre as salas do percurso e WC para pessoas com necessidades específicas (Paço dos Duques, 2021). Apesar das suas características históricas foi possível adaptar este espaço a todos.

Apesar de todos os planos e estratégias implementadas nos últimos anos, ainda existem muitas falhas nas acessibilidades dos municípios. Em outubro de 2020 a Associação Salvador e o Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade realizaram um inquérito a todos os Municípios, em parceria com a Associação Nacional de Municípios Portugueses, que colaborou na sua divulgação. O inquérito procurou verificar se os planos de acessibilidades das autarquias portuguesas estão a ser desenvolvidas por todas as autarquias do país, este inquérito foi respondido aproximadamente por apenas 1/3 dos Municípios (Associação Salvador, 2020). Na Tabela 12 apresenta-se uma síntese dos resultados obtidos nos inquéritos, revelando dados preocupantes que não correspondem aos esforços e medidas implementadas pelo governo e associações.

Tabela 12. Resultados do inquérito sobre as acessibilidades a todas as Autarquias Portuguesas

70% dos municípios não realizaram o plano no âmbito do Projeto Rampa - nunca planearam as condições de acessibilidade
95% dos inquiridos refere ter acesso ao Guia das acessibilidades de mobilidade para todos lançado em 2006 pelo Governo
Dos que desenvolveram um plano, 60% não deram continuidade a esse trabalho desenvolvido há 10 anos e 88,5% não fez qualquer atualização no decorrer destes 10 anos
Dos Municípios que trabalharam os Planos de acessibilidade, só 13% afetaram 0,5% do seu orçamento municipal para as acessibilidades. Ou seja, quase zero
80% indicaram que nunca remeteram o envio anual ao Instituto Nacional para a Reabilitação - INR, de Relatórios com o estado da arte, como previsto no Decreto-Lei 163/2006 de 8 de agosto.
80% dos Municípios refere que não tem um único equipamento ou espaço público 100% acessível, nem certificado;
70% das autarquias refere que os seus técnicos não fazem formação nesta área;

Fonte: Adaptado de Associação Salvador, 2020

É evidente nos resultados obtidos que há um problema de fiscalização da elaboração do Plano de Promoção da Acessibilidade e na fiscalização dos espaços do setor público (serviços, museus, monumentos, etc). Não obstante o Governo ter vindo a criar meios e comissões de fiscalização, nomeadamente a Comissão para a Promoção das Acessibilidades e equipas técnicas de promoção da acessibilidade (Decreto-Lei n.º 125/2017, de 4 de outubro). Este decreto teve como principal objetivo clarificar as competências em matéria de fiscalização e instrução de contraordenações, em virtude do incumprimento da legislação em matéria de acessibilidades. Em matéria de fiscalização a Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2020 veio reforçar a importância da Promoção das Acessibilidades, sendo que um dos seus objetivos é o aumento da fiscalização com a finalidade de prestar apoio ao Instituto Nacional para a Reabilitação, I. P. (INR, I. P.), no âmbito

das ações de fiscalização às instalações e espaços circundantes da administração central e dos institutos públicos (Decreto-Lei n.º 125/2017, de 4 de outubro).

Um dos outros problemas evidenciados nos resultados dos inquéritos é a falta de formação dos técnicos, neste sentido a Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2020 reforça a importância da formação aos técnicos que integram as equipas técnicas de promoção da acessibilidade em cada área governativa (Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2020, de 5 de fevereiro). A formação é também fundamental para a elaboração de Planos de Acessibilidade, sendo necessário existir uma formação contínua para os técnicos, de forma a estarem a par das alterações e de novas metodologias de trabalho.

A implementação da 2ª Geração de Planos de Promoção de Acessibilidade - RAMPA (Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade) constituiu um grande avanço com um total de 107 projetos, no valor aproximadamente de 17,8 milhões de euros (Teles, 2017). Ainda assim, há um longo caminho a percorrer, devendo as entidades reguladoras e os municípios trabalharem em conjunto de forma a melhorar as acessibilidades em todos os equipamentos, serviços e espaços públicos.

3.3. - Setor Empresarial e Associativo e o Turismo Acessível

A par das estratégias públicas, verifica-se igualmente um grande crescimento do setor privado e associativo na oferta de serviços exclusivos ao turismo acessível. Na tabela 13, sistematizam-se algumas das principais empresas que se dedicam ao setor. A sua análise permite verificar uma vasta oferta no setor do turismo acessível, assim como existe também um conjunto de empresas que oferecem atividades desportivas adaptas a pessoas com deficiência. Estas empresas são muito importantes para o desenvolvimento do setor do turismo, pois ajudam também a colmatar algumas barreiras que as pessoas com deficiência enfrentam, por via por exemplo do aluguer de equipamentos para pessoas com deficiência motora poderem fazer atividades turísticas e desportivas.

Tabela 13.Empresas de Turismo Acessível em Portugal

Empresa	Serviços
	Oferece serviços a qualquer pessoa com dependência, incapacidade ou alteração na condição de saúde, que viaje, para e em Portugal e pretenda condições de bem-estar, conforto, segurança, lazer, acessibilidade e/ou a continuidade dos seus tratamentos e disponibiliza pacotes e viagens à medida indo ao encontro das necessidades. Site: https://www.tourism-for-all.com/pt/home
	Oferece pacote de férias acessíveis e experiências (gastronómicas, natureza de desporto) na área de Lisboa e Sintra, disponibiliza aluguer de equipamento, veículos para transferes e uma rede de suporte de profissionais de saúde, através de parcerias. <i>Público-alvo-</i> mobilidade condicionada, deficiência visual e com dificuldade em caminhar. Site: https://portugal4allsenses.pt/
	Empresa de animação turística, oferece passeios turísticos em viatura adaptada a cadeiras de rodas, jipe tours, jogos tradicionais adaptados, passeios culturais e religiosos acessíveis, passeios de caiaque e bicicleta, passeios em <i>joelette</i> . Site: https://azoresforall.com/pt/
	Empresa de animação turística e agência de viagens com tours já pré-concebidos para pessoas em cadeiras de rodas. Site: https://madeiraacessivelbywheelchair.pt/
	Agência de viagens especializada em Turismo Acessível, oferta diversa, desde o Turismo convencional, ao religioso, gastronómico de bem-estar e de natureza. Site: http://www.euvoo.pt/
	A Tobogã tem ao dispor eBikes adaptadas que permitem a realização da atividade a pessoas com qualquer tipo de deficiência Site: https://www.adventureaccessibletours.pt/pt/
	Organiza visitas, passeios, fins de semana e férias acessíveis, tendo em conta todos os aspetos de mobilidade, de dormida e da gastronomia e cultural. Rede social: https://www.facebook.com/locusacesso/
	Inclusive Sailing disponibilizam um Catamaran (embarcação à vela e motor), com 7m de comprimento e capacidade para 10 tripulantes, dos quais 4 podem ser utilizadores de cadeiras de rodas. Site: https://inclusivesailing.com/
	A Aquastart encontra-se nas marinas de Oeiras e de Cascais e dispõe de uma embarcação que permite o embarque, sem constrangimentos, a pessoas com mobilidade condicionada, incluindo pessoas em cadeira de roda. Rede social: https://www.facebook.com/BOATCARandBIKEtours
	Disponibilizam um serviço de aluguer de autocaravanas adaptadas nas nossas bases de Lisboa, Porto e Faro. Rede Social: https://www.siestacampers.com/pt/blog/wheelchair-accessible-campervan-hire-portugal
	O “The Algarvian Queen” disponibilizam um catamarã preparado para receber e transportar facilmente pessoas em cadeiras de rodas, manuais ou elétricas. Dispõe ainda de uma grua com um sistema que permite que pessoas com paralisias de múltiplos graus possam sair do barco e mergulhar na Ria, com pouca ou nenhuma ajuda. Site: https://www.riaformosaboatours.com/pt

Fonte: Elaboração própria

Para além das empresas existem também diversas associações que prestam serviços no setor do turismo acessível, de entre as quais destacamos três das mais importantes associações que atuam a nível nacional: Associação Salvador; Acesso Cultura e a *Accessible Portugal*.

3.3.1. Associação Salvador

A Associação Salvador tem como missão promover a inclusão das pessoas com deficiência motora na sociedade e melhorar a sua qualidade de vida, foca-se em três áreas de atuação; i) Conhecimento - através do incentivo à investigação, da partilha de informação e da criação de redes de cooperação; ii) Integração - com a promoção da qualidade de vida, apoio ao emprego, eventos inclusivos, desporto adaptado e mais atividades que incentivem a uma presença ativa na sociedade; iii) Sensibilização- aposta em ações que sensibilizam para o respeito da diferença e da igualdade de oportunidades, campanhas de prevenção rodoviária e sensibilizando para o cumprimento da Lei das Acessibilidades (Associação Salvador, 2022).

Para dar resposta à problemática de que 70% das Autarquias não tem planos de acessibilidade, a Associação Salvador criou o projeto “+Acesso para Todos – Por comunidades +inclusivas”, com o apoio do Portugal Inovação Social. É um projeto piloto que pretende servir de exemplo para todo o país. Este projeto está presente neste momento em 15 municípios de norte a sul do país, sendo que cada Autarquia se assume como investidor social do projeto: Norte: Gondomar, Porto, Amarante, Guimarães, Maia; Centro: Leiria, Torres Vedras, Batalha, Tomar; Alentejo: Santarém, Rio Maior, Grândola, Ourique, Almodôvar, Castro Verde (Associação Salvador, 2022). Um desafio interessante deste projeto chama-se “Ponha-se no nosso lugar”, através do qual os executivos das Câmaras Municipais, técnicos e Presidentes de Juntas de Freguesia, fazem a experiência de realizarem um percurso sentados numa cadeira de rodas, assinalando num mapa as dificuldades que sentiram (Associação Salvador, 2022). Este projeto permite que uma pessoa sem necessidades especiais, sinta as dificuldades que um deficiente físico enfrenta no dia-dia-dia, tratando-se de pessoas com cargos públicos relevantes no poder municipal e local, esta ação de sensibilização serve de incentivo à elaboração dos planos de acessibilidade.

A Associação Salvador no dia 16 de maio de 2022 realizou em Guimarães a apresentação deste seu projeto, os representantes do município realizaram o desafio “Ponha-se no nosso lugar”, e verificaram várias barreiras arquitetónicas no próprio edifício Vila Flor, onde decorreu a

apresentação (entrada com degraus e o acesso ao auditório só era possível pelo parque subterrâneo). O presidente da Câmara Municipal, Dr. Domingos Bragança assumiu que o município não tem dado a atenção necessária a esta matéria, referindo que é preciso serem mais exigentes de modo a corrigir o passivo que se instalou nas acessibilidades, sendo também essencial um planeamento urbanístico que olhe com mais atenção para estas necessidades. O presidente refere ainda “Quero uma cidade e um território de Guimarães mais inclusivos, para todos” (Município de Guimarães, 2022). A Autarquia de Guimarães demonstra assim estar mais sensível a estas questões, ainda que exista um longo caminho pela frente. A presente investigação procura ser um contributo para num futuro próximo podermos assistir a uma cidade mais inclusiva e mais justa.

3.3.2- Acesso Cultura

A associação Acesso Cultura em 2013 deu seguimento ao trabalho desenvolvido pelo GAM – Grupo para a Acessibilidade nos Museus. Esta associação cultural, sem fins lucrativos, promove o acesso – físico, social, intelectual – à participação cultural. Tem como objetivo colocar as questões relacionadas com o acesso e a inclusão no centro da reflexão e da prática do sector cultural. Tem como principais objetivos i) Contribuir para a preparação técnica dos profissionais da cultura em questões de acesso e inclusão de forma a promover a mudança no terreno; ii) Promover o diálogo e a reflexão sobre as questões de acesso e inclusão em fóruns públicos; iii) Intervir publicamente em defesa do direito de acesso à cultura e dos direitos culturais das pessoas (Acesso Cultura, 2022). Para dar resposta aos objetivos propostos a associação disponibiliza uma página web bastante apelativa que possibilita a obtenção de informação rápida e clara dos espetáculos culturais acessíveis em Portugal. Para além disto, realiza debates, seminários, conferências anuais e a semana acessível, de forma a promover e dinamizar o acesso – físico, social, intelectual – à participação cultural.

Para além destas iniciativas, a Associação criou o Prémio Acesso Cultura, que pretende promover e distinguir as empresas políticas e privadas, associações e cooperativas, que desenvolvem projetos e que sejam exemplos de boas práticas nas condições de acesso (físico, social e intelectual). Incentiva dessa forma as empresas a melhorarem as suas acessibilidades, tornando a cultura acessível a todos (surdos, mudos, invisuais, pessoas em cadeira de rodas). Em 2019, a empresa Ondamarela sediada em Guimarães foi galardoada com este prémio.

3.3.3- Accessible Portugal

A *Accessible Portugal* é uma Associação privada sem fins lucrativos. Uma entidade ao serviço da Qualificação da Oferta e da Procura turísticas que foi fundada em 2006, desenvolvendo ações múltiplas com o intuito de promover o Turismo Acessível para Todos em Portugal. Esta associação tem parceira com várias empresas do setor (e.g. Tourismall).

Esta associação tem vindo desenvolver também nos últimos anos, vários projetos no sentido de promover o turismo acessível e a inclusão. Atualmente encontram-se em desenvolvimento três projetos em três regiões turísticas de Portugal Continental:

- ✓ Projeto AccessTUR – na Região Centro de Portugal, com o apoio da Turismo do Centro e das sete Comunidades Intermunicipais (CIM's) – *iniciou* em 2019 e está previsto até março de 2022, nos 90 municípios das 7 CIM's.
- ✓ Projeto InclusivTUR–Alentejo, com o apoio da CIMAC – Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central e da Turismo do Alentejo E.R.T. - a intervenção prevista será de 27 meses, a partir de outubro de 2020, na Região do Alentejo Central, nos 14 municípios que a compõem.
- ✓ Projeto Algarve For All, com o apoio da Região de Turismo do Algarve RTA. A intervenção prevista será de 27 meses, a partir de outubro de 2020, na Região do Algarve, nos 16 municípios que a compõem.

Estes três projetos têm como objetivo: i) Qualificação da oferta turística; ii) Qualificação da procura turística; iii) Desmistificação dos preconceitos e estereótipos sobre as pessoas com deficiência ou algum tipo de característica diferenciadora/necessidades especiais. Nesta fase ainda não é possível avaliar o impacto que estes projetos trouxeram para as regiões do Centro, Alentejo e Algarve. Será interessante futuramente realizar uma avaliação do progresso que houve nestas regiões com os projetos criados e as parcerias estabelecidas. Verificamos que esta associação neste momento não tem nenhum projeto planeado e projetado para a região Norte de Portugal.

3.4- Plataformas e Aplicações no setor do Turismo Acessível

No Setor do Turismo Acessível, as aplicações assim como as plataformas digitais, são fundamentais para fornecer informação acerca das ofertas acessíveis e dos percursos adaptados

a turistas com mobilidade condicionada. Estas informações devem ser apresentadas com mecanismos de interação adequados, a cada tipo de deficiência, capazes de auxiliar esse grupo específico nas suas atividades turísticas, contribuindo assim, tanto para atividades turísticas como para viagens mais acessíveis (Ribeiro, Silva, Barbosa, *et al.*, 2018). Desta forma, consideramos pertinente avaliar que ofertas existem ao nível de aplicações para telemóvel no setor do turismo acessível. Neste contexto, na Tabela 14 avaliamos o contributo específico de cada uma, sendo que a partir dessa avaliação sugerimos para cada uma das App e plataformas já existentes, alterações que possibilitariam melhorar a interação do utilizador e sua funcionalidade.

No caso específico da APP TurAll trata-se de uma plataforma com múltiplos parceiros envolvidos (Fundação Vodafone Espanha e a PREDIF, com a colaboração da Fundação Vodafone Portugal e Accessible Portugal). Após a sua análise verificamos que esta aplicação fica aquém das expectativas, sendo o maior problema a falta de informação. Não cumprindo assim o seu principal objetivo de informar e promover o turismo acessível. Ainda que tenha bastantes categorias de pesquisa (Alojamento; Restauração; Posto de Turismo; Monumentos; Cultura; Estacionamento; percursos acessíveis entre outros) a informação é escassa.

Já a aplicação ItTUR disponibiliza informação dos percursos acessíveis apenas para algumas regiões do país, sendo a sua principal falha a filtragem da informação pretendida, assim como ao nível estético que consideramos que poderia estar organizado de uma forma mais apelativa e funcional.

Nestas duas APP avaliadas o problema comum é a falta de informação, devendo-se provavelmente à falta de manutenção associada e aos custos que lhe estão inerentes.

Tabela 14- Plataformas e aplicações relacionadas com o turismo acessível

Plataforma	Missão/Finalidade	Análise crítica	Sugestão
	A TUR4all é uma Plataforma de informação e divulgação da Oferta Turística acessível em Portugal, que contribui para captar novos segmentos da Procura, melhorar a experiência turística das pessoas com necessidades específicas. Parceiros - Fundação Vodafone Espanha e a PREDIF, com a colaboração da Fundação Vodafone Portugal e Accessible Portugal. Site: https://www.tur4all.com/	👍 Funcional e estruturada 👍 Apelativa 👎 Informação escassa de alojamento, de restauração, atividades lúdicas e as respetivas condições de acessibilidade oferecidas. Eg. em Guimarães na plataforma só existe um hotel acessível (Pausada de Guimarães) no nosso caso de estudo podemos verificar a existência de 46 alojamentos hoteleiros acessíveis 👎 Indicação na plataforma de existir uma aplicação que não se contra ativa (consultado em 27/07/2022)	• Informação podia ser inserida pelos empresários do turismo e verificada pelos parceiros, aumentaria a disponibilidade de oferta e a participação das partes interessadas.
APP	Missão/Finalidade	Análise crítica	Sugestão
	Aplicação desenvolvida pela Associação Accessible Portugal, disponibiliza informação sobre as condições de acessibilidade de diversos itinerários e roteiros turísticos para pessoas com mobilidade condicionada (motora e visual).	👎 Pouco apelativo 👎 Não disponibiliza nenhum percurso na região Norte, no Alentejo nem nas ilhas. 👎 Os percursos podiam estar mais detalhados, nos filtros de pesquisa não é possível selecionar o meio que se irá realizar o percurso (pé, bicicleta, joellete, Cadeira de rodas elétrica todo-o-terreno etc.), 👎 Alguns dos trilhos não são acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada.	• Filtro de pesquisa com maior detalhe (pé, bicicleta, joellete, Cadeira de rodas elétrica todo-o-terreno etc.), • Melhorar nível visual e funcional • Criar maior interação com o utilizador
	App +Acesso Para Todos, é uma aplicação que permite classificar os espaços ao nível das acessibilidades, partilhar bons exemplos e denunciar aqueles que não reúnem as condições mínimas de acesso a pessoas com mobilidade condicionada.	👍 Funcional 👍 Interativa 👎 Lenta	• Utilizar a informação recolhida, eg. Criar uma base de dados organizada por tipologia (hotéis, restaurantes, cinema etc)

Fonte: Elaboração própria

Por fim a App +Acesso Para Todos que pertence a Associação Salvador, é uma aplicação que funciona com avaliações dos seus utilizadores, os quais são incentivados a avaliarem as acessibilidades nos mais diversos equipamentos e serviços ou espaço público, cabendo a cada um dos utilizadores tornar a APP mais informativa. O resultado geral da informação obtida nesta APP dá origem a um ranking a nível nacional dos municípios mais acessíveis. Neste sentido em 1º lugar neste momento encontra-se Câmara de Lobos. No que respeita ao município de Guimarães, este surge em 6º lugar, uma posição bastante honrosa no panorama nacional. Em suma, verificamos que a APP cumpre na íntegra o seu propósito, permitindo-nos assim afirmar que de forma geral está bem conseguida.

Para além destas APP's a nível nacional, também se encontram disponíveis algumas outras aplicações mais locais, das quais: “turismo acessível Cerveira/Tominõ”; “Viana mais acessível”; “Viana para todos “.

3.5- Boas Práticas de Turismo Acessível em Portugal

Como já verificamos anteriormente, Portugal tem vindo a desenvolver estratégias e programas para melhorar as acessibilidades, nomeadamente nos espaços turísticos. Um bom exemplo de investimento no setor do turismo é o programa Valorizar, criado em 2016, com a finalidade de promover o turismo em Portugal. Este, concede apoios financeiros a projetos de investimento e a iniciativas Turismo, abrindo de forma exclusiva uma linha de apoio ao turismo Acessível (Turismo de Portugal, 2016).

No ano de 2020 foram aprovados 10 projetos de 29 candidaturas, com um investimento superior a 2,8 milhões de euros, sendo os projetos aprovados promovidos por entidades públicas e privadas. Os projetos são desenvolvidos entre o Turismo de Portugal e os promotores. No ano de 2020 foram aprovados os seguintes projetos (Gabinete do Ministro de Estado da Economia e da Transição Digital, 2020):

- ✓ Criação de Suportes Acessíveis e Inclusivos da Informação Turística do Município de Albergaria-a-Velha
- ✓ Bombarral4all, Município do Bombarral
- ✓ Algarve for All – Promoção e Desenvolvimento do Turismo Acessível, Região de Turismo do Algarve

- ✓ Praia Del Rey Mais Acessível – Praia e Percursos Pedestres, Junta Freguesia da Amoreira, Município de Óbidos
- ✓ Bom Sucesso +Acessível | Praia e Percursos Pedestres, Junta Freguesia do Vau, Município de Óbidos
- ✓ Transporte Acessível para Todos, Tourismforall Unipessoal)
- ✓ Museu da Ciência – Criação de Acessibilidades ao Turista, Universidade de Coimbra

Apuramos ainda que os projetos aprovados se centram maioritariamente na região Centro e Algarve. No ano de 2020 não foi aprovado qualquer projeto na região Norte, ainda assim não temos informação disponível se algum projeto da região Norte concorreu à linha de apoio. Com vista a estudos futuros, identificamos como pertinente um estudo de forma a analisar e perceber o impacto positivo desses projetos no setor do turismo acessível.

A par destes projetos atualmente em vigor destacamos, a importância de dois bons exemplos de turismo acessível em Portugal, um caso no Alentejo “Projeto Rotas Sem Barreiras” e outro no Centro de Portugal “Lousã destino de Turismo Acessível (LDTA). Sendo dois projetos bastantes distintos, o primeiro procura desenvolver percursos acessíveis entre diferentes municípios, o segundo é desenvolvido à escala municipal com o objetivo central na melhoria das acessibilidades.

3.5.1- Rota Sem Barreiras

Em 2005 teve início o projeto piloto Rotas Sem Barreiras. O projeto abrangeu as regiões do Alentejo (Portugal) e Extremadura (Espanha), estes que são territórios que apresentam um potencial relevante para o setor do turismo, pelas suas características culturais, patrimoniais, edafoclimática. Este projeto contou com a colaboração de quatro associações: TERRAS DENTRO e ESDIME em Portugal, CEDECO Tentudía e ADERCO em Espanha (Escolar & Escolar, 2012). A missão central deste projeto foi a criação de uma rota turística transnacional, acessível, que permitirá a qualquer turista a descoberta de quatro territórios, Alentejo Central, Baixo Alentejo, Comarcas de Olivença e Tentudía (Fialho, 2009).

Este projeto numa 1ª fase centrou a sua atividade nas acessibilidades para pessoas com deficiência motora. Nesta fase criou-se e registou-se a marca Rotas sem Barreiras, identificando-se os recursos turísticos existentes e elaboraram-se relatórios de recomendações para transformar

esses recursos acessíveis, como condição para ser incluído no Guia de Turismo Acessível Rotas sem Barreiras (Fialho & Escolar, 2012)

Os objetivos do projeto foram (Fialho, 2009):

- i. Promover a igualdade de oportunidades e favorecer a integração social de públicos com mobilidade e perceção reduzidas através da atividade turística-recreativa;
- ii. Diversificar a oferta turística disponível demonstrando o potencial deste novo segmento de mercado;
- iii. Promover turisticamente e dotar de infraestruturas e equipamentos os territórios envolvidos, contribuindo de forma sustentável, equilibrada e crescente para o seu desenvolvimento;
- iv. Estruturar um projeto de rota modelo, aplicável e transferível para outras regiões da Europa, tendo em vista a sua expansão para além da Península Ibérica.

Para comprimir os objetivos delineados, o projeto inicialmente fez um estudo diagnóstico relativo às acessibilidades das infraestruturas e equipamentos turísticos existentes nos alojamentos, restaurantes, museus, monumentos, etc. Dessa forma, identificaram-se os locais acessíveis e os locais com necessidades e possibilidades de serem adaptados. No caso de necessitarem de adaptação, foi criado um relatório com uma proposta de alterações necessárias para melhorar as acessibilidades nos espaços. A fase seguinte passou pela dinamização e criação de ações de formação a empresários, técnicos e agentes locais ligados ao sector turístico, na área da receção e atendimento a pessoas portadoras de deficiência, ministradas em vários pontos dos territórios (Fialho, 2009). De fato a formação afirma-se como fundamental para fornecer conhecimento necessário aos intervenientes e melhorar a experiência do turista com necessidades especiais.

Quatro anos após a sua implantação, a coordenadora do projeto Manuela Fialho (2009) publica um artigo onde expõem algumas reflexões do projeto. Reconhecendo que o projeto Rotas sem Barreiras tem sido considerado por muitos um modelo de boas práticas, tanto a nível nacional como internacional.

“Agora que chegámos ao final do caminho que traçámos para este projeto Rotas Sem Barreiras, caminho que percorremos durante três anos, sabemos que temos o compromisso de zelar para que a prática de turismo acessível seja uma realidade nos nossos territórios em meio rural mas... porque não estendê-lo a todo o Alentejo?” (Fialho, 2009)

Anos mais tarde, em 2011 é dada continuidade ao projeto piloto como projeto Rotas Sem Barreiras, o qual alarga o projeto a todo o tipo de deficiência, consolidando a estratégia através da

sua articulação com as medidas do eixo 3 do PRODER. Nesta 2ª fase já é prevista a possibilidade de aprovar investimentos de forma a realizar as alterações necessárias para transformar os recursos turísticos acessíveis à população com mobilidade condicionada. Esta fase teve orçamento de cerca de 220 mil euros (Fialho, 2011). Esta última fase, teve como finalidade uma maior abrangência na inclusão de pessoas com limitações tanto as de mobilidade condicionada, como as surdas, mudas e invisuais no setor do turismo acessível no meio rural, promovendo o seu acesso a equipamentos de lazer, turismo e cultura.

3.5.2- Lousã, destino de Turismo Acessível (LDTA)

O Município de Lousã localiza-se no Centro de Portugal, apesar das suas características geomorfológica (relevos acentuados) é um excelente exemplo no que diz respeito às preocupações das acessibilidades e da inclusão das pessoas com deficiência e/ou incapacidade. Na Figura 7 podemos verificar as suas várias iniciativas neste domínio.

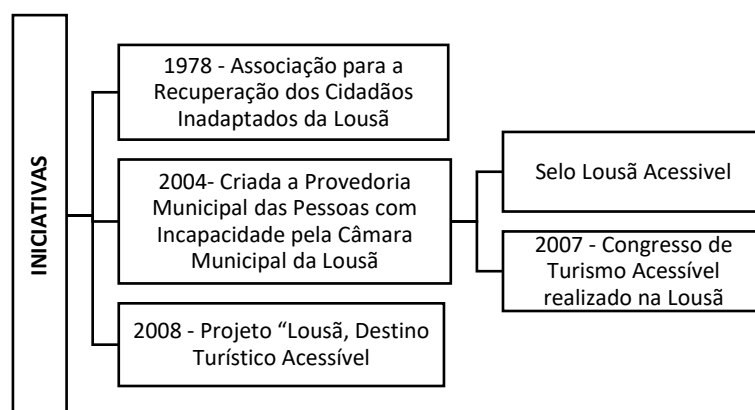


Figura 7. Iniciativas do Município de Lousã na inclusão de todos na sociedade

Fonte: Adaptado de Devile *et al.*, 2009; Fontes & Monteiro, 2018

Neste sentido a Associação para a Recuperação dos Cidadãos Inadaptados da Lousã, foi das primeiras em Portugal que trouxeram para o debate público a realidade da diferença, tendo sido em 1978 um primeiro passo para abrir mentalidades (Devile *et al.*, 2009). A Provedoria Municipal das Pessoas com Incapacidade, promovida pela Câmara Municipal da Lousã em 2004, lançou duas importantes iniciativas: i) o Selo Lousã Acessível - permitindo identificar os estabelecimentos públicos e privados que preenchem os requisitos mínimos de acessibilidade; ii) Congresso de

Turismo Acessível - permitindo alargar a discussão da incapacidade e do desenvolvimento turístico acessível, trazendo a debate casos de boas práticas que estimularam o interesse da comunidade empresarial, política e académica (Fontes & Monteiro, 2018)

O Projeto “Lousã, Destino Turístico Acessível” (2008-2011), foi um projeto de grande envergadura, que se afirmou como um passo importante na prestação de serviços de turismo acessível em Portugal, afirmando-se como um modelo a seguir por outras cidades (European Commission, 2015). Este projeto envolveu vários agentes, instituições locais, agentes locais de turismo; agentes externos; agentes locais na área de reabilitação; organismos nacionais; parceiros internacionais, como o European Network for Accessible Tourism (ENAT) (Devile et al., 2009)

Este projeto desenvolveu um Plano de Ação que envolveu diferentes níveis de intervenção no território, com financiamentos comunitários (POPH e POVT). Neste plano estão contemplados três diferentes eixos de operações no desenvolvimento e promoção da acessibilidade, nomeadamente (Fontes & Monteiro, 2018):

- i. Dimensão turística- unidades de alojamento, restauração e similares, iniciativas de animação;
- ii. Dimensão social- serviços de segurança, saúde e apoio humano, ajudas técnicas;
- iii. Dimensão territorial - intervenção nos principais polos de atração turística, acessibilidade dos equipamentos públicos e desenvolvimento de novas respostas de transporte adaptado.

O plano de ação é desenvolvido com três principais preocupações: i) ao nível do território, ii) da sociedade e iii) do turista. Podemos constatar que este projeto continua a ser pioneiro em Portugal, não tendo havido até à data nenhum outro projeto desenvolvido nestes moldes à escala municipal. Reconhecemos que a Câmara da Lousã tem uma grande preocupação com a inclusão e a justiça espacial. Em 2015 a ENAT em parceria com Comissão Europeia, realizou um relatório onde avalia o projeto. Apesar dos esforços e de todos os agentes envolvidos o relatório refere que não é possível avaliar se o projeto foi bem-sucedido, evidenciando que a crise económica pode ter tido um impacto negativo na procura do turismo acessível. Os avaliadores apontam como principal debilidade do projeto a falta de *marketing* e informação sobre a disponibilidade de serviços acessíveis (European Commission, 2015). Como já referimos anteriormente, o acesso à informação acerca das acessibilidades é fundamental para permitir maior facilidade na viagem das pessoas com deficiência.

O relatório reconheceu que apesar dessas falhas e do problema da crise económica, existiram várias melhorias na eliminação das barreiras arquitetónicas, aquisição de equipamentos especializados e melhorias no atendimento ao cliente (Comissão Europeia, 2015). Trata-se assim de um bom projeto piloto, que deve servir de exemplo tanto nas boas práticas como nas falhas apresentadas no relatório elaborado em 2015 pela Comissão Europeia com a colaboração da ENAT.

3.5.3- Itinerários acessíveis - Turismo de Portugal

Em 2016, o Turismo de Portugal desenvolveu um projeto que visava dar informação de itinerários acessíveis em 20 cidades portuguesas. Pretendiam recomendar percursos que possibilitassem a um visitante com limitações físicas, circular com segurança e visitar os pontos de interesse das cidades (Turismo de Portugal, 2016).

Assim, o projeto para a criação destes 20 itinerários em cidades justificava-se porque existe: i) aumento da procura turística em Portugal; ii) crescimento do número de pessoas com mobilidade condicionada a viajar em/para Portugal; iii) maior consciencialização da oferta turística para a necessidade de adaptação dos seus serviços; iv) melhoria das condições de acessibilidade dos espaços públicos e edifícios; v) maior qualificação do atendimento dos profissionais de turismo; vi) transportes públicos mais inclusivos e eficazes; vii) aparecimento dos primeiros produtos e serviços turísticos destinados a pessoas com mobilidade condicionada (Turismo de Portugal, 2016).

Partindo desta realidade o projeto apresentava como objetivos:

- ✓ O aumento da procura turística em Portugal
- ✓ Explorar o segmento de mercado das pessoas com mobilidade condicionada;
- ✓ Melhorar a qualidade das experiências turísticas em Portugal;
- ✓ Tornar acessíveis os principais destinos turísticos nacionais;
- ✓ Analisar o espaço público e os Pontos de Interesse Turístico (POI) das cidades;
- ✓ Identificar os percursos acessíveis e analisar as condições de acessibilidade dos POI

Os destinos turísticos foram selecionados de acordo com quatro critérios: 1. Presença de património da humanidade classificado pela UNESCO; 2. Presença de património construído

classificado; 3. Iniciativas/projetos de promoção das condições de acessibilidade e mobilidade para todos; 4. Iniciativas/projetos já existentes em turismo acessível. Neste contexto uma das cidades escolhidas para integrar este estudo foi a Cidade de Guimarães.

No desenvolvimento deste projeto a primeira evidência registada foi a ausência de informação de uma oferta turística integrada e adaptada a este público. Assim, um dos primeiros produtos compreendia a elaboração de mapas de itinerários complementados com descritivos de apoio à visita e caracterização dos POI.

Os mapas de itinerários destinavam-se a fornecer informação sobre percursos completamente acessíveis e percursos parcialmente acessíveis. Na figura 8 está representado o itinerário criado para a cidade de Guimarães.



Figura 8 - Guimarães - Itinerário Acessível

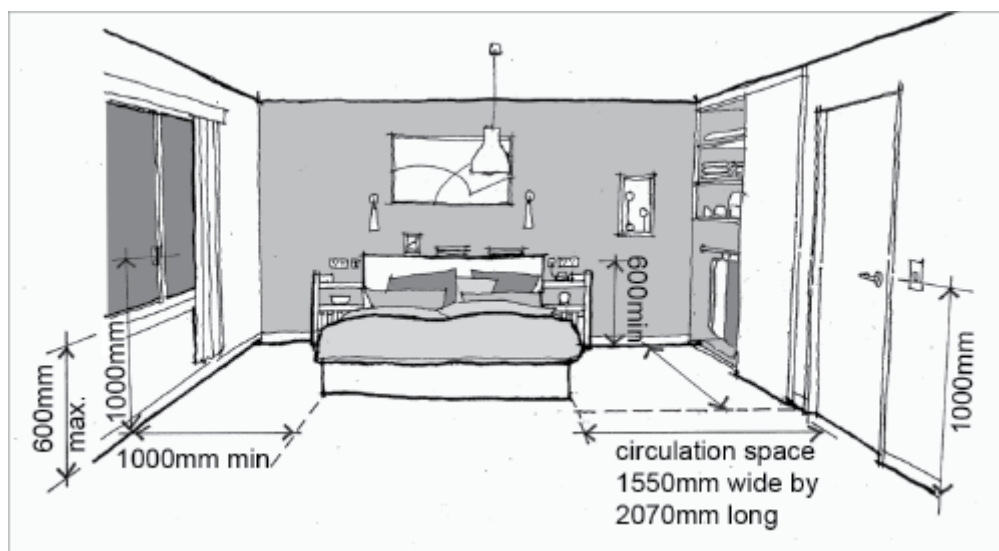
Fonte: Turismo de Portugal, 2016

Para a elaboração dos mapas foram analisados os seguintes elementos: i) Pavimento; ii) Dimensão do passeio; iii) Inclinação; iv) Condições de atravessamento; v) Existência de obstáculos.

Este projeto efetuado pelo Turismo de Portugal pode ser considerado um grande avanço na oferta de informação para o setor do turismo acessível². Na avaliação da adequação do itinerário é possível verificar que os elementos que surgem na base da análise são próximos daqueles que consideramos neste trabalho. Reconhecemos, contudo, que se se pretende proporcionar informação de uma oferta turística integrada é necessário incluir mais informação (alojamento turístico, determinados tipos de comércio, restaurantes, WC adaptados, etc),

É igualmente discutível a classificação só com dois níveis, e sem grandes explicações, resultando numa informação algo redutora. Assim, parece-nos relevante apostar numa metodologia mais afinada e pormenorizada. Neste sentido, a componente empírica desenvolvida no capítulo cinco deste trabalho parece-nos uma proposta mais completa que poderá inclusivamente ser útil para lançar pistas de discussão sobre quais as melhores metodologias a utilizar para analisar os itinerários e medidas a propor às autarquias para criar percursos acessíveis.

² - Este projeto do Turismo de Portugal coincidiu temporalmente com o início da presente investigação (que foi interrompida e agora retomada). Na altura ainda não conhecíamos este projeto.



CAPÍTULO IV – UMA GEOGRAFIA DO ALOJAMENTO TURÍSTICO ADAPTADO DO NORTE DE PORTUGAL E GUIMARÃES

Atendendo aos dados disponibilizados pela Organização Mundial da Saúde (2021), 15% da população mundial vive com algum tipo de deficiência física ou intelectual.

Os dados do INE, de julho de 2022, revelam que a região Norte de Portugal captou 756 mil visitantes. Se estimarmos que pelo menos 5% dos visitantes possa ter alguma condicionante física ou necessidade especial poderemos estar a lidar com cerca de 37.800 visitantes a poderem necessitar de alojamento adaptado.

Neste contexto, inicia-se este quarto capítulo por caracterizar, muito brevemente, a evolução da procura turística e da oferta de alojamentos turísticos, por NUTS II, na Região Norte - por NUTS III e nos municípios da NUTS Ave (onde se encontra inserido o município de Guimarães). No ponto seguinte completamos esta contextualização procedendo ao cálculo e análise de quocientes de localização dos alojamentos com quartos adaptados (Tabela 15), por município na região Norte para os anos de 2016 e 2022. O objetivo permitiu distinguir os concelhos que apresentam um maior peso ao nível da oferta de alojamentos com quartos adaptados a turistas com mobilidade condicionada relativamente ao total de alojamentos turísticos disponibilizados, na região Norte de Portugal.

Tabela 15. Fórmula coeficiente de localização

Coeficiente de localização	Descrição da fórmula
$QLrj = (Xrj/Xr) / (Xpj/Xp)$ e $0 \leq QL \leq \infty$	Xrj - N° de AT adaptados no município; Xr – N° total de AT no município; Xpj – N° de AT adaptados na Região Norte; Xp – N° total de AT na Região Norte

Descrevendo a metodologia seguida, começamos por referir que fonte de informação utilizada para efetuar estes cálculos foi o *website* de marcações *online* ‘www.booking.com’. A opção por esta fonte prendeu-se com a necessidade de ter acesso a informação relativa ao número de alojamentos turísticos com quartos adaptados que não se encontravam disponíveis noutras fontes oficiais. No *site* para encontrar os alojamentos adaptados selecionamos o filtro “comodidade para pessoas com mobilidade condicionada”.

Para a realização da pesquisa, no site selecionámos a estada de uma noite a decorrer no mês de outubro em dia de semana. Esta metodologia teve como finalidade, minimizar o problema de os alojamentos poderem estar esgotados. Contudo, reconhecemos que mesmo contemplando todos

estes cuidados poderão, efetivamente, existir alguns alojamentos ocupados para a data selecionada. Para validar a informação do *Booking*, foram realizados aleatoriamente cinco telefonemas para alojamentos turísticos em diferentes municípios. A metodologia foi semelhante nos dois anos de análise.

Procedemos igualmente à representação cartográfica dos cálculos efetuados, por forma a facilitar a interpretação da importância dos alojamentos turísticos com quartos adaptados.

No último ponto deste capítulo, analisámos a situação específica do município de Guimarães relativamente à procura e oferta de alojamento turístico, bem como ao número de alojamentos turísticos com quartos adaptados. Este detalhe mais específico relativo a Guimarães, resulta do facto de ser neste concelho que selecionamos o nosso estudo de caso relativo à avaliação das condições de mobilidade e acessibilidade de um percurso turístico.

Na análise do alojamento turístico de Guimarães utilizámos a mesma fonte, a plataforma - *Booking*. No entanto, neste caso, o processo de validação da informação recolhida foi mais exaustivo, foram realizados (60).

Nestes contactos telefónicos, a todos os alojamentos, simulando uma reserva para uma noite de uma pessoa com mobilidade condicionada, com o intuito de confirmar se todos os alojamentos descritos na plataforma como alojamentos adaptados cumpriam esse requisito. Verificámos que apesar de no *site* surgir a informação que possuíam quartos adaptados, dois dos alojamentos turísticos não cumpriam esse parâmetro. Desta forma, foi possível perceber que a informação que consta na plataforma pode não corresponder à realidade. A sua veracidade depende da consciência dos responsáveis pelos alojamentos turísticos ao preencher os dados na plataforma *Booking*. No entanto, pensamos que estarão nesta situação um valor residual de alojamentos turísticos, porque em última instância quem perde clientes são eles podendo ter reclamações e apreciações negativas nas redes sociais, prejudicando desta forma o seu próprio negócio.

4.1- Evolução da procura turística no Norte de Portugal

O turismo é uma das principais atividades económicas do país. Entre 2010 e 2019, registou-se uma taxa de crescimento médio anual de 7,2% nas dormidas (o que corresponde a um aumento de 33 milhões) e as receitas passaram de 7,6 mil milhões de euros para 18,4 mil milhões (Turismo de Portugal, 2022).

Nos últimos anos, Portugal tem-se afirmado no panorama turístico internacional. Melhorou a oferta dos alojamentos turísticos, em quantidade e qualidade, diversificou os tipos de turismo e potenciou os seus recursos, conseguindo o reconhecimento internacional. No contexto nacional, a Área Metropolitana de Lisboa e o Algarve sempre foram as grandes referências, mas na última década o Norte tem ganho um grande protagonismo, de tal forma que a partir de 2016 ultrapassou o Algarve e consolidou-se como a segunda região com maior capacidade de atração de hóspedes (Figura 9). Desde 2009 é possível verificar que todas as regiões conseguiram aumentar o número hóspedes, entre 2009 e 2013 um crescimento lento, que acelerou fortemente entre 2013 e 2019 com um aumento de quase 89%. Em 2020, com o efeito da pandemia por COVID-19, durante os *lockdowns*, Portugal registou uma diminuição muito acentuada, resultante de todas as restrições (fronteiras fechadas, horários reduzidos em todo o comércio e serviços). Em 2021, verificou-se uma ligeira recuperação na procura, apesar da COVID-19 ainda estar presente, com as alterações das medidas de prevenção e de um maior conhecimento da pandemia, as restrições foram diminuídas gradualmente, regressando as viagens. No conjunto do país conseguimos alcançar valores totais de hóspedes semelhantes aos que tínhamos em 2013.

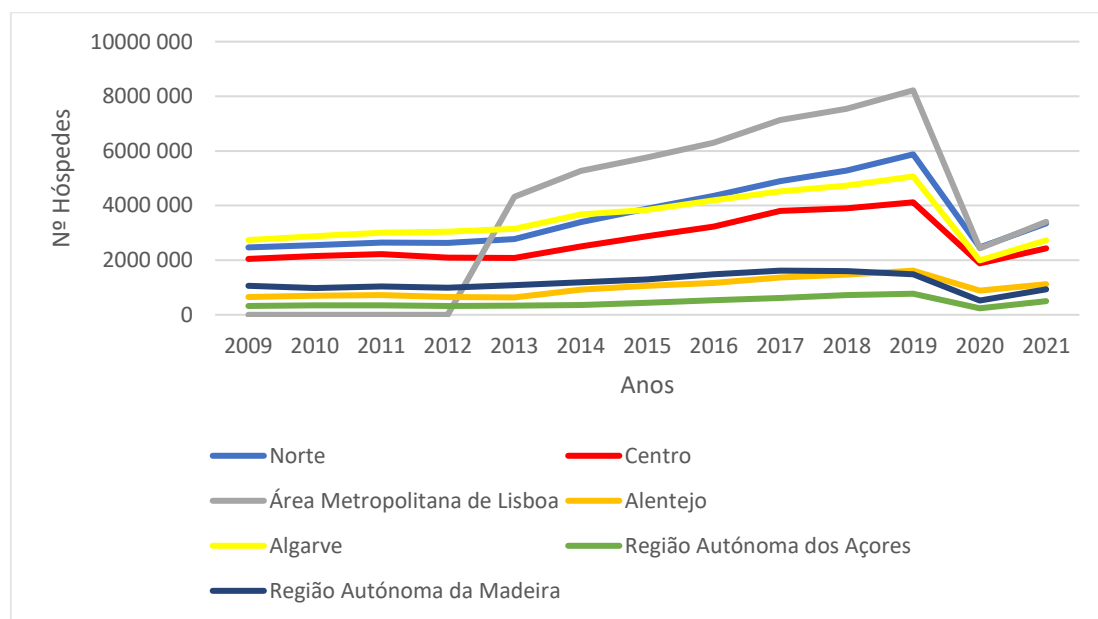


Figura 9. Número de hóspedes nos alojamentos turísticos, por NUTS II

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados Pordata

Numa análise muito sintética dos dados é ainda possível concluir que a Área Metropolitana de Lisboa é a região que apresenta o maior número de hóspedes, beneficiando da beleza e riqueza cultural da capital portuguesa, bem como, de alguns locais na periferia (*e.g.* Sintra, Cascais). De

ressaltar ainda, que, desde 2016, a região Norte conseguiu ultrapassar o Algarve na captação de hóspedes. O mesmo não se verifica no número de dormidas porque devido ao tipo de turismo praticado em cada uma das áreas (no Norte mais cultural e urbano e no Algarve mais balnear) faz com que as estadas no Algarve sejam mais prolongadas. Desde a pandemia, a região do Alentejo conseguiu ultrapassar a R.A. da Madeira, talvez beneficiando de um turismo que aposta fortemente na componente rural em territórios de baixa densidade.

Este ano de 2022, o turismo tem verificado uma recuperação extraordinária, ultrapassando os valores registados em 2019, ano que antes da pandemia era considerado o melhor ano ao nível do turismo para Portugal. Este facto foi inclusivamente anunciado através de uma notícia publicada na página oficial do Governo português em 2 de setembro de 2022:

“De acordo com as estimativas rápidas divulgadas pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) e pelo Banco de Portugal (BdP), o mês de julho de 2022 será o melhor mês de sempre no que se refere ao número de hóspedes e de dormidas em Portugal. A estimativa aponta para 3.029,1 mil hóspedes e 8.628,4 mil dormidas no total do alojamento turístico em julho passado, quando em julho de 2021 tinham sido 1.633,8 mil hóspedes (+85,4%) e 4.538,6 mil dormidas (+90,1%). Relativamente a julho de 2019, mês pré-pandémico, a evolução é de mais 6,3% para hóspedes (+179,8 mil hóspedes) e de mais 4,8% para dormidas (+397,2 mil dormidas). Todas as regiões do país denotam evoluções positivas face a julho de 2021. O Algarve será responsável por 33,1% das dormidas, seguindo-se a Área Metropolitana de Lisboa (22,7%), o Norte (15,6%), a RA Madeira (10,5%) e o Centro com 10,0%. Os aumentos mais expressivos serão na Região Autónoma da Madeira (+21,0%), na região Norte (+14,9%) e no Centro (+10,6%) (XXIII Governo da República Portuguesa, 2022).

Na região Norte a recuperação do número de dormidas verificou-se em todas as NUTS III (Figura 10). A Área Metropolitana do Porto volta a recuperar significativamente, com uma taxa de variação superior a 160%. O Ave foi a segunda sub-região com maior crescimento, com uma taxa de variação superior a 50%.

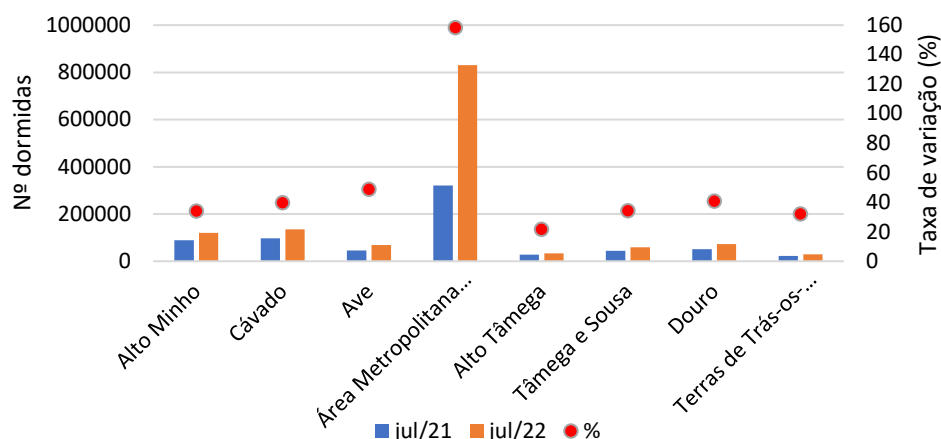


Figura 10. Número de Dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico - NUTS III - Região Norte
Fonte: Elaboração própria, com base nos dados INE.

Numa análise um pouco mais pormenorizada relativa à evolução³ do número de hóspedes por sub-regiões (NUTS III) da NUTS II Norte (Figura 11), verificamos que entre 2014 e 2019 a Área Metropolitana do Porto se destaca como o grande centro do turismo no Norte de Portugal. Estes valores são reflexo da crescente afirmação do município do Porto enquanto destino turístico. A segunda maior cidade de Portugal, encontra-se junto ao litoral e perto do Douro vinhateiro, reconhecido como património mundial pela UNESCO, e proporciona ao turista uma grande diversidade de oferta turística, tendo nos últimos anos ganho várias distinções internacionais.

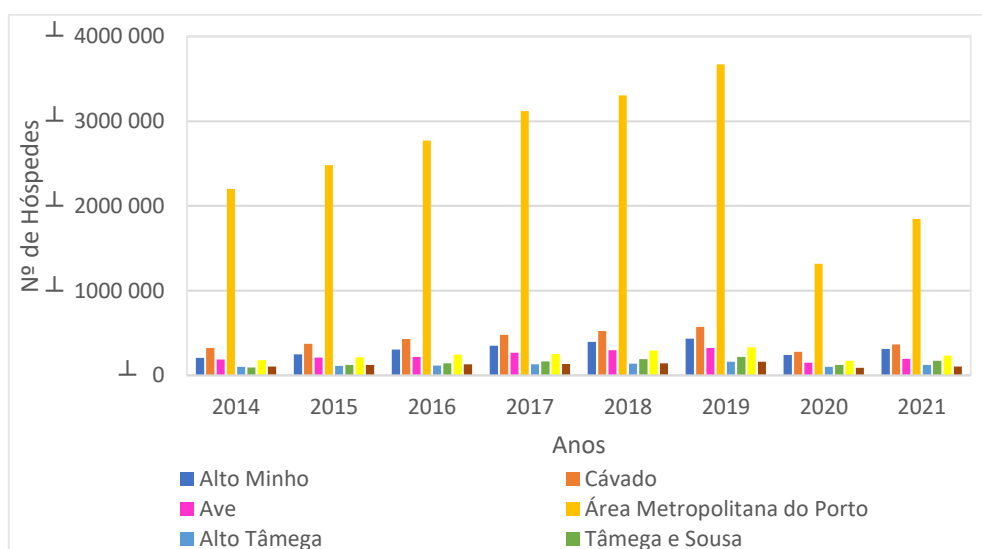


Figura 11 - Número de hóspedes (2014-2021), por NUTS III da Região Norte

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da Pordata

³ - A análise dos hóspedes nos alojamentos turísticos, por NUTS III ou município, foi efetuada só a partir de 2014 porque entre 2009 e 2013 não existem dados para todas as unidades territoriais, nem para todos os anos.

Como anteriormente referido, a pandemia COVID 19 teve um forte impacto nos fluxos de pessoas e naturalmente no turismo. De todas as sub-regiões do Norte, foi a AMP que registou as maiores perdas (-64,2% entre 2019 e 2020). Por sua vez, as NUTS III do Alto Tâmega, Tâmega e Sousa, Alto Minho e Terras de Trás-os-Montes tiveram perdas bastante inferiores, entre os (-38% e -44,6%). Sendo estas áreas mais ruralizadas, onde predomina o turismo rural, resistiram um pouco melhor, num ano em que foram impostas medidas de contingência e de restrição, os turistas optaram por zonas de turismo mais isoladas e seguras.

Na região Norte, para além da Área Metropolitana do Porto, as sub-regiões do Cávado (onde se inserem as cidades de Braga e Barcelos), do Alto Minho (com cidades importantes como Viana do Castelo, Valença ou Vila Nova de Cerveira) também têm afirmado a sua capacidade de atrair turistas. Por fim, a Sub-região do Ave (na qual se insere a cidade de Guimarães, o nosso estudo de caso) tem disputado com o Douro o quarto ou o quinto lugar no ranking da atração de hóspedes em alojamento turístico. Embora as duas regiões apresentem um património histórico, cultural e natural reconhecido internacionalmente, a proximidade à cidade do Porto faz com que a sua capacidade de retenção dos turistas seja mais fraca. Acreditamos, que com o aumento da procura do turismo rural, de natureza e de aventura, o turismo na sub-região de Terras de Bouro, nomeadamente no Gerês, tenda a ganhar força.

Dentro da sub-região do Ave, o município de Guimarães destaca-se fortemente dos outros municípios na captação de hóspedes (Figura 12). A cidade de Guimarães, tem vindo a ganhar destaque internacional. Em 2001, viu o seu centro histórico ser reconhecido como Património da Humanidade, pela UNESCO, em 2012, foi Capital Europeia da Cultura e recentemente a CNN, canal norte-americano, considerou-a como uma das cidades pequenas mais bonitas da Europa (CNN, 2022). As suas características arquitetónicas, históricas e a preservação do centro histórico, posicionam e proporcionam a Guimarães um lugar de destaque nos guias turísticos da Europa e do Mundo.

Após o ano pandémico de 2020, todos os municípios da NUTS Ave acompanham a recuperação verificada na região Norte. Embora em 2021 o número de hóspedes estivessem ainda ao nível de 2013, os dados apresentados pelo INE em 2022, que comparam as dormidas em julho de 2021 com as do mesmo mês em 2022 mostram uma variação positiva de 55,27% passando de (21107, em 2021) para (32771, em 2022).

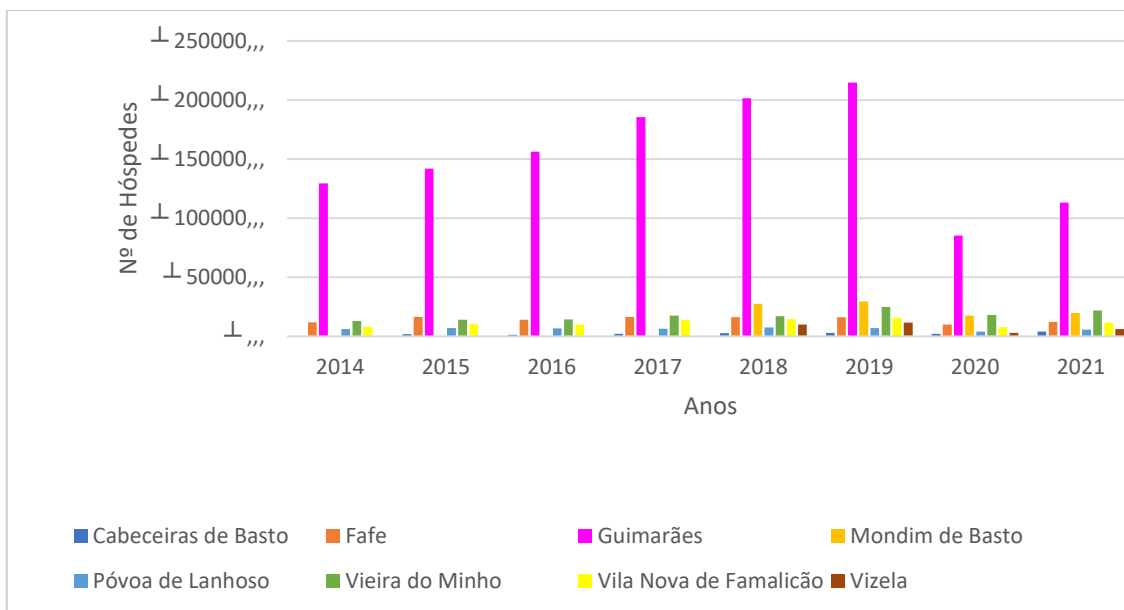


Figura 12. Número de hóspedes (2014-2021), nos municípios da NUTS Ave

Fonte: Elaboração própria, tendo por base dados do Pordata

4.2- A oferta de alojamento turístico na Região Norte

A oferta de alojamento turístico condiciona e é condicionada pela evolução da procura turística. Assim, há semelhança do que tem acontecido com o aumento do número de hóspedes, também se tem verificado um aumento ao nível da oferta de alojamento turístico. Tendo por base os dados disponibilizados pela Pordata (a partir de dados do INE), é possível traçar uma breve caracterização da evolução da oferta.

Numa análise por NUTS II é possível verificar que a região que oferece maior número de alojamentos turísticos é o Norte, seguido pela região Centro (Figura 13), ficando este facto a dever-se à dimensão das duas regiões. O Alentejo também apresenta em termos de área uma grande dimensão, no entanto é uma região de baixa densidade populacional e, portanto, apresenta uma oferta mais diminuta. As duas regiões com maior procura, curiosamente não são as que têm maior número de alojamentos turísticos, no entanto possuem unidades hoteleiras de maior dimensão, o que faz com que tenham maior número de quartos. É igualmente possível verificar um crescimento contínuo⁴ da oferta em todas as NUTS II, este crescimento é interrompido de 2019 para 2020

⁴ - A partir de 2014 existe uma quebra de série porque passaram a ser incluídos os alojamentos locais e os alojamentos em espaço rural, facto que explica o acelerar do ritmo de crescimento de 2013 para 2014. Nos dados recolhidos para a Região Autónoma da

devido à pandemia. Em 2021, apesar de todas as regiões terem recuperado ainda não conseguem alcançar os valores pré - pandémicos.

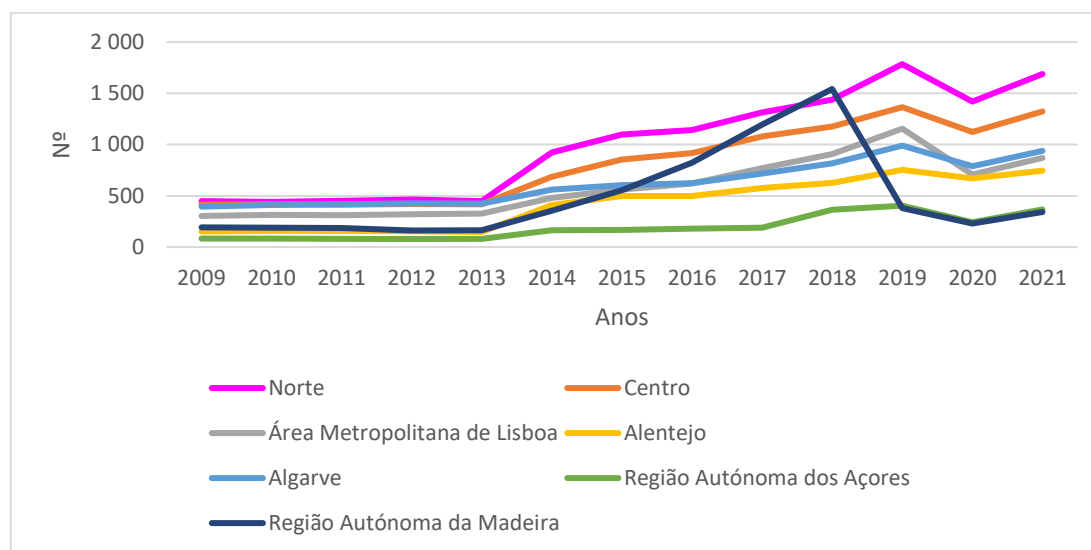


Figura 13. Evolução do número de alojamentos turísticos (2009-2021), por NUTS II

Fonte: Elaboração própria, tendo por base dados do Pordata

Na região Norte, como seria expectável, a NUTS III com maior número de alojamentos turísticos é a Área Metropolitana do Porto (521 em 2021 o que corresponde a 31% do alojamento da Região Norte) (Figura 14) seguido pelo Alto Minho com 290 (17%). Nas posições seguintes surgem as NUTS III do Douro e do Cávado com 11,4% e 11,3%, respetivamente e em quinto lugar surge a NUTS III do Ave com 9% do alojamento. Também por NUTS III se verifica uma dinâmica de crescimento e decréscimo idêntico ao referido anteriormente, um aumento até 2019 e uma quebra por causa da pandemia.

Madeira não se entende a sua evolução com crescimentos e uma quebras demasiado acentuados e para os quais não encontramos explicação.

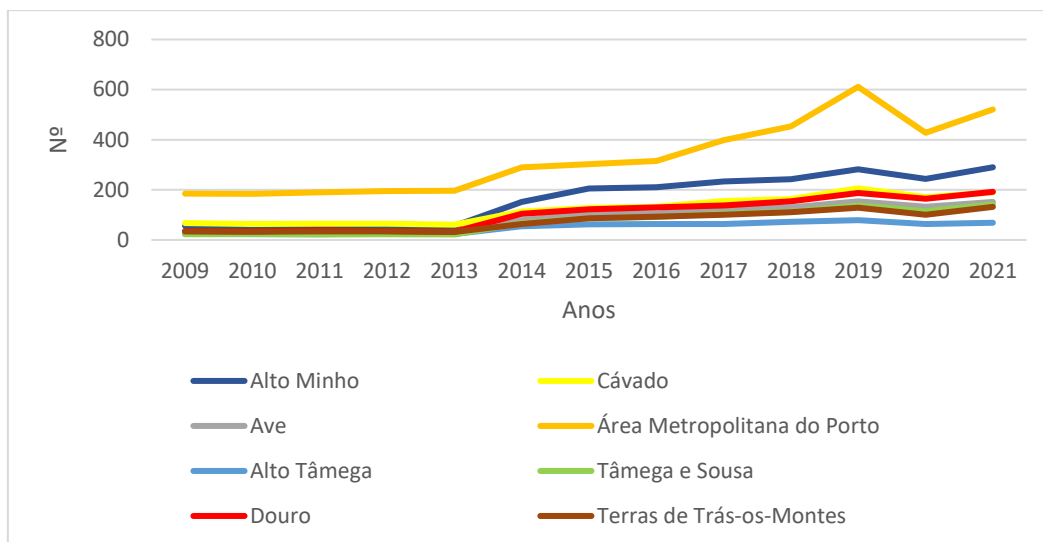


Figura 14. Evolução do número de alojamentos turísticos (2009-2021), por NUTS III da Região Norte de Portugal

Fonte: Elaboração própria, tendo por base dados do Pordata.

Nos municípios da NUTS III, Guimarães foi, entre 2009 e 2020 o que tinha maior número de alojamentos turísticos (41 em 2020), seguido pelo município de Vieira do Minho com 39. Mas este último parece ter resistido melhor ao período pandémico e em 2021 ultrapassou Guimarães passando a ter 45 alojamentos turísticos e Guimarães 43 (Figura 15). Este facto fica a dever-se à importância de alojamento turismo em espaço rural, muito procurado no quadro pandémico que atravessámos. Convém, no entanto, referir que se contabilizarmos a oferta ao nível do número de quartos disponibilizados, Guimarães é de longe o município com maior peso 918 em 2020 enquanto Vieira do Minho possuía somente 373.

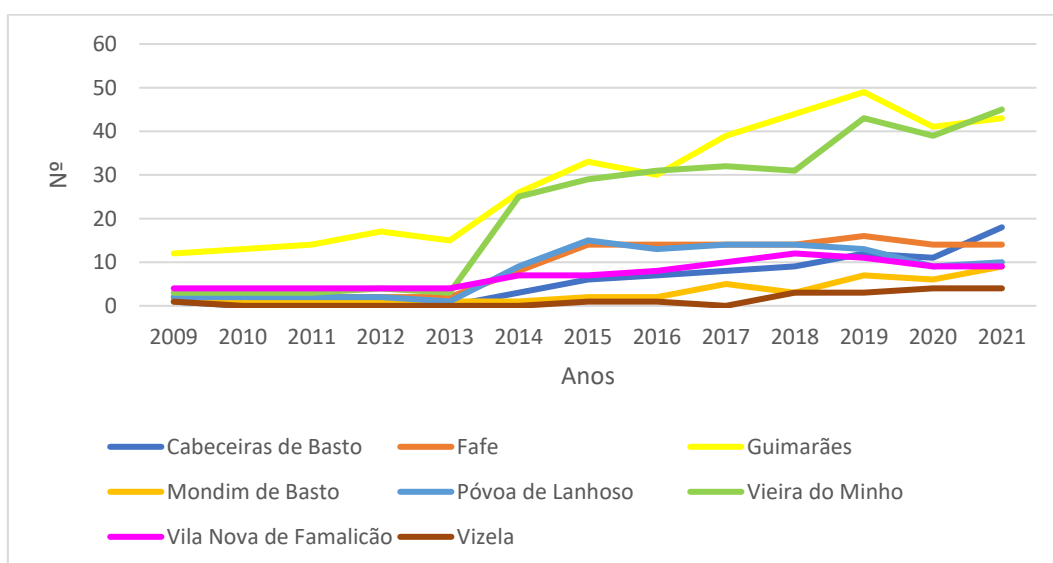


Figura 15 - Evolução do número de alojamentos turísticos (2009-2021), nos municípios da NUTS Ave

Fonte: Elaboração própria, tendo por base dados do Pordata

4.2.1- Análise do alojamento turístico adaptado do Norte de Portugal 2016 - 2022

Um dos objetivos desta investigação é perceber a evolução da oferta turística adaptada à prática do turismo acessível. Por exiguidade de tempo procedemos a esta análise somente para a Região Norte. A informação sobre os alojamentos turísticos com quartos adaptados foi recolhida através da plataforma de reservas *booking*, porque não conseguimos a informação pretendida de outra forma. Depois de recolhida a informação, a primeira evidência percebida é a da enorme discrepância entre os dados fornecidos pelo INE e Pordata e os dados da plataforma, com valores muito mais elevados de alojamento turístico.

Conforme o descrito no início do capítulo, para analisar a importância e a evolução do alojamento turístico com quartos adaptados a turistas com mobilidade condicionada, na região Norte, procedemos ao cálculo de Quocientes de Localização para os anos de 2016 e 2022, tendo posteriormente cartografado essa informação (Figuras 16 e 17).

Através dos dados obtidos conseguimos aferir que, em 2016, a Região Norte de Portugal dispunha de 1865 alojamentos turísticos registados no portal de pesquisa *booking*. Sendo que apenas 343 (18,4%) possuíam pelo menos um quarto adaptado para pessoas com mobilidade condicionada.

Em 2022, encontrámos mais 71 alojamentos, passando assim a estar registados na plataforma 1936 alojamentos turísticos. Destes, 454 (23,4%) possuíam quartos adaptados para pessoas com mobilidade condicionada. Nota-se, portanto uma dinâmica positiva de crescimento, registando-se uma taxa de variação de 32%, o que corresponde a mais 111 alojamentos. Esta evolução denota uma crescente preocupação em proporcionar um tratamento justo e igualitário para todos, verificando-se uma maior sensibilização para a promoção de um turismo acessível.

Como seria expectável nos dois anos em análise, a maior concentração de alojamento turístico verifica-se no Litoral Norte e no Minho, com particular ênfase para o município do Porto. Município este que nos últimos anos se tem afirmado como um dos principais destinos turísticos portugueses. Tendo inclusivamente ganho várias distinções internacionais. Em 2012, 2014 e 2017, neste ano, foi considerado, pela *European Consumers Choice*, o Melhor Destino Europeu, e em 2020 foi-lhe atribuído, pela organização dos *World Travel Awards*, os chamados "Óscares" do Turismo, o título de melhor destino europeu para uma *City-Break*. A cidade do Porto foi

igualmente distinguida ao nível das acessibilidades, recebeu, em 2022, uma menção especial, o Prémio *European Access City*, por ter melhorado a acessibilidade das estações ferroviárias.

Em 2016, este município representava quase metade do alojamento turístico do norte de Portugal com 831 alojamentos, que correspondia a 45% da oferta da região. Em 2022, no *Booking* os números de alojamentos disponíveis tinham diminuído, registando-se 677 (menos 152 que em 2016), passando assim a representar 34% dos alojamentos da região Norte. Apesar de se ter verificado uma diminuição no número de alojamentos turísticos, os números de alojamentos com quartos adaptados aumentaram substancialmente, tendo passado de 85 em 2016 (10%), para 116 em 2022 (17%), correspondendo a um aumento de 31 alojamentos turísticos, ou seja, em 6 anos registou-se um crescimento de 36,5%. Ainda que tenha existido este aumento importante, é demonstrativo da crescente incorporação de políticas inclusivas e com isso também um aumento da procura. O município do Porto, que reúne no seu território quase 35% do alojamento turístico, no que concerne ao alojamento turísticos com quartos adaptados representa, apenas cerca de 1/4 dos alojamentos turísticos adaptados da região Norte.

Pode-se ainda constatar que em 2016 três municípios (Trofa, Tarouca, Sernancelhe) não possuíam qualquer alojamento turístico (AT) registado neste portal. Já em 2022 Sernancelhe passa a ter 3 AT, dos quais 2 com quartos adaptados, constituindo assim um grande avanço na oferta turística para o município. Verificamos ainda que em 2016, doze municípios não dispunham alojamentos turísticos com quartos adaptados, já em 2022 esse valor reduziu-se para cinco municípios.

Em 2016, 17 municípios possuíam pelo menos metade dos alojamentos turísticos com quartos adaptados, sendo que os municípios que se destacam nesta proporção são aqueles que beneficiam de uma oferta de alojamentos turísticos mais reduzida. O caso do município de Vizela, que por só possuir uma unidade hoteleira e esta ter alojamento adaptado tem 100% do alojamento turístico com condições para acolher turistas com mobilidade condicionada. O número de municípios que em 2022 possuíam pelo menos metade dos alojamentos com quartos adaptados subiu ligeiramente, para 23 municípios.

Para perceber melhor qual a situação dos municípios relativamente à situação média da região e como referido anteriormente na introdução metodológica, procedeu-se ao cálculo do Quociente de Localização (QL) dos alojamentos turísticos adaptados.

Em primeiro lugar foi possível perceber que em 2016, 15 municípios na região Norte não tinham alojamentos turísticos ou não tinham alojamentos com quartos adaptados.

Foi ainda possível constatar que a área a NE da Região Norte possuía em termos absolutos menor número de alojamentos turísticos, mas uma parte importante deles possuía quartos adaptados, contribuindo para que fiquem acima da média regional (e.g. Terras de Trás-os-Montes) com a maioria dos municípios a terem QL superiores a 2 (Figura 16).

Em 2016, sem um padrão geográfico muito definido, sete municípios apresentam quocientes de localização superiores a 3: Vila Verde, Arouca, Valongo, Oliveira de Azeméis, Paredes, Vila Pouca de Aguiar e Vizela. Também nestes casos o número absoluto de alojamentos turísticos não é muito elevado, no entanto, os que existem têm a preocupação de oferecer quartos adaptados, sendo perceptível que apesar de não serem municípios com um setor turístico muito desenvolvido estão atentos às tendências mais recentes do sector e da sociedade.

É ainda possível assinalar que a grande maioria dos municípios se encontra na média ou acima desta, ou seja, 53 dos 86 municípios da Região Norte tinham QL acima ou igual a um.

O Porto e Matosinhos, bem como, alguns municípios na faixa imediatamente a seguir ao litoral eram aqueles que apresentavam valores abaixo da média regional, situação que se explica pelo facto de possuírem mais oferta de alojamento turístico e, apesar de terem alojamentos turísticos adaptados, o rácio entre estas duas realidades não era muito favorável. No entanto, como nestes territórios há mais oferta, em princípio será sempre possível encontrar alojamento com quartos adaptados, ao contrário do que poderá acontecer em municípios com oferta diminuta. Assim, as autoridades que atuam no setor do turismo devem estar atentas e defender que em todos os municípios exista pelo menos um alojamento turístico que possua quartos adaptados.

Para o ano de 2022, calculámos de novo os quocientes de localização, mas dada a circunstância de se estar no início da recuperação de atividade turística (que no período da pandemia sofreu impactes muito negativos, com o encerramento de muitos alojamentos turísticos) os resultados não são tão favoráveis quanto o se poderia antever se não tivesse existido esta pandemia.

Um dos únicos aspetos positivos foi o de terem diminuído o número de municípios que não tinham alojamentos turísticos ou não tinham alojamentos com quartos adaptados, que passaram de quinze para sete, sendo que destes, cinco não tinham alojamento com quartos adaptados e 2 municípios não tinham alojamento turístico registado no *Booking* (Trofa e Tarouca) (Figura 17).

No entanto, em 2022, o número de municípios que apresentam quocientes de localização superiores a 3 diminuíram, passaram de sete para cinco: Ribeira de Pena, Vila Pouca de Aguiar, Vizela, Lousada e Penedono (este concelho que em 2016 não tinha alojamentos turísticos em 2022 passa a ter um, que tem quartos adaptados, pelo que atinge valores elevados no QL). Da mesma forma, também diminuíram o número de municípios que apresentavam QL entre 2 e 3 que passaram de quinze para oito.

Neste período o que é possível perceber, é um aumento do número de municípios com um padrão de distribuição de alojamentos com quartos adaptados mais próximos da média da região Norte: 29 municípios estavam abaixo da média ou próximo desta e 37 na média ou um pouco acima.

Por forma a complementar esta análise e facilitar a comparação da evolução do número de alojamentos com quartos adaptados nos dois anos em análise, procedeu-se ao mapeamento da variação absoluta de AT adaptados entre 2016 e 2022 (Figura 18). Com este mapa é possível aferir que o litoral apresenta uma variação mais positiva, destacando-se o município do Porto (que no primeiro ano em análise possuía 85 AT adaptados e em 2022 passa para 116 AT adaptados) e Esposende (que passa de 4 AT adaptados para 11). Os municípios que apresentam uma variação mais negativa são Amares, Vila Verde e Melgaço. Como já referimos anteriormente a pandemia afetou muito negativamente a atividade turística e apesar desta estar a recuperar, nalguns municípios essa recuperação é mais lenta e se nas proximidades existirem outros municípios com uma oferta consolidada, essa recuperação poderá ser ainda mais retardada. Nesta situação poderão estar Amares e Vila Verde que são vizinhos do município de Braga e que neste período aumentou para 4 o número de alojamentos turísticos com quartos adaptados.

Ao analisarmos os dados por sub-região, verificamos que a variação mais positiva se verificou na Área Metropolitana do Porto e na do Tâmega e Sousa. Por outro lado, na sub-região de Terras de Trás-os-Montes a variação é nula e negativa (sobretudo em Vinhais e Alfandega da Fé), com exceção de Bragança que apresenta uma variação positiva passando sete para doze AT adaptados.

Assim, podemos concluir que entre 2016 e 2022, sobretudo devido à crise provocada pela pandemia, apesar da recuperação do setor turístico e no conjunto da região Norte ter aumentado a oferta dos alojamentos turísticos com quartos adaptados, em 17 municípios da região Norte tal não aconteceu, sendo que se a redução ocorrer em municípios que têm pouco oferta de alojamento turístico a diminuição torna a situação ainda mais problemática.

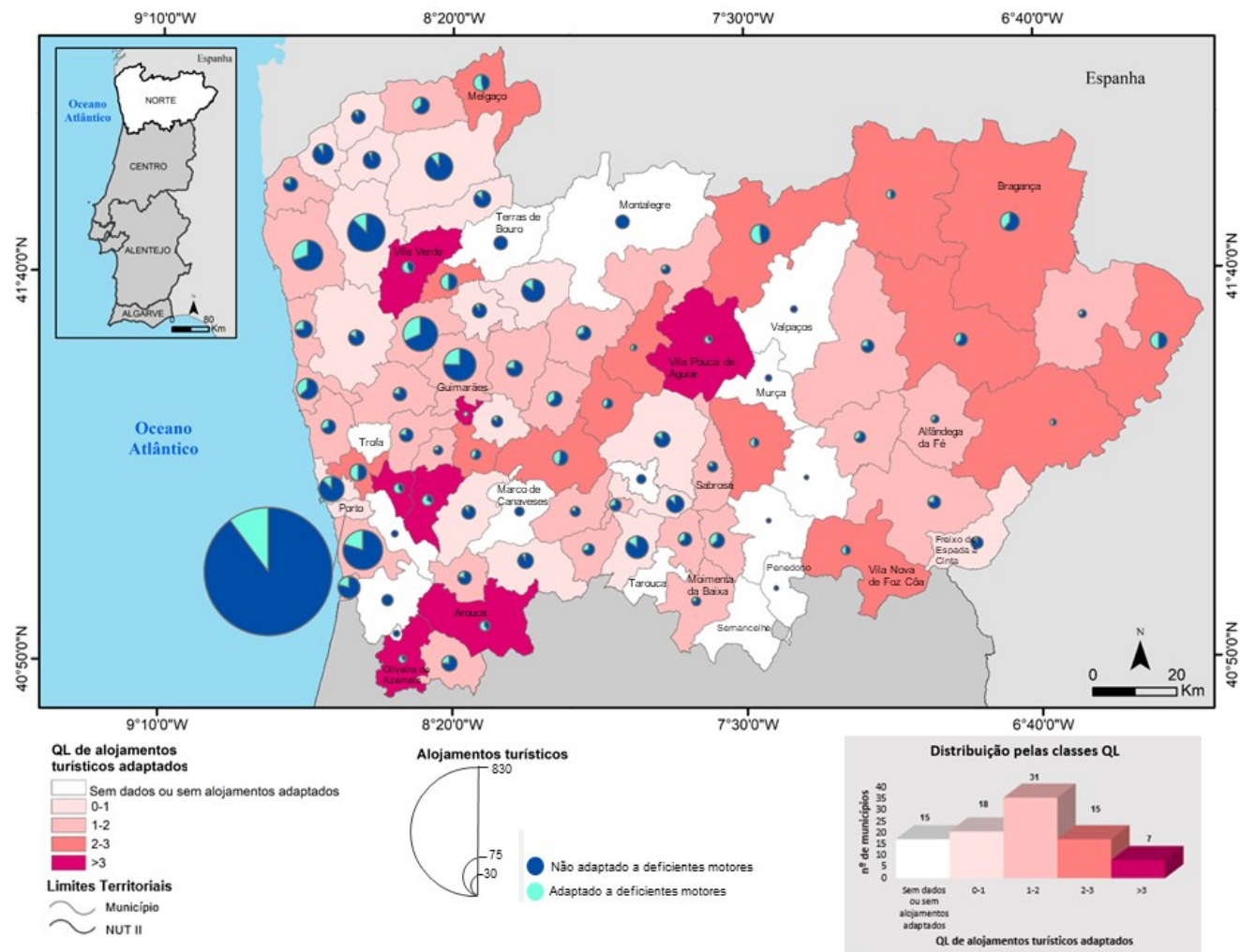


Figura 16. Alojamentos turísticos da Região Norte de Portugal e Quocientes de Localização de alojamentos turísticos com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada, em 2016, **Fonte:** Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com

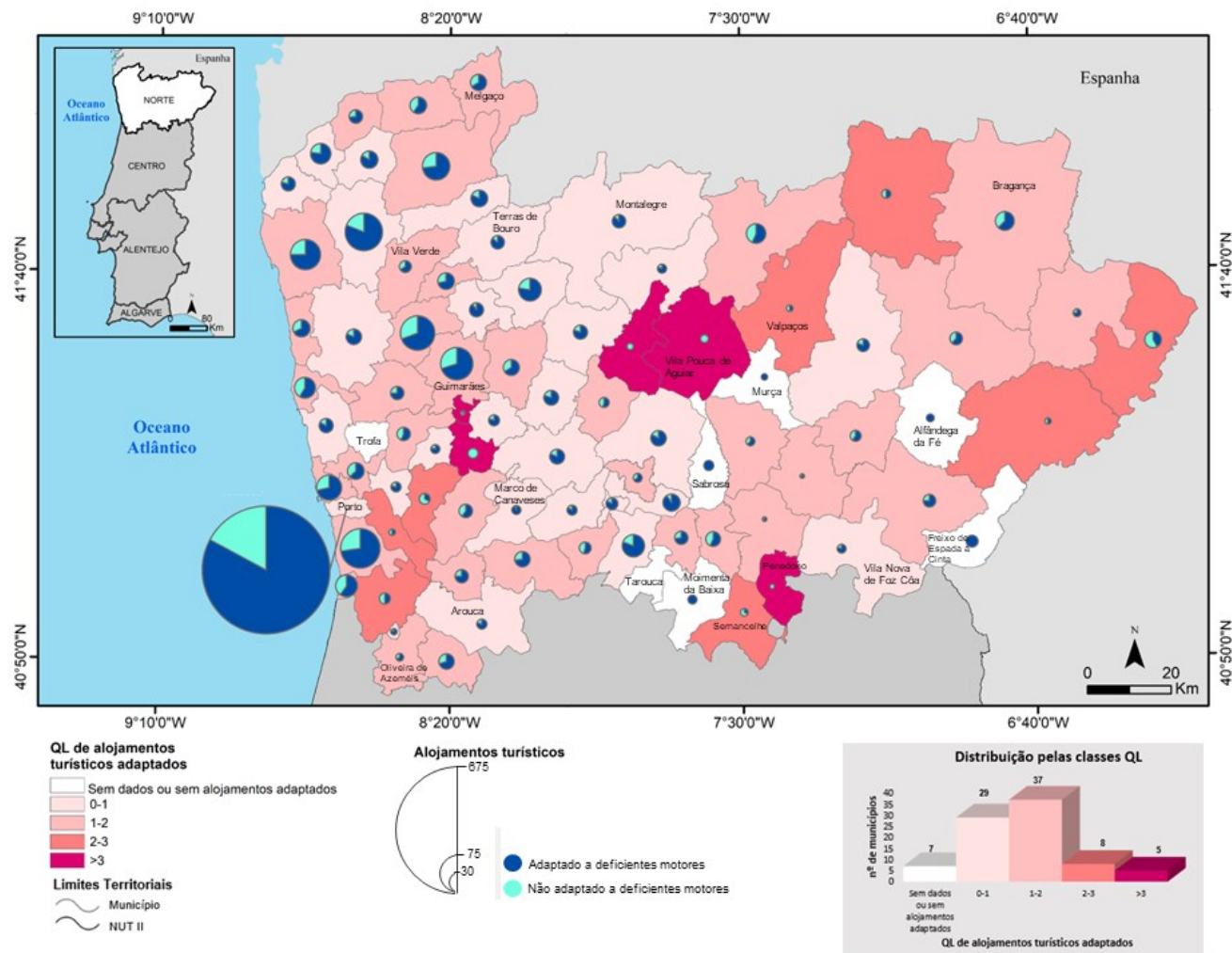


Figura 17. Alojamentos turísticos da Região Norte de Portugal e Quocientes de Localização de alojamentos turísticos com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada, em 2022, **Fonte:** Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com

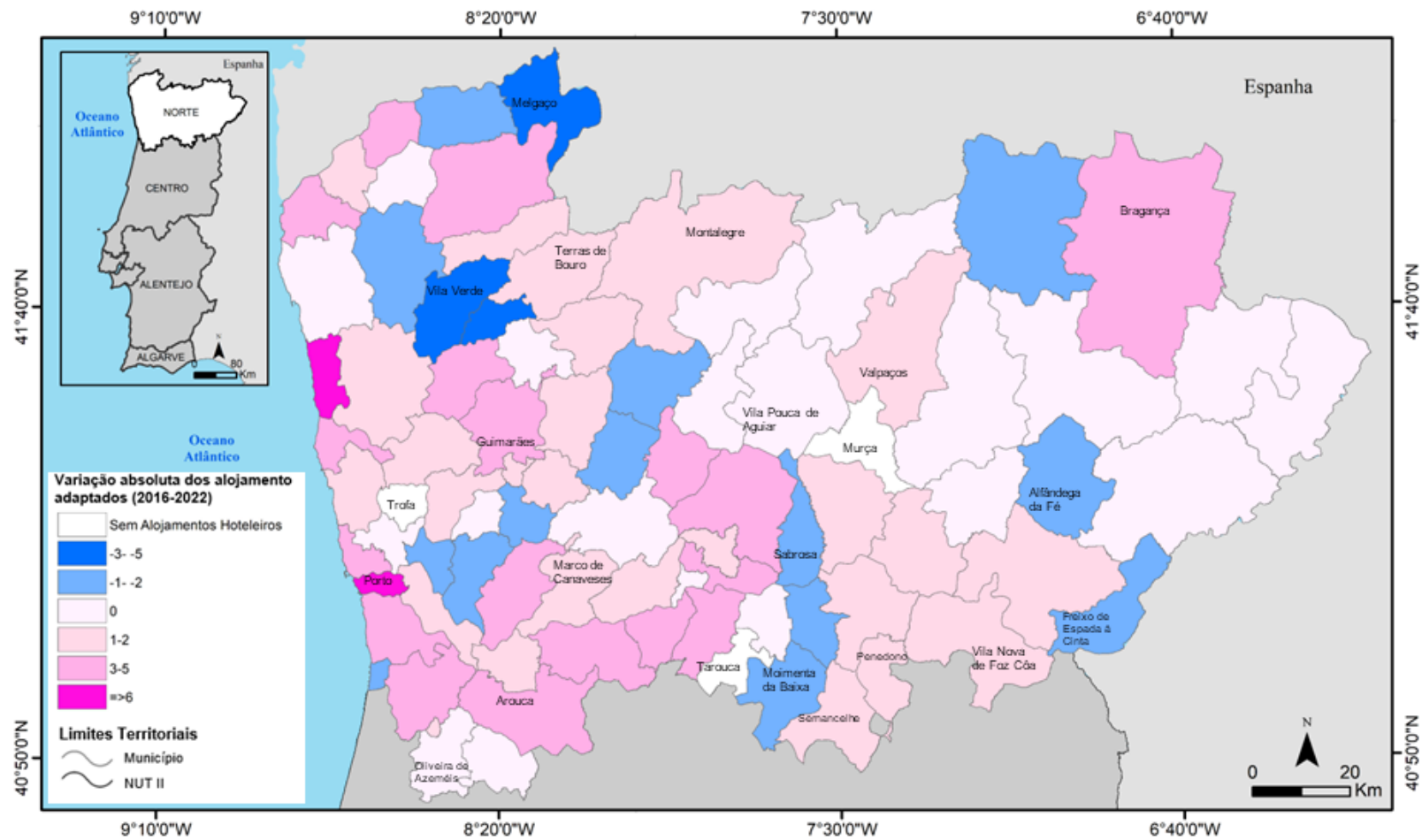


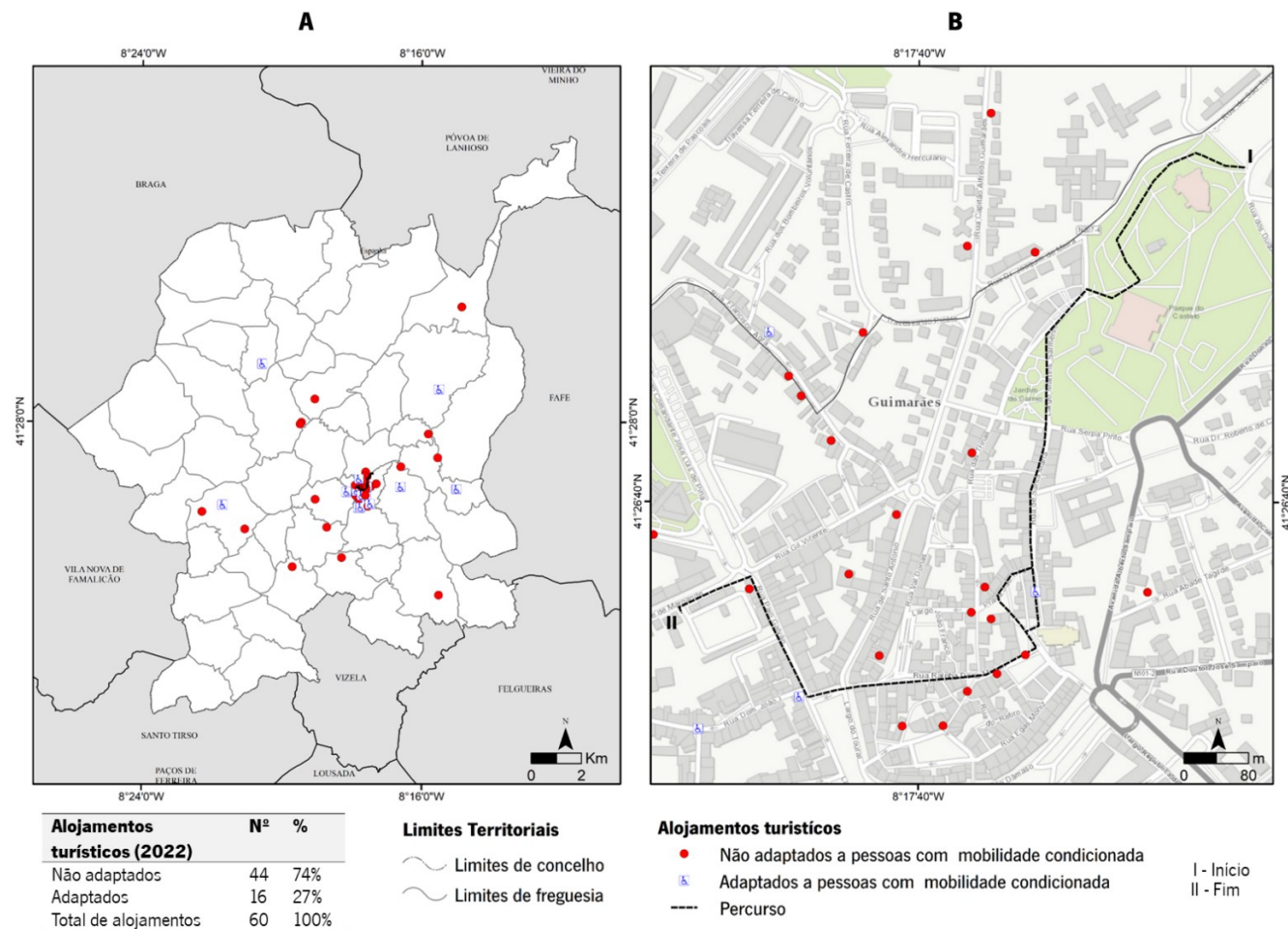
Figura 18. Variação absoluta alojamentos com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada a turísticos da Região Norte, entre 2016 - 2022, **Fonte:** Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com

4.3– Enquadramento territorial e análise do alojamento turístico adaptado em Guimarães

O município de Guimarães pertencente à sub-região do Ave, sendo constituído por 48 freguesias, e de acordo com os dados do Censos de 2021, tinha 156 849 mil habitantes, distribuídos por uma área total de 241,05 Km². A cidade de Guimarães possui uma malha urbana com uma área de 23,5 km que se difunde por 20 freguesias, ocupadas por cerca de 54 mil habitantes (Censos, 2021). Com boas acessibilidades a cidade encontra-se conectada por autoestrada às principais cidades vizinhas (Vila Nova de Famalicão - 30Km; Braga – 20Km e Porto – 57Km).

O Centro Histórico de Guimarães, é um exemplo bem conservado de uma cidade medieval, foi classificado em 2001, pela UNESCO, Património da Humanidade, sendo considerada o Berço da Nação Portuguesa, local de nascimento do primeiro Rei de Portugal, D. Afonso Henriques. Em 2012, foi Capital Europeia da Cultura e todos estes factos têm contribuído para a inclusão da cidade em variados roteiros turísticos, e reafirmado a importância do turismo na economia do município o que fundamenta a pertinência a deste estudo.

No que concerne à oferta de alojamento turístico, o concelho de Guimarães possuía, em 2016, 53 alojamentos turísticos registados no portal www.booking.com, que subiram para 60 em 2022. Dos 53 alojamentos registados em 2016, 38 não tinham quartos adaptados para pessoas com mobilidade condicionada, contando apenas com 15 (28,3%) que o estavam. Em 2022, houve um aumento de alojamentos, mas no que concerne aos alojamentos com quartos adaptados o crescimento foi muito insípido, dos sete novos alojamentos só um possui quartos adaptados, passando para 16 o total do município o que corresponde a 27% (Figura 19).



A. Alojamento turístico no município de Guimarães com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada; **B.** Alojamento turístico na periferia do percurso com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada

Figura 19. Alojamento turístico no município de Guimarães com quartos adaptados a indivíduos com mobilidade condicionada, em 2022. **Fonte:** Elaboração própria, tendo por base os dados do www.booking.com

Se atentarmos na distribuição dos alojamentos turísticos no município de Guimarães (Figura 19) podemos verificar que é na União de Freguesias de Oliveira, São Paio e São Sebastião, que corresponde ao centro histórico da cidade, onde se concentra o maior número de alojamentos turísticos 26, contudo apenas setes possuem quartos adaptados. O elevado número de alojamentos nesta freguesia deve-se ao surgimento, nos últimos anos, de vários *hostels* e alojamento local, que por norma não estão preparados para receber pessoas com deficiência motora. A avaliação da situação no quadro regional permite verificar que o município de Guimarães, ao nível da oferta de alojamento turístico com quartos adaptados, se encontra ligeiramente acima da média regional uma vez que registava um QL= 1,28, em 2022. Contudo, relativamente a 2016 o município teve um decréscimo 0,5 no QL.

Estes valores foram certamente condicionados pela crise pandémica. Será interessante analisar novamente os dados num futuro próximo, por forma a compreender melhor a evolução da oferta de alojamento turístico adaptado no município, uma vez que recorrendo a esta fonte de dados não nos é possível averiguar como era a situação em 2019 (antes da pandemia).

Numa análise um pouco mais detalhada da oferta de alojamento turístico com quartos adaptados, foi ainda possível verificar que os alojamentos com mais estrelas e, por isso, os mais dispendiosos são os que melhores condições de acessibilidade e de adaptação oferecem, sendo que o preço médio destes alojamentos turísticos ronda os 70 euros. Os alojamentos turísticos que praticam preços mais acessíveis, por norma, não possuem quartos adaptados, com a exceção da Pousada da Juventude que dispõe de dois quartos adaptados, com o custo médio de 30 euros.



https://martavilasinhodefreitas.com/php/project-detail.php?project=0013_Guimaraes

CAPÍTULO V- A ADEQUAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE GUIMARÃES A PESSOAS COM MOBILIDADE CONDICIONADA

A promoção do turismo acessível é um desígnio que deve estar subjacente a uma oferta turística atual e inclusiva. O centro histórico da cidade de Guimarães, classificado como Património da Humanidade é um importante destino turístico no Norte de Portugal. Neste âmbito, uma das partes fundamentais desta investigação foi analisar a adequação e as condicionantes que um percurso turístico no Centro Histórico de Guimarães oferece a um turista com mobilidade condicionada. Através desta componente empírica, pretende-se sensibilizar os planeadores e as entidades públicas, com responsabilidades em matéria de gestão urbanística, para a necessidade de melhorar os espaços por forma a tornar as cidades cada vez mais inclusivas e turismo cada vez mais acessível.

Esta investigação teve início em 2016, por razões pessoais foi interrompida e retomada somente em 2022. Em 2016, foi efetuada uma primeira avaliação do percurso selecionado, seguindo uma metodologia que se explica em seguida. Em 2022 foi aplicada a mesma metodologia, mas com uma atualização dos levantamentos e com a inclusão de um elemento participante com mobilidade condicionada (Anexo 4 – modelo do consentimento informado), que contribuiu para aprimorar uma análise que inicialmente tinha sido efetuada só com a percepção da investigadora.

Para a realização desta componente empírica, numa primeira fase, foi selecionado um percurso turístico para a cidade de Guimarães. Recomendado pelo Posto de Turismo, para a descoberta da cidade por parte de um qualquer turista, que pretenda visitar o essencial da cidade durante uma tarde. Assim, o percurso adotado tem início no Castelo de Guimarães e termina na Plataforma das Artes.

Após esta escolha, a tarefa seguinte foi efetuar uma avaliação das condições, de acessibilidade e adaptação para pessoas com mobilidade condicionada, aos espaços interiores (públicos e semipúblicos) de edifícios que se encontram ao longo do percurso. Para esta avaliação selecionámos os monumentos, igrejas, equipamentos culturais e administrativos, estabelecimentos Horeca (Hotéis, restaurantes e cafés), alguns comércios e serviços úteis aos turistas.

A avaliação não se restringiu à observação e identificação (pela investigadora) das características de adequação dos espaços exteriores e interiores a cidadãos com mobilidade condicionada, esta análise foi complementada e aferida com registos obtidos a partir de um teste *in-loco*, com a participação de um indivíduo que se desloca em cadeira de rodas. Esta colaboração visou conferir

uma maior fiabilidade na avaliação das condições de mobilidade e do grau de acessibilidade aos edifícios e do percurso selecionado. No final da participação foi ainda efetuada uma entrevista semiestruturada (Anexo 3), que visou perceber a perspetiva do nosso entrevistado relativamente às dificuldades encontradas no percurso, bem como, a sua opinião sobre a sua experiência enquanto turista. Foram igualmente colocadas questões sobre os desafios que enfrenta no seu dia a dia e a importância de se desenvolver um turismo mais acessível. Partes desta entrevista serão transcritas ao longo deste capítulo, sendo o entrevistado identificado como (B. L.)

Para aferir as condições de acessibilidade, foram analisadas as condições de acesso aos edifícios, nomeadamente, a existência de degraus, largura da entrada e no caso dos equipamentos, monumentos e estabelecimentos Horeca foi verificada a existência de casas de banho adaptadas (Ficha 1, em anexo).

Posteriormente, foi efetuada uma apreciação das condições de mobilidade através da análise das vias públicas, recolhendo informação sobre parâmetros como a existência de barreiras arquitetónicas, dimensão dos passeios, tipo de pavimento e estado de conservação, existência de passeadeiras rebaixadas, e o tipo de circulação nas vias. Foi calculado ainda o declive da via associada ao percurso selecionado, sendo que as classes adotadas para avaliar a adequação do declive para a circulação de pessoas com mobilidade condicionada foram as utilizadas no Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (CML, 2013) (Ficha 2, em anexo).

Com o objetivo de se chegar a uma avaliação conjunta, do contributo dos vários fatores para as condições de mobilidade do percurso, e conseguir uma síntese possível de ser representada graficamente, foram elaboradas análises multicritério para 2016, e com ligeiras alterações à inicial, outra em 2022.

O trabalho desenvolvido nesta componente empírica, teve como objetivo avançarmos com propostas para a melhoria do turismo acessível em Guimarães. Dividida em dois níveis de ação: sensibilização de decisores, planeadores, comerciantes e empresários para a adequação do espaço público e eliminação de barreiras arquitetónicas; difusão de informação, com a criação um mapa informativo com um *Qr Code* (Anexo 5), que permite ter acesso a um conjunto de informações fundamentais para planear uma visita de um turista com mobilidade condicionada.

5.1- Percurso do Centro Histórico de Guimarães

Como referido anteriormente o percurso foi recomendado pelo posto de turismo, tendo início definido no Castelo de Guimarães e fim na Plataforma das Artes (Figura 20), com uma extensão de aproximadamente 1414 metros. Para facilitar o estudo, o percurso foi subdividido em 6 troços, esta divisão considerou as características arquitetónicas e urbanísticas dos troços.

- Troço A-B - corresponde ao percurso entre o Castelo de Guimarães e o Paço dos Duques de Bragança;
- Troço B-C- Paço dos Duques de Bragança e a Rua Serpa Pinto (correspondendo ao Largo Martins Sarmiento);
- Troço C-E- Rua Santa Maria; Largo da Oliveira;
- Troço D – Praça de Santiago Troço E-F- Rua da Rainha D. Maria II;
- Troço F-G Largo do Toural e Rua Paio Galvão, até à Plataforma das Artes.

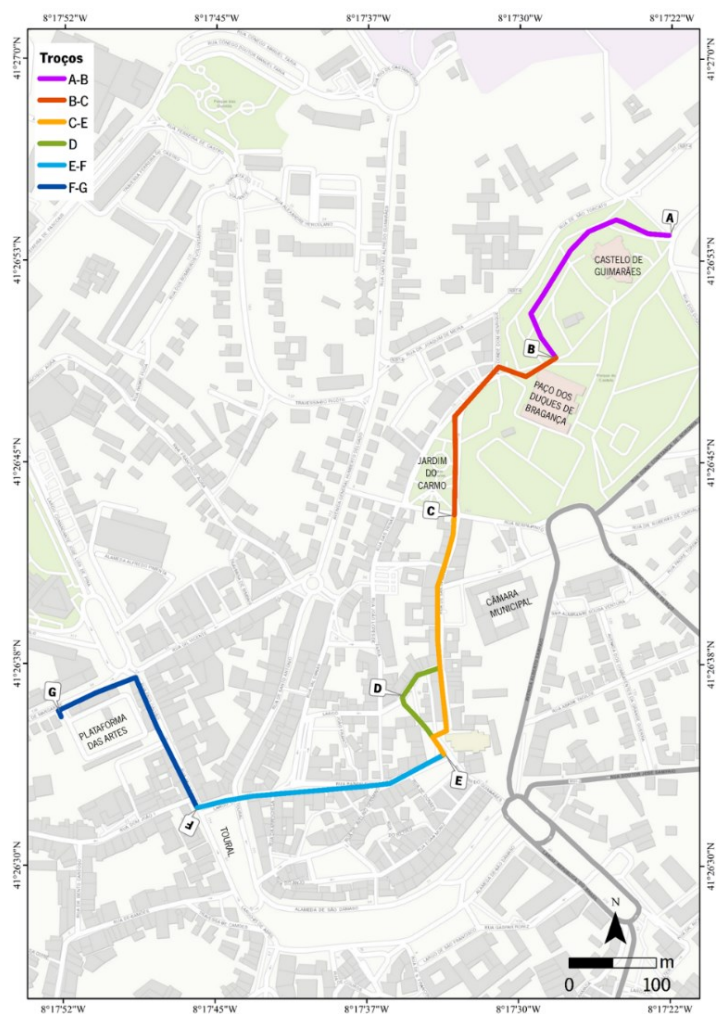


Figura 20 . Percurso - Centro Histórico de Guimarães.

Fonte: Elaboração própria

5.2- Avaliação das condições de acessibilidade física e grau de adaptação dos edifícios

Numa primeira fase avaliámos o grau de acessibilidade, adaptação dos edifícios públicos e semipúblicos, que estão abertos ao público, e que por norma são procurados pelos turistas. A primeira tarefa consistiu no levantamento funcional dos edifícios existentes ao longo do percurso (Figura 21), registando somente sete funções, nomeadamente:

- i) Comércio (*e.g.* lojas de artesanato, lojas de vestuário, supermercados) – (Número de ocorrências – 46)
- ii) Equipamentos (*e.g.* Câmara Municipal de Guimarães; Biblioteca; Museus) – (Número de ocorrências – 5)
- iii) Monumentos e Igrejas – (Número de ocorrências – 6)
- iv) Posto de Turismo – (Número de ocorrências - 2)
- v) Horeca (Hotéis, Restaurantes e Cafés) - (Número de ocorrências – 39)
- vi) Farmácia e Multibancos (Número de ocorrências – 3)
- vii) WC Públicos (Número de ocorrências - 2)

No total foi efetuado o levantamento de 103 edifícios, ao nível do rés-do-chão.

Após o levantamento procedeu-se à aferição das condições de acessibilidade para indivíduos com mobilidade condicionada. Neste sentido, verificou-se a possibilidade de acesso (existência de degraus/elevador/rampas), circulação e a existência de casas de banho adaptadas (nos estabelecimentos que legalmente devem possuir casas de banho publicas). Esta verificação contou com a participação de um cidadão com mobilidade condicionada, que aceitou colaborar no nosso estudo, percorrendo o percurso na sua totalidade e tentando aceder a alguns edifícios pré-selecionados (Figuras 21,22 e 23). Contudo, como refere o entrevistado, “tentamos..., mas não conseguimos entrar em quase lado nenhum”. (B. L.; 2022)

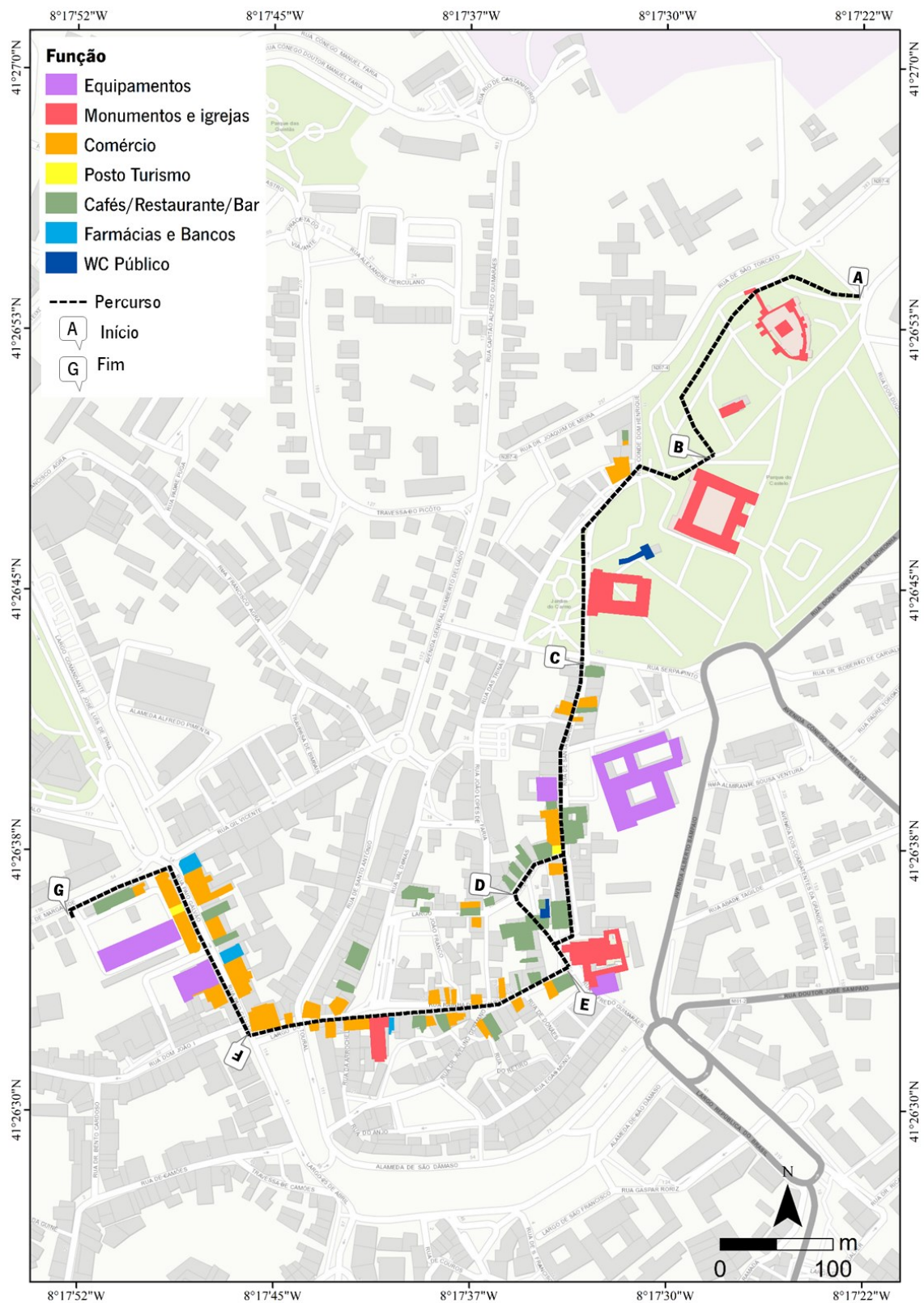
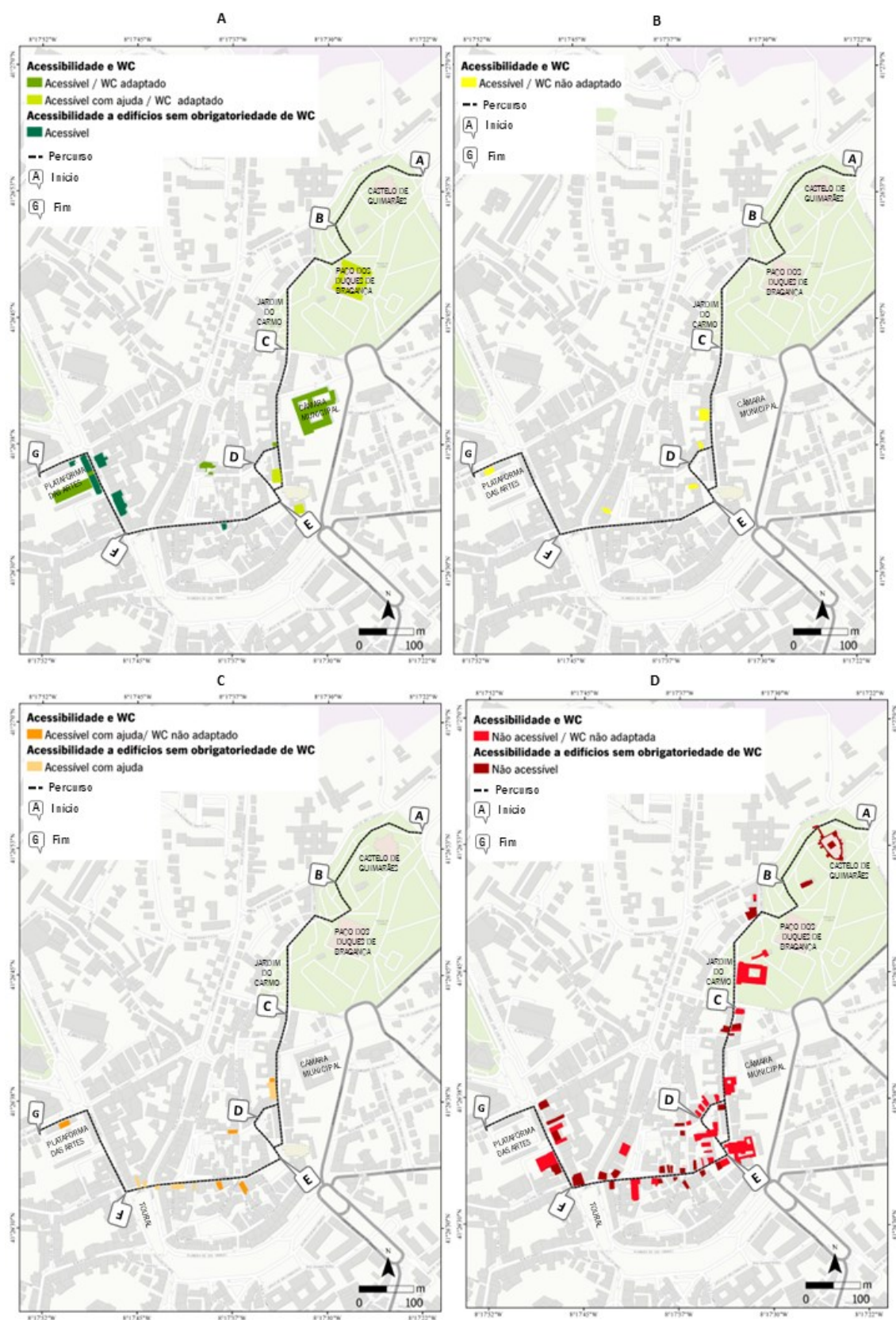


Figura 21. Caracterização das funções ao longo do percurso.

Fonte: Elaboração própria



A Edifícios acessíveis e acessíveis com ajuda com WC adaptado; **B**. Edifícios acessíveis sem WC adaptado; **C** Edifícios acessíveis com ajuda sem WC adaptado; **D** Edifícios não acessíveis e sem WC adaptado

Figura 23. Acessibilidade aos edifícios e WC adaptada.

Fonte: Elaboração própria

Ao longo do percurso selecionado, somente quatro espaços abertos ao público (num total de 103) podem considerar-se totalmente acessíveis, uma vez que possuem acessos adequados e WC adaptados (Figuras 23 e 24- A); Câmara Municipal de Guimarães; os dois Postos de Turismos e a Plataforma das Artes (Figura 24 C).

Ao longo do nosso itinerário não encontramos nenhum restaurante totalmente acessível e com WC adaptado, contudo, consideramos pertinente incluir o restaurante Histórico by Papaboa, uma vez, que se encontra nas imediações do percurso, possui casa de banho adaptada e dispõem de estacionamento para pessoas com mobilidade condicionada à porta (Figura 24-B).



A. WC adaptada do Posto de Turismo da Praça de Santiago; **B.** Rampa de acesso WC adaptada do restaurante Histórico By Papaboa; **C.** Entrada da Plataforma das Artes.

Figura 24. Edifícios Acessíveis e com WC adaptada

Na categoria de edifícios acessíveis com ajuda e com WC adaptada, contabilizamos três edifícios, um monumento nacional, um museu e um restaurante integrado numa unidade hoteleira:

O Paço dos Duques de Bragança, apesar de ter sido intervencionado no ano de 2012 e estar totalmente acessível, dispendo de WC adaptado, possui à entrada um pequeno degrau que dificulta o acesso autónomo ao espaço (Figura 25 A), esta barreira seria facilmente ultrapassada com o rebaixamento do degrau, ou com a disponibilização de uma rampa móvel, qualquer das soluções seria facilmente exequível, não necessitando sequer de um investimento avultado. Como refere o nosso entrevistado “na grande maioria são situações fáceis de resolver com uma simples rampa de alumínio”, “não seria necessário um grande investimento nem se tinham de realizar obras” (BL, 2022);

No museu Alberto Sampaio, verificámos que só era possível visitar o rés-do-chão e com (muita) ajuda. A entrada recomendada para pessoas com mobilidade condicionada é secundária, mas possui um degrau que dificulta em muito o acesso, (Figura 25 D) já o WC foi recentemente intervencionado e é adaptado (Figura 25 E);

O restaurante HOLL apresenta o mesmo problema de acesso ao edifício, ainda agravado pela existência de degraus também no acesso ao WC (Figura 25 B e C).

Estes casos são reveladores da incongruência de certas iniciativas, por um lado existem WC adaptados, mas por outro, o acesso a eles ou ao edifício só é possível com ajuda. E mais uma vez a existência de rampas móveis poderia resolver a situação.



A. Entrada do Paço dos Duques de Bragança; **B.** Acesso ao WC do restaurante Holl; **C.** WC adaptado do restaurante Holl; **D.** Entrada lateral do Museu Alberto Sampaio; **E.** WC adaptada do Museu Alberto Sampaio

B. Figura 25. Edifícios acessíveis com ajuda e com WC adaptada

No percurso foram, ainda, inventariados edifícios acessíveis, mas sem wc adaptado, cinco restaurantes e a biblioteca municipal (Figura 26).

No centro histórico de Guimarães, um número expressivo dos espaços é de pequena dimensão. Nomeadamente, pequenos comércio e estes não são obrigados por lei de ter WC. No que respeita aos restaurantes, a existência de WC é obrigatória, nestes casos, mesmo a escassez de espaço não justifica a inexistência de WC adaptado pois ao invés de terem um WC feminino e um WC masculino, poderiam optar por ter apenas um que abrangesse todos os utilizadores, incluindo os que apresentam mobilidade condicionada.

Neste grupo o caso mais grave e preocupante é o da Biblioteca Municipal Raúl Brandão, um equipamento público que apesar de ter uma rampa e ser acessível, não possui wc adaptado. No local é possível visualizar o símbolo de WC adaptado, mas efetivamente, a casa de banho não se

encontra adaptada (Figura: 26 B e C) nem possui as dimensões previstas na lei, condicionando assim, um acesso igualitário à cultura para todos os indivíduos.



A. Entrada da biblioteca **B.** Entrada do WC; **C.** WC com maior dimensão da biblioteca.

Figura 26. Acessível sem WC adaptada - Biblioteca Municipal Raul Brandão

No nosso levantamento encontrámos ainda um conjunto de edifícios que só permitem o acesso com ajuda, mas também não dispõem de WC adaptado. Para lá de um grupo de estabelecimentos comerciais que não permitem a entrada autónoma de pessoas em cadeiras de rodas e que não são obrigados a possuir casa de banho, nesta categoria constam seis restaurantes.

Este levantamento deixa patente que apesar da legislação portuguesa exigir a adaptação dos edifícios públicos, tornando-os acessíveis a todos, a situação real está ainda longe desse objetivo. Dos 103 edifícios levantados, 51 correspondiam a funções que não são obrigados a possuir casa de banho, destes: 36 não são acessíveis, quase 71%; 7 são acessíveis com ajuda e 8 são acessíveis. Nos restantes 52 edifícios (em que foi avaliada a acessibilidade e a existência de WC), somente cinco, menos de 10%, são verdadeiramente acessíveis e com casa de banho adaptada.

De um modo geral a maioria dos edifícios possui degraus na entrada e/ou no interior dos estabelecimentos (Figura 27), tornando em muitos casos a circulação no seu interior igualmente difícil.



A,B,C. Comércio; **D.** Restaurante

Figura 27. Comércio e Restaurante não acessível e sem WC adaptada

Também preocupante é, ao longo do percurso seleccionado, a existência de dois sanitários públicos, um perto do Paço dos Duques de Bragança (Figura 28 A) e outro no Largo Santiago (Figura 28 B), inacessíveis e que não se encontram adaptados a pessoas com mobilidade condicionada. Esta situação revela um problema gravíssimo, sobre este assunto o nosso entrevistado refere “*se vou a um sítio em que sei que não posso ir a casa de banho, bebo menos água e não ingiro qualquer bebida com os amigos para não ter que ir a casa de banho*” (BL, 2022). A este problema junta-se o facto de só termos encontrado um restaurante acessível e com casa de banho adaptada que embora muito perto do nosso percurso, nem sequer está integrado nele.



A, B – WC perto do Paço dos Duques de Bragança; **C** – WC no Largo de Santiago

Figura 28. WC públicos não adotados a pessoas com mobilidade condicionada

No que concerne à maioria dos monumentos e igrejas embora se possa entender, que para alguns espaços a adaptação seja muito difícil (*e.g.* Castelo de Guimarães ou algumas igrejas dispersas pela cidade), noutros a solução seria muito simples, caso do Paço dos Duques. No caso do Castelo de Guimarães, se é praticamente impossível uma pessoa com mobilidade condicionada ter acesso a ele, poder-se-ia pelo menos melhorar os caminhos em volta do monumento, por forma a poderem desfrutar do exterior (Figura 29 A e B). Reforçando esta problemática o entrevistado refere “*sinto, quase sempre, uma maior dificuldade em entrar em tudo o que sejam edifícios históricos. Raramente estão minimamente adaptados*” (BL, 2022).

Infelizmente os problemas não se restringem só aos edifícios mais antigos do Centro Histórico, em áreas mais recentes da cidade também acontecem, como demonstra a situação de um banco localizado na Rua Paio Galvão, com degraus na entrada que impossibilitam completamente o acesso (Figura 29 C).



A. Entrada do Castelo de Guimarães; **B.** Entrada da Igreja da Oliveira; **C.** Entrada do Banco BPI

Figura 29 . Edifícios não acessíveis

Em termos de acessibilidade podemos então concluir que muito pode e deve ser feito, não só no acesso aos estabelecimentos, mas sobretudo na construção de WC público, adaptado.

Assim, em termos de turismo acessível o Centro Histórico de Guimarães depara-se com algumas fragilidades que importa combater, não apenas na circulação nos espaços exteriores, mas no acesso a espaços interiores (público ou semi-públicos). Aceitando, que nem todos os estabelecimentos serão passíveis de ser adaptados devido à exiguidade do espaço (muitos dos restaurantes do centro histórico são espaços relativamente pequenos, onde a instalação de WC

adaptado é difícil), todavia outros têm essa possibilidade, faltando apenas a iniciativa dos proprietários e a exigência das autoridades públicas.

5.3- Avaliação condições de mobilidade do percurso selecionado

5.3.1- Avaliação do percurso em 2016

Num estudo prévio realizado em 2016, elaboramos uma avaliação das condições de mobilidade ao longo do mesmo percurso que contemplou a análise da morfologia do percurso através de seis áreas de análise, designadamente: i) cálculo de declives, ii) tipo do piso, iii) existência de barreiras, iv) largura dos passeios, v) existência de passadeiras rebaixadas e vi) tipo de tráfego das vias (Tabela 16).

Tabela 16 Caracterização das condições de mobilidade do percurso por troços em 2016

Troço	Declive	Piso	Largura do passeio	Passadeiras rebaixadas	Tipo de tráfego	Barreiras
A – B	5-8	Terra batida	Inexistente	Inexistentes	Pedonal	Inexistentes
B – C	>8	Empedrado Regular	Adequada	Adequado	Misto	Esplanadas em frente ao Paço dos Duques
C – D	5-8	Laje	Estreita	Inexistentes	Pedonal	Inexistentes
D – E	0-5	Empedrado Irregular	Adequada	Inexistentes	Pedonal	Inexistentes
E – F	0-5	Empedrado irregular e Laje	Alternância de dimensões	Inexistentes	Misto	Floreiras Candeeiros
F – G	0-5	Empedrado Regular	Adequada	Adequado	Misto	Inexistentes

Fonte: Elaboração própria

Como forma de avaliação conjunta das condições de mobilidade foi elaborada uma análise multicritério (Tabela 17) baseada nos seguintes parâmetros:

Tabela 17: Critérios e Parâmetros de análise em 2016

Critérios	Parâmetros	Valoração
Declive	>8%	1
	entre 8-5%	2
	< 5%	3
Tipo de Piso	Empedrado irregular	1
	Empedrado regular/Terra batida	2
	Laje	3
Largura do Passeio	Inexistente e/ou estreito	1
	Alternância de dimensões	2
	Adequado	3
Passadeira rebaixada	Inexistente	1
	Inadequado	2
	Adequado	3
Via	Com tráfego misto (peões e automóveis)	1
	Tráfego pedonal	2
Barreiras	Com Barreira	1
	Sem barreiras	2

Fonte: Elaboração própria

Considerando que no conjunto dos critérios selecionados a importância de cada um deles para a mobilidade é diferenciada, procedeu-se a uma atribuição de fatores de ponderação (que variavam entre 1 e 4), valorizando mais os critérios que pensámos serem os mais impactantes nas condições de mobilidade: i) ao declive foi atribuída a ponderação de '4'; ii) ao tipo de piso foi atribuída a ponderação de '3'; iii) à largura do passeio foi atribuída a ponderação de '3'; iv) à existência de passadeiras rebaixadas foi atribuída a ponderação de '3'; v) ao tráfego das vias foi atribuída a ponderação de '1'; vi) à existência de barreiras foi atribuída a ponderação de '2'.

Tabela 18: Análise multicritério (ponderada) para a avaliação das condições de mobilidade do percurso em 2016

Troço	Declive	Piso	Largura do passeio	Passadeira	Tráfego	Barreiras arquitetónicas	Avaliação Final
A-B	2x4	2x3	1x3	1x3	2x1	1x2	24
B-C	1x4	3x3	3x3	2x3	1x1	2x2	33
C-D	2x4	3x3	2x3	1x3	2x1	2x2	32
D-E	3x4	1x3	2x3	1x3	2x1	2x2	30
E-F	3x4	1x3	2x3	1x3	1x1	1x2	27
F-G	3x4	3x3	3x3	2x3	1x1	2x2	41

Fonte: Elaboração própria

Após esta análise, o valor máximo passível de obter seria 45 e o mínimo 16, assim considerámos que: entre 16 – 28 a mobilidade difícil; entre 28 – 40 razoável e mais de 40 seria boa.

O resultado desta avaliação foi representado cartograficamente (Figura 30), obtendo-se um mapa que ilustra as condições de mobilidade do percurso. O troço com melhores condições de mobilidade, ou seja, em que era possível efetuar o trajeto sem ajuda seria o que vai do Largo do Toural até à Plataforma das Artes. Este troço correspondia a uma área que tinha sido alvo de um Plano de Pormenor que visou renovar este Largo, denotando preocupações com o planeamento inclusivo⁵.

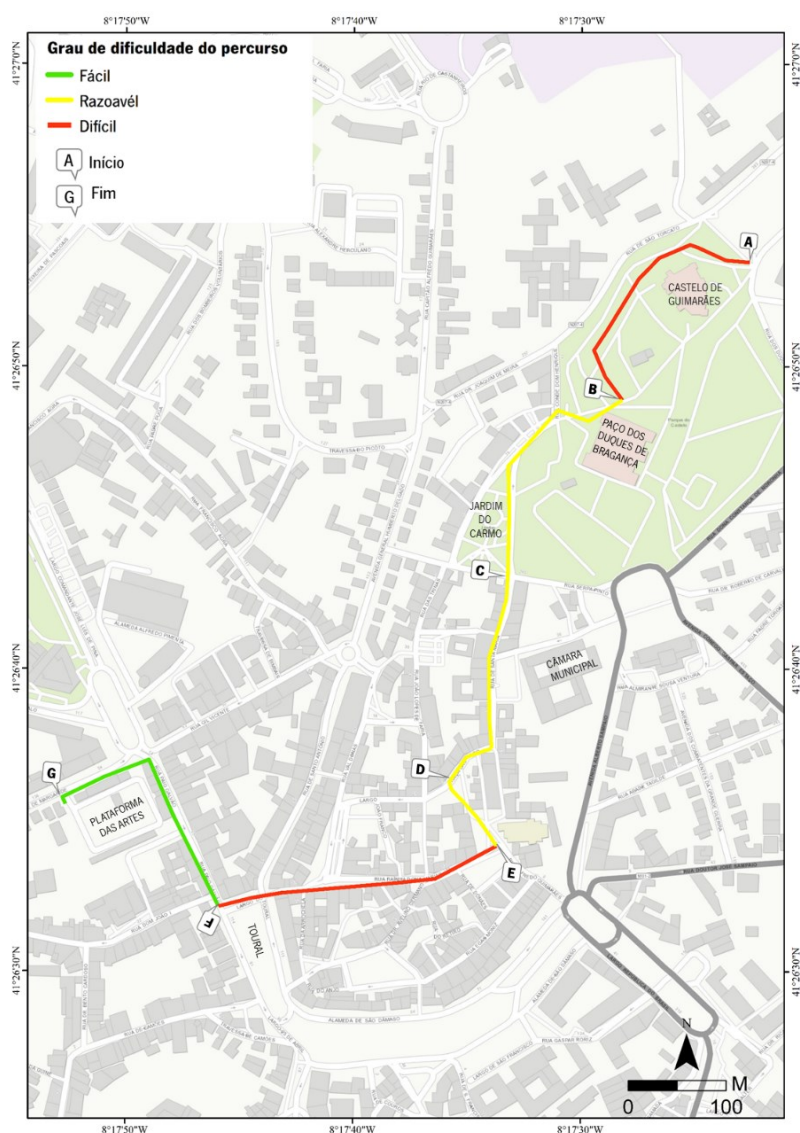


Figura 30. Avaliação das condições de mobilidade do percurso em 2016.

Fonte: Elaboração própria

⁵ - Uma reflexão mais aprofundada será efetuada a seguir, quando analisarmos a avaliação do percurso efetuada em 2022.

5.3.2 – Avaliação do percurso em 2022

Em 2022, efetuámos a mesma análise, mas de forma mais detalhada, contando com a participação de um indivíduo em cadeira de rodas que percorreu e avaliou connosco o percurso. Esta colaboração possibilitou perceber, de uma forma mais realista, as dificuldades encontradas e permitiu ainda: refletir sobre os critérios utilizados em 2016; aprimorar os parâmetros utilizados para aferir as condições de mobilidade; e afinar os fatores de ponderação utilizados na análise multicritério. Tivemos ainda a possibilidade de analisar se existiram alterações ao nível da intervenção no espaço público, que verificámos terem sido inexistentes. Por fim, esta avaliação efetuada em 2022 permitiu ainda perceber as diferenças entre a nossa avaliação (pessoas sem problemas de mobilidade) e uma avaliação efetuada por uma pessoa que se desloca em cadeira de rodas.

Nesta nova avaliação em 2022, à medida que percorríamos o nosso percurso com o participante que se deslocava em cadeira de rodas identificámos as dificuldades e inventariámos as barreiras. Para georreferenciar as dificuldades encontrados, desenvolvemos a Figura 31 – A, onde é possível visualizar a localização de fotografias que fomos efetuando. Com a finalidade de complementar esta informação, elaborámos uma Tabela Síntese (Tabela 19), que apresenta as barreiras e dificuldades encontradas no percurso e as respetivas propostas de melhoria. Desta experiência foram identificadas como principais dificuldades “*os declives, que fazem parte já geografia da cidade, a falta de rampas e o piso irregular*” (B. L., 2022) mas também foram encontradas novas barreiras móveis (*e.g.* Esplanadas, bicicletas e trotinetes).

Mas nem tudo está mal, e por isso, a Figura 32 - B, apresenta a georreferenciação das fotografias apresentadas na Tabela 20, que ilustra os bons exemplos, nomeadamente, o piso adequado a pessoas com mobilidade condicionada, assim como alguns pontos mais recentes da cidade que se encontram já intervencionados e acessíveis.



A - Localização das fotografias apresentadas na Tabela 19; **B** - Localização das fotografias apresentadas na Tabela 20

Figura 31. Localização das fotografias apresentadas nas tabelas abaixo.

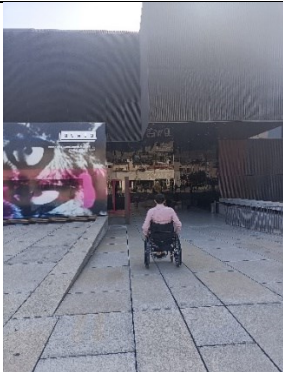
Fonte: Elaboração própria

Tabela 19 . Barreiras e dificuldades encontradas durante o percurso e propostas de melhoria

N ^o	Fotografia	Barreira	Proposta	N ^o	Fotografia	Barreira	Medida
1		-Piso irregular com inclinação acentuada	Construção de uma faixa com piso regular adequado a cadeira de rodas	6		Piso irregular	Construção de uma faixa com piso regular adequado a cadeira de rodas
2		- Piso de terra batida - Inclinação acentuada		7		Esplanada	Campanha de sensibilização junto dos comerciantes para deixar a passagem a PCMC
3		- Piso de terra batida em muito mau estado	Intervenção ao nível do piso e construção de uma faixa com piso regular adequado a cadeira de rodas	8		Passeio estreito	Construção de passadeira rebaixada com piso adequado
4		Estacionamento incorreto de bicicletas e trotinetes nos passeios	Exigir o pagamento de uma caução, caso o estacionamento não seja efetuado na área reservada para o efeito	9		Degrau	
5		Piso em muito mau estado	Recuperação do piso				

Fonte: Elaboração própria

Tabela 20. Bons exemplos verificados ao longo do percurso

Nº	Fotografia	Bons exemplos	Nº	Fotografia	Bons exemplos
1		Rampa no jardim do Carmo	4		Parte nova da cidade com largura de passeios adequada e piso empedrado regular, que permite uma boa circulação a pessoas em cadeira de rodas
2		Rua de Santa Maria – Pedonal – Totalmente acessível	5		
3		Rua com piso regular parcialmente acessível	6		A Plataforma das Artes totalmente acessível (antigo recinto do mercado), obras realizados no âmbito da capital Europeia da Cultura de 2012

Fonte: Elaboração própria

Depois de termos efetuado o trajeto, com alguém que se desloca em cadeira de rodas, refletimos sobre a análise efetuada em 2016 e considerámos pertinente rever alguns aspetos, sobretudo, ao nível dos critérios selecionados (foi acrescentado um novo critério, o estado de conservação do piso) na nova análise multicritério alguns critérios têm novas ponderações e mais parâmetros de análise.

Tendo em atenção estes ajustes e os critérios de avaliação adotados, o que encontramos em 2022, ao longo do percurso percorrido, relativamente às condições que oferece para a mobilidade de pessoas que se deslocam em cadeira de rodas foi:

No troço A – B (Castelo de Guimarães até ao Paço dos Duques de Bragança) o declive é irregular com bocados declivosos e outros mais planos, fazendo com que seja necessária alguma ajuda. O piso é irregular, em terra batida (Figuras 32 e 33) e tem parcelas em mau estado de conservação. Este conjunto de características impossibilita a deslocação de alguém com mobilidade condicionada a menos que tenha ajuda.

O troço B – C (Paço dos Duques de Bragança e Rua Serpa Pinto até à Rua de Santa Maria) é em termos de declive o mais problemático (Figura 32), com um declive superior a 8%. No que concerne aos passeios, esta parte do percurso, corresponde a uma área que foi intervencionada recentemente, tendo os passeios largos e adequados à circulação de pessoas com mobilidade condicionada, possuindo passadeiras rebaixadas que permitem o atravessamento da via. Neste caso os problemas encontrados, para além do declive, são: o tipo de piso utilizado na estrada, é difícil de atravessar para quem se desloca em cadeira de rodas; e o facto de no Jardim do Carmo (no Largo Martins Sarmiento) se terem adotado princípios do desenho universal, mas ter sido esquecida, a manutenção necessária do piso, em terra batida. Acresce ainda que foram encontradas algumas barreiras que obstaculizavam a passagem, como é o caso das esplanadas e do estacionamento anárquico de trotinetes e bicicletas no meio do passeio. Por todas estas razões também neste caso a deslocação de uma pessoa com mobilidade condicionada é muito difícil, só sendo possível com ajuda.

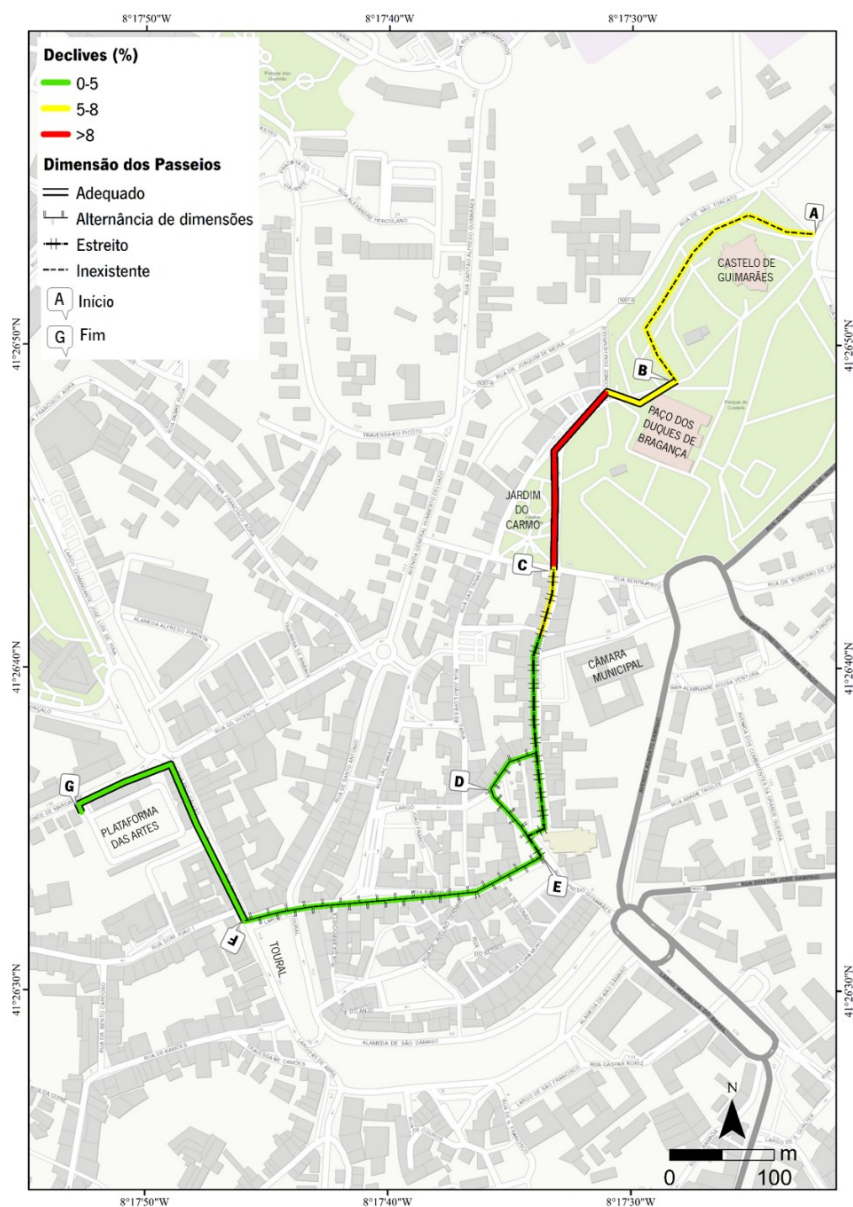


Figura 32. Mapa de declives e da largura dos passeios

Fonte: Elaboração própria

O troço C – E (Rua de Santa Maria até ao Largo da Oliveira) tem um declive moderado, não tem passeios com dimensão adequada, o que impossibilita o acesso às lojas, até porque não existem passeadeiras rebaixadas, contudo como é uma rua pedonal permite a circulação através da via. O piso é bom, em laje e em bom estado de conservação o que permite uma deslocação autónoma sem problemas (Figuras 32 e 33).

Na área que corresponde à letra D (Largo de Santiago) a situação é completamente adversa à deslocação em cadeira de rodas, apesar do declive suave, o piso em pedra é muito irregular (Figuras 32 e 33) os passeios têm dimensões muito variáveis e inadequadas, não existem

passadeiras rebaixadas e muitos deles estão ocupados com esplanadas. Neste caso é impossível circulação de alguém em cadeiras de rodas, mesmo com ajuda.

O troço E-F (Rua da Rainha) repete muitas das características do Largo de Santiago, no entanto, é mais frequente existirem passeios que permitem a circulação, sendo nestes casos, possível efetuar o percurso com ajuda.

O troço F-G (Largo do Toural e Rua Paio Galvão, até à Plataforma das Artes) é o que apresenta as melhores condições, à semelhança do Largo Martins Sarmento, foram objeto de uma intervenção urbanística recente, em 2012, aquando da Capital Europeia da Cultura. Para além disso é uma área pouco declivosa, os passeios têm largura adequada e existem passadeiras rebaixadas, piso em paralelo (nas estradas, mais irregular) está em bom estado de conservação e permitindo a circulação de todos os indivíduos, independente da sua condição física.

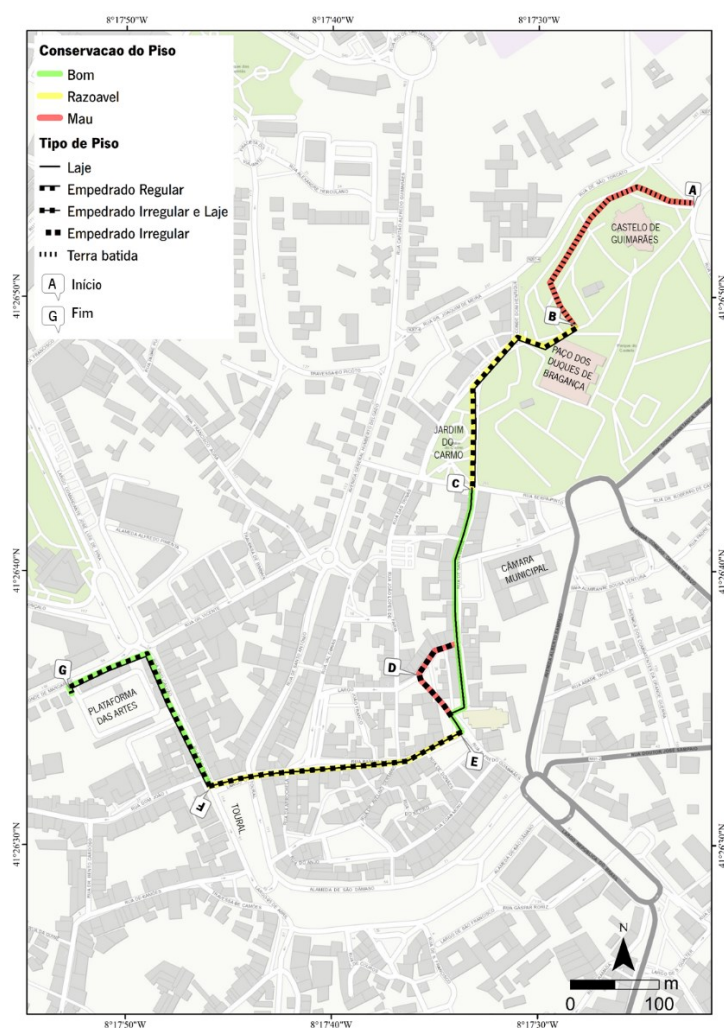


Figura 33. Tipo e estado de conservação do piso.

Fonte: Elaboração própria

Através desta análise é possível concluir que o percurso selecionado apresenta vários problemas no que concerne às condições de mobilidade do espaço público para indivíduos com mobilidade condicionada.

Assim, a tabela 21, resume as condições de mobilidade que o percurso oferece, com a inclusão do novo critério (estado de conservação do piso). Convém ainda referir que, entre 2016 e 2022, não se registaram alterações no que diz respeito a intervenções no espaço público. O que se notou foi a degradação do estado de conservação de alguns troços, nomeadamente, os que são em terra batida e o aumento de algumas barreiras móveis (*e.g.* esplanadas, trotinetes e bicicletas).

Tabela 21- Caracterização das condições de mobilidade do percurso por troços em 2022

Troço	Declive	Tipo de Piso	Estado de Conservação do piso	Largura do passeio	Passadeiras rebaixadas	Tipo de tráfego	Barreiras
A – B	5-8	Terra batida	Mau	Inexistente	Inexistentes	Pedonal	Inexistentes
B – C	>8	Empedrado Regular e Terra Batida (no jardim)	Razoável	Adequada	Existente com inclinação adequada	Misto	Esplanadas em frente ao Paço dos Duques. Trotinetes e bicicletas
C – E	5-8	Laje	Bom	Estreita	Inexistentes	Pedonal	Inexistentes
D	0-5	Empedrado Irregular	Mau	Alternância de dimensões	Inexistentes	Pedonal	Esplanadas
E – F	0-5	Empedrado irregular e Laje	Razoável	Alternância de dimensões	Inexistentes	Misto	Floreiras Candeeiros Esplanadas
F – G	0-5	Empedrado Regular	Bom	Adequada	Existente com demasiada inclinação	Misto	Inexistentes

Fonte: Elaboração própria

Como forma de avaliação conjunta das condições de mobilidade, à semelhança do que tinha sido efetuado em 2016, foi elaborada uma nova análise multicritério (Tabela 22). Conforme referido anteriormente, foram introduzidas algumas alterações decorrentes da experiência vivenciada com alguém que se desloca em cadeira de rodas (Tabela 22).

Assim, as principais mudanças são:

1. Foi acrescentado um novo critério, o estado de conservação do piso, com três parâmetros: i) bom; ii) razoável iii) mau.
2. A alguns critérios foram acrescentados novos parâmetros de avaliação;
3. Procedeu-se a um ajuste nos níveis de ponderação considerados, no estudo de 2016, foram analisados com fatores que variavam entre 1 e 4, em 2022 os níveis passaram a ser de 1 até 5. Este ajuste permite uma maior distinção na importância de determinados critérios. Sendo que o valor 5 corresponde ao critério com maior impacto na possibilidade de locomoção;
4. Decorrente da mudança anterior e da experiência *in-loco*, a ponderação atribuída a alguns critérios foi, igualmente, alterada.

Tabela 22. Critérios e Parâmetros de análise em 2022

Critérios	Parâmetros	Valoração
Declive	>8%	1
	entre 8-5%	2
	< 5%	3
Tipo de piso	Empedrado irregular	1
	Empedrado regular/Terra batida	2
	Laje	3
Estado de conservação do piso	Mau	1
	Razoável	2
	Bom	3
Largura do passeio	Inexistente e/ou estreito	1
	Alternância de dimensões	2
	Adequado	3
Passadeira rebaixada	Inexistente	1
	Existente com demasiada inclinação	2
	Existente com inclinação adequada	3
Tipo de tráfego na via	Misto (peões e automóveis)	1
	Pedonal	2
Barreiras	Com Barreira	1
	Com barreira movível	2
	Sem barreiras	3

Fonte: Elaboração própria

Reformulando a nossa análise multicritério, a importância atribuída aos critérios foi alterada: i) ao declive foi atribuída a ponderação de '5'; ii) ao tipo de piso foi atribuída a ponderação de '4'; iii) à largura do passeio foi atribuída a ponderação de '4'; iv) à existência de passadeiras rebaixadas foi atribuída a ponderação de '5'; v) ao tráfego das vias foi atribuída a ponderação de '1'; vi) à existência de barreiras foi atribuída a ponderação de '3'; vii) e ao estado de conservação do piso foi atribuída a ponderação de '5'.

Após esta análise, o valor máximo passível de obter seria 86 e o mínimo 27, como pretendemos criar 3 classes, com amplitude igual, essa amplitude deveria ser de $19,6 \approx 20$, assim obtivemos os seguintes intervalos: entre 27 – 47 mobilidade difícil; entre 47 – 67 razoável e por fim, maior ou igual a 67 seria boa.

Tabela 23. Análise Multicritério em 2022

Troço	Declive	Tipo de Piso	Largura do passeio	Passadeira	Tráfego	Barreiras	Estado de conservação do piso	Avaliação Final
A-B	2x5	2x4	1x4	1x5	2x1	3x3	1x5	43
B-C	1x5	2x4	3x4	3x5	1x1	1x3	2 x5	54
C-E	3x5	3x4	3x4	1x5	2x1	3x3	3 x5	70
D	3x5	1x4	1x4	1x5	2x1	1x3	1 x5	38
E-F	3x5	1x4	2x4	1x5	1x1	1x3	2 x5	46
F-G	3x5	3x4	3x4	2x5	1x1	3x3	3 x5	74

Como resultado desta análise multicritério (Tabela 23 e Figura 34) pode referir-se que o percurso é muito difícil de percorrer por pessoas com mobilidade condicionada especialmente nos troços A-B; D; E-F. Embora por razões distintas, pois no primeiro troço é essencialmente por causa do piso e do declive, no segundo apesar de ser um largo pedonal, o tipo de piso é empedrado irregular, não tem passeios com dimensões adequadas impossibilitando completamente a circulação numa cadeira de rodas. Assim, não foi sequer possível efetuar o percurso pela praça, optando-se por realizar o percurso continuando pela Rua Santa Maria até à Praça da Oliveira. O último troço (E-F) é marcado também por diversos problemas, nomeadamente o subdimensionamento dos passeios, conjugado com a inexistência de passadeiras rebaixadas e a existência de tráfego automóvel.

O troço B-C aparece com um grau de mobilidade razoável que resulta da intervenção urbanística a que foi sujeito, que considerou as necessidades das pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente, a adequação da dimensão dos passeios, o tipo de piso e o rebaixamento de passadeiras. No entanto, a morfologia do terreno (declive) não permite que este troço seja

⁶ Neste caso a dimensão do passeio não interfere na capacidade de deslocação uma vez que a rua é pedonal.

efetuado autonomamente numa cadeira de rodas manual, mas é possível com auxílio ou com uma cadeira de rodas motorizada.

Os troços C-E (Rua de Santa Maria) e F-G (do Largo do Toural à Plataforma das Artes) são aqueles que oferecem melhores condições de mobilidade, com declive suave em ambos, a Rua de Santa Maria beneficia, em muito, do facto de ser uma rua pedonal, com o pavimento regular, em laje, o que permite uma boa circulação. Aqui o senão é o facto de não existirem passadeiras rebaixadas que impossibilita o acesso ao comércio e a restaurantes, entre outros. Neste sentido, o entrevistado refere que quando pretende realizar compras, apenas o consegue fazer de forma autónoma, "nas lojas dos centros comerciais, nas lojas de rua, sozinho, não dá". (BL, 2022)

O troço final que vai do Largo do Toural à Plataforma das Artes também proporciona condições para uma mobilidade fácil, resultado de passeios largos, piso regular e desenho universal aplicado ao planeamento urbano. Assim, estes são os únicos dois troços onde se verificou ser possível realizar autonomamente, sem necessidade de acompanhante.

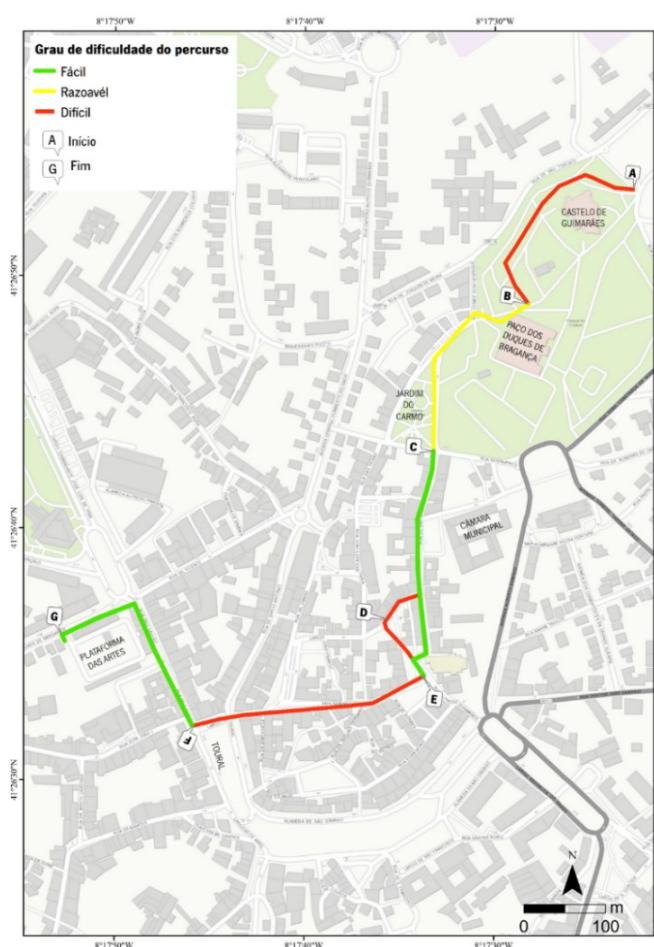


Figura 34. Avaliação das condições de mobilidade do percurso.

Fonte: Elaboração própria

Se fizermos uma comparação entre os resultados obtidos em 2016 com os de 2022 (Figuras 30 e 34) fica perceptível que se registaram algumas alterações. Estas resultam da experiência que foi a de efetuar o trajeto com uma pessoa que se desloca em cadeira de rodas (em 2016 a avaliação tinha sido efetuada com base na perceção de pessoas que não têm problemas de mobilidade) que alertou para outros fatores importantes a ter em consideração (por exemplo, o estado de conservação do piso) ou a criação de novos parâmetros de aferição (*e.g.* o declive das passadeiras rebaixadas).

Assim, com esta participação foi possível verificar que apesar da inexistência de passeios com dimensão adequada a Rua de Santa Maria era fácil de percorrer, melhorando o seu posicionamento na avaliação, ao contrário do Largo de Santiago, cujo piso não é nada adequado e os passeios estão cada vez mais ocupados por esplanadas e continuam sem passadeiras rebaixadas. Assim a avaliação deste circuito piorou.

Foi possível verificar que em seis anos não existiram novas intervenções urbanas no sentido de criar melhores condições para pessoas com mobilidade condicionada, o planeamento urbano inclusivo tem estado esquecido quer ao nível do traçado urbano quer na adequação dos edifícios. Podemos ainda acrescentar, que ficou demonstrado ser da maior utilidade que antes de se efetuarem intervenções urbanísticas, com o intuito de melhorar as condições de acessibilidade e de mobilidade para pessoas com mobilidade condicionada, estas sejam ensaiadas por pessoas que tenham estas limitações.

5.4- Oportunidade e desafio para afirmação de Guimarães como cidade inclusiva

No século XXI, os modelos mais avançados de desenvolvimento urbano, defendem o planeamento inclusivo como uma estratégia para prevenir a exclusão social e atenuar as barreiras sócio espaciais.

Mas com refere, Paula Guerra em 2012, para se alcançar uma sociedade inclusiva, ou socialmente justa, é necessário existir um esforço coletivo, por parte de todos os atores sociais e da sociedade (Guerra, 2012).

Assim, apesar dos avanços alcançados na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade em espaços e a edifícios públicos, numa visão de criação de cidades inclusivas, a

verdade é que ainda há muito para fazer. A cidade de Guimarães é um dos exemplos desta situação, apesar dos avanços, o centro histórico de Guimarães evidência ainda algumas fragilidades que urge resolver, quer em prol do desenvolvimento do turismo acessível quer na criação de uma cidade mais inclusiva e mais justa socialmente.

É necessário, portanto, implementar um conjunto medidas urbanísticas que eliminem barreiras sem colocar em causa a identidade da cidade. Mas esta tarefa não compete só ao poder autárquico, toda a sociedade tem de estar envolvida, como tal considera-se fundamental a sensibilização de todos os intervenientes, que direta ou indiretamente, estão relacionados com o planeamento urbano e a gestão turística.

Neste contexto e para finalizar este capítulo, elencamos, na Tabela 24, uma síntese de propostas, que podem e devem ser interpretadas como um pequeno contributo para criar uma cidade mais inclusiva e mais competitiva em termos de turismo acessível.

Tabela 24. Síntese de proposta a implementar no Centro Histórico de Guimarães

Intervenientes	Medidas
Planeadores e/ou responsáveis autárquicos	❖ Nos espaços públicos com piso irregular, construir pistas com piso adequado; ❖ Nos locais de atravessamento, proceder ao rebaixamento do passeio e adequar o piso; ❖ Criar rampas (fixas ou móveis), elevadores ou cadeiras que permitam o acesso a todos edifícios públicos; ❖ Obras de manutenção e conservação do piso; ❖ Eliminação de barreiras (candeeiros, canteiros, esplanadas, etc.); ❖ Rebaixamento do passeio em locais de estacionamento para deficientes; ❖ Regulamentar e fiscalizar o estacionamento de bicicletas e trotinetes na via pública; ❖ Construção de casas de banho públicas adaptada; ❖ Fiscalização da ocupação das vias públicas por esplanadas.
Empresários (Comércio, Restauração, hotelaria etc.)	❖ Sensibilização para a criação de rampas de acesso aos edifícios ou na disponibilização de rampas moveis; ❖ Sensibilizar os proprietários da restauração para a construção de casas de banho adaptadas; ❖ Medidas de sensibilização para a não ocupação da via pública, com material ou esplanadas.
Empresários turísticos	❖ Sensibilizar os proprietários para que todas as unidades de alojamento turístico tenham pelo menos um quarto adaptado.
Gestores de turismo	❖ Criar e disponibilizar informação sobre as condições de mobilidade e de acessibilidade das áreas turísticas.

Fonte: Elaboração própria

Sendo esta dissertação um trabalho de investigação na área da Geografia, pensamos ser fundamental ilustrar a concretização espacial de algumas das medidas presentes na tabela 24.

Alertando para o facto de muitas das propostas poderem e deverem seguir os princípios do *design* universal enunciados no capítulo 1.

O tipo e estado de conservação do piso é um dos aspetos que mais condiciona a mobilidade. Ao longo do nosso percurso este problema foi encontrado essencialmente em três locais: na área envolvente do Castelo, o piso em terra batida encontra-se em mau estado de conservação, seria desejável a construção de uma faixa com um tipo de piso mais resistente e mais adequado a pessoas com mobilidade condicionada (não só pessoas que se deslocam em cadeira de rodas, mas também para os mais idosos) (pista com 1,20 m - o mínimo referido no Dec-Lei 163/2006). Esta solução permitiria, a visita de pelo menos a fachada exterior do Castelo de Guimarães; na Praça de Santiago e na Rua da Rainha D. Maria II, verificam-se os maiores problemas, ao nível do tipo de piso (empedrado irregular), a que acresce uma dimensão inadequada do passeio e a inexistência de passadeiras rebaixadas, não permitindo o atravessamento (Figura 34 C), nem a circulação em cadeira de rodas. Também aqui o ideal seria a adequação do piso ou a construção de uma faixa com piso mais regular. Recomenda-se ainda o rebaixamento do lado direito da rua da Rainha (Figura 35 A), por forma a que todos os cidadãos independentes da sua condição física tenham acesso ao comércio e serviços, implementando também um atravessamento rebaixado com ligação à faixa central.

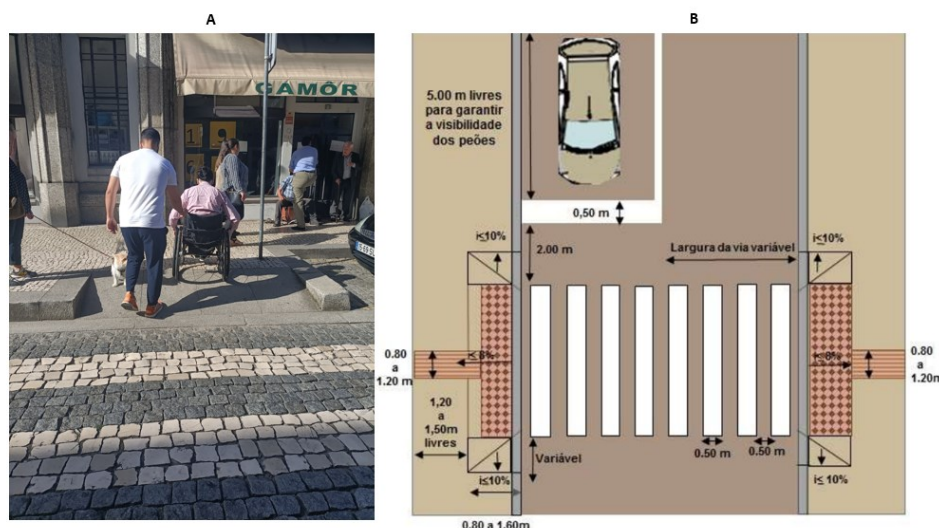


A e B. Na Praça de Santiago; **C.** Rua da Rainha Maria II

Figura 35. Proposta de intervenção no piso e no rebaixamento de passeios

Outro problema encontrado prende-se com o grau de inclinação das rampas nos passeios. Registámos alguns casos na rua Paio Galvão. Apesar de se localizar já fora do centro histórico, numa área mais recente e onde as condições de mobilidade são mais fáceis, o rebaixamento do passeio tem uma inclinação difícil de ultrapassar para quem se desloca em cadeiras manual (Figura 36A). Neste sentido, propõe-se o rebaixamento da rampa de acesso com uma inclinação

não superior a 6%, um desnível não superior a 0,6 m, (Figura 35- B) assim como ter uma projeção horizontal não superior a 10 m (Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de agosto). Para que o atravessamento da via seja mais fácil, poderia ainda existir uma pista de atravessamento de 1,20m com piso regular.



A. Rua Paio Galvão passadeira **B.** Proposta (Teles, 2014)
Figura 36. Proposta de intervenção na passadeira

A fiscalização e regulamentação por parte das autarquias é fundamental, nomeadamente na questão das esplanadas que ocupam o espaço público, que muitas vezes impedem a passagem de uma cadeira de rodas (são vários os casos na Praça de Santiago ou na Rua da Rainha Maria II).

A nova aposta nos planos de mobilidade, com o incentivo à mobilidade suave (utilização de trotinetes e bicicletas) potenciam um novo problema, o estacionamento anárquico no passeio que cria obstáculos/barreiras para as pessoas com problemas de mobilidade. Este facto lança um novo desafio que é o de criar medidas, como por exemplo, a aplicação de uma taxa a cobrar caso o utilizador não estacione num local reservado para o efeito.

Através do levantamento efetuado foi, ainda, possível constatar a existência de duas casas de banho públicas. Nenhuma acessível ou com casa de banho adaptada. Assim, seria essencial criar uma casa de banho adaptada ou adaptar uma das existentes.

Os empresários também têm um papel fundamental na inclusão de todos na sociedade. A construção de uma rampa ou até mesmo a disponibilização de uma rampa móvel, permitiria aos

turistas com mobilidade condicionada aceder autonomamente a muitos dos estabelecimentos que encontramos no centro histórico e que possuem degraus. Ao nível dos alojamentos turísticos, apesar de já existirem 16 alojamentos adaptados e a evolução ser positiva, este valor poderia ser bastante mais elevado. O público-alvo está em expansão, não se restringindo só a pessoas que possuem alguma deficiência, engloba igualmente uma população envelhecida que viaja com alguma regularidade, o que justifica uma maior capacidade de adaptação a este segmento. O turismo de Portugal poderia, neste caso, ter um papel importante, lançando campanhas de sensibilização junto dos empresários e proprietários de alojamentos turísticos. Considera-se fundamental que todos os alojamentos turísticos, sempre que possível, possuam pelos menos um quarto acessível.

Por fim, pensamos que é essencial apostar na criação e divulgação de informação sobre percursos e recursos acessíveis. Na entrevista efetuada à pessoa que nos acompanhou em cadeira de rodas, ele referiu que o acesso prévio à informação é fundamental *“para planejar uma viagem ou visita é essencial ter informação, e para nós ainda mais, era bom saber se existem e quais são os percursos acessíveis, saber quais os locais possíveis de visitar e que monumentos estão adaptados. Isso facilitava muito, e evitava chegar lá e bater com o nariz na porta. Mesmo a informação sobre alojamento com quartos adaptados, que é mais fácil obter, algumas vezes não corresponde à verdade, já me aconteceu chegar ao quarto e não conseguir entrar na casa de banho”* (BL,2022)

Indo de encontro a esta necessidade, e apesar do turismo de Portugal ter iniciado o projeto de divulgar itinerários acessíveis para 20 cidades, nas quais se inclui Guimarães, decidimos dar um pequeno contributo neste segmento e elaborar um mapa (Figura 37) com o resumo da informação recolhida através deste estudo. Pensamos que a nossa proposta vai mais de encontro às necessidades anteriormente elencadas, uma vez que fornece um conjunto de informação mais completo que o projeto do Turismo de Portugal. Disponibiliza informação sobre as condições de mobilidade do percurso, de acessibilidade aos edifícios, e da oferta de alojamentos e restauração adaptados.

No que concerne à questão da mobilidade, o mapa apresenta o grau da dificuldade do percurso, a que se juntou a identificação do tipo de piso. A disponibilização desta informação poderá ajudar no planeamento da viagem, por exemplo na preparação ou escolha da cadeira de rodas mais adequada.

No que diz respeito à acessibilidade aos edifícios, através deste mapa disponibiliza-se informação sobre a facilidade de acesso a equipamentos, monumentos e estabelecimentos Horeca, complementada com informação sobre a existência de WC adaptado. Assim, será possível planear onde comer, comprar uma lembrança, beber um café ou que museus visitar. Juntamos ainda a listagem dos alojamentos turísticos adaptados do município e os locais de estacionamento para deficientes.

O mapa possui um *Qr Code*, onde é possível visualizar o mapa interativo no *Google Earth*.

Este mapa poderia ser distribuído nos postos de turismo da cidade, nas plataformas digitais do município e no turismo de Portugal. O estudo poderia ser replicado para outros municípios, criando uma rede de cidades acessíveis que beneficiariam, com certeza, de um aumento de procura, mas sobretudo seriam cidades mais acessíveis, mais justas e mais inclusivas.

Alojamentos turísticos adaptados

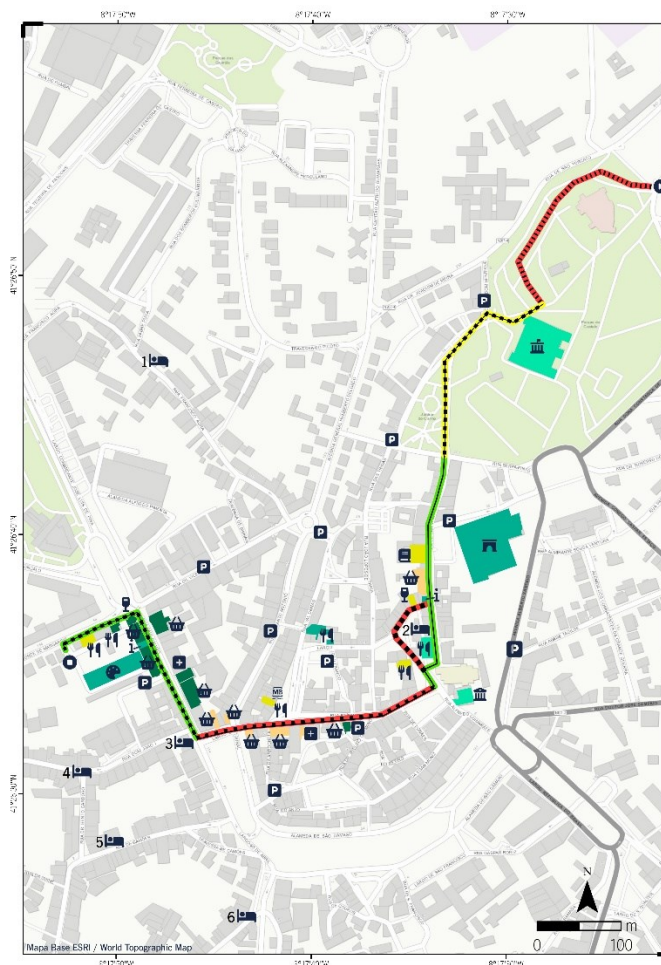
1. Eurostars Santa Luzia ★★★★★
x:8,29666; y:41,44634
2. I Hotel Da Oliveira ★★★★★
x:8,29271; y:41,44344
3. EMAJ Boutique I Hotel ★★★★★
x:8,29621; y:41,44226
4. Hotel Mestre De Avis ★★
x:8,29771; y:41,44191
5. Conquistador Palace [AL]
x:8,29721; y:41,44113
6. Pr Suites [AL]
x:8,29536; y:41,41037

Outros alojamentos turísticos adaptados no município

- Stay Hotel Guimarães Centro ★★★★★
x:8,29136; y:41,43725
- Hotel De Guimarães ★★★★★
x:8,29701; y:41,43503
- Open Village Sports Hotel & Spa Club ★★★★★
x:8,29008; y:41,44263
- Hotel Das Taipas ★★★
x:8,3428441; y:48745
- Hotel Fundador ★★★
x:8,29580; y:41,43604
- Ibis Guimarães ★★
x:8,30749; y:41,4415
- Hi Guimarães - Pousada Da Juventude
x:8,29315; y:41,43966
- Pousada Mosteiro De Guimarães
x:8,27679; y:41,44399
- Vale De São Torcato Hotel Rural [AL]
x:8,25863; y:41,78852
- Encosta Do Paraíso [Apartamento turístico]
x:8,29771; y:41,4151



Mapa Interativo
Google Earth



Grau de dificuldade do percurso

- Fácil
- Razoável
- Difícil

Tipo de Piso

- Laje
- Empedrado Regular
- Empedrado Irregular e Laje
- Empedrado Irregular
- Terra batida

Acessibilidade e WC

- Acessível / WC adaptado
- Acessível com ajuda / WC adaptado
- Acessível / WC não adaptado

Acessibilidade a edifícios sem obrigatoriedade de WC

- Acessível
- Acessível com ajuda

Equipamentos e Serviços

- Alojamento turístico adaptado a PCMC*
- Biblioteca Municipal
- Bar/ Café
- Caixa Multibanco adaptada a PCMC
- Câmara Municipal
- Comércio
- Estacionamento para PCMC
- Farmácia
- Museu Albero Sampaio
- Paço dos Duques de Bragança
- Plataforma das Artes
- Posto de Turismo
- Restauração

- Início
- Fim

*PCMC: Pessoa Com Mobilidade Condicionada

Figura 37. Mapa informativo da oferta turística acessível e das questões de mobilidade de um percurso do centro histórico de Guimarães.

Fonte: Elaboração própria

CONCLUSÃO

Um trabalho de investigação pretende trazer um novo olhar sobre temáticas existentes, analisar realidades emergentes, encontrar soluções ou até levantar novas questões. Nesta dissertação procurámos conjugar, um pouco, todas estas vertentes, para no final chegar às conclusões que expomos a seguir e que respondem às questões de partida enunciadas no início deste trabalho.

Respondendo à questão 1 (Qual o estado da arte no estudo e investigação das problemáticas associadas ao planeamento urbano inclusivo e ao turismo acessível?)

Podemos concluir que apesar dos conceitos de direito à cidade, justiça espacial e cidades inclusivas estarem bem consolidados na comunidade científica e existirem políticas públicas que tenham como propósito colocar em prática as suas premissas, existem ainda vários problemas no que se refere à inclusão social e à integração de todos os indivíduos nas potencialidades e oportunidades das cidades contemporâneas.

Destacam-se principalmente as pessoas com deficiência física, atendendo a que os territórios não estão planeando para as incluir, uma vez que estes tendem a ser programados sobretudo para as pessoas consideradas saudáveis. Neste contexto e para mitigar o problema das acessibilidades nos espaços urbanos é importante, por um lado, criar estratégias e políticas públicas que incentivem a um planeamento mais inclusivo. Por outro lado, de modo a minorar este problema é necessário adotar técnicas que permitam melhorar os espaços de permanência e convivência das pessoas.

O *Design* universal é um excelente exemplo de uma nova abordagem, procurando contribuir para a criação de espaços urbanos mais inclusivos e funcionais. Esta técnica ao permitir diminuir as barreiras arquitetónicas nos espaços urbanos, minimiza as injustiças sociais e possibilita que todos usufruam de igual forma das múltiplas oportunidades que as cidades encerram.

No primeiro capítulo desta dissertação exploraram-se alguns conceitos cruciais para a problemática do planeamento inclusivo, que não visa apenas adaptar a cidade para todos os que nela vivem ou se deslocam a ela frequentemente para usufruir dos seus serviços, equipamentos, ou postos de trabalho, mas que procura também adaptá-la a todos os turistas que a visitam. Esta investigação centra-se precisamente no cruzamento da problemática do planeamento

urbano inclusivo com as necessidades e cuidados especiais que caracterizam os turistas com mobilidade condicionada.

O conceito do turismo acessível ganhou relevância nos anos 90 do Século XX. A nível internacional, dois autores destacaram-se na problematização do conceito do turismo acessível, Darcy e Buhalis. O conceito tem vindo a ser consolidado pelos investigadores nas áreas de turismo, recreio e lazer, redirecionando, algumas vezes, o modo de realizar pesquisa nesta área.

A nível das estratégias políticas da Europa destacamos a importância do papel da Comissão Europeia e da Rede Europeia de Turismo Acessível no desenvolvimento e na promoção do setor do turismo acessível. Foram implementadas várias iniciativas aos longos dos últimos anos. Destacamos a importância do prémio *European Access City* que contou também com colaboração da *European Disability*. Este premiou 13 cidades europeias, das quais três são cidades suecas. No contexto português ainda nenhuma cidade foi premiada, contudo, algumas cidades já receberam menções, o que demonstra que estamos num bom caminho no desenvolvimento de cidades mais inclusivas.

Em Portugal as políticas públicas, em particular, no domínio do turismo acessível têm ganho uma crescente relevância. Todavia, reconhecemos, neste âmbito, a importância da implementação, promoção, e concessão de novos incentivos através de linhas de apoio e a atribuição de prémios de reconhecimento. Até porque em Portugal, apesar dos esforços, 70% dos municípios não têm plano de acessibilidades, o que constitui uma importante lacuna. É, pois, necessário apostar na fiscalização e na formação dos técnicos para diminuir este *handicap*.

Ao nível da oferta das empresas do setor privado do turismo acessível em Portugal, existe uma boa rede de cobertura, com uma boa oferta de percursos e disponibilidade de equipamentos acessíveis (*e.g.* Tourism For All; Portugal 4ALL Senses; Azores for All; Madeira Acessível). Destaca-se, neste contexto, também o papel das associações na promoção do turismo acessível. A este respeito, o trabalho desenvolvido pela Associação Salvador é muito interessante, atendendo a que procura melhorar as acessibilidades em Portugal através de projetos relacionados com ações de sensibilização e da disponibilização de informação sobre as acessibilidades.

Um dos domínios de ação que ainda demonstra várias debilidades em Portugal, apesar do progresso a este nível, são as aplicações e as plataformas. A este respeito, é de salientar que a

falha mais grave detetada prende-se com várias limitações na prestação de informação (designadamente, os locais e itinerários acessíveis). De facto, a informação disponível em aplicações é ainda escassa, sendo necessário um trabalho constante de atualização de informação. Esta tarefa seria mais fácil caso existisse a incorporação de parceiros, organizações e empresários do setor que ajudassem na manutenção e alimentação com novos conteúdos.

O turista com deficiência podia também participar na atualização da informação, recomendando locais acessíveis a que acederam e que não encontraram listados nas aplicações. O envolvimento dos *stakeholders* é assim fundamental para o desenvolvimento das TIC, independentemente da necessidade de validar e fiscalizar a informação prestada por todas as partes.

Podemos ainda referir que embora não exista nenhum município ou cidade totalmente acessível, uma das melhores experiências corresponde ao projeto “Lousã acessível”. Ainda assim, trata-se de um projeto exploratório, com algumas limitações, que demonstra a necessidade de investimentos adicionais de modo que se torne num município verdadeiramente acessível a todos que nele habitam ou que o visitam.

Para finalizar, reconhecemos a importância de 20 itinerários acessíveis, elaborados pelo Turismo de Portugal. Contudo, estes itinerários padecem de falta de informação (alojamentos, serviços, equipamentos, museus etc) e de um metodologia mais rigorosa e afinada.

Em resposta à questão 2 (Qual o nível de adequação da oferta de alojamento turístico para pessoas com mobilidade condicionada no Norte de Portugal e em Guimarães)

Podemos concluir que na última década a região Norte tem ganho um grande protagonismo ao nível da procura turística, consolidando-se como a segunda região com maior capacidade de atração de hóspedes. Em 2020, com o efeito da pandemia por COVID-19, Portugal registou uma diminuição muito acentuada desta procura. Em 2021, verificou-se uma ligeira recuperação, apesar do COVID-19 ainda estar presente, conseguiu-se alcançar valores totais de hóspedes semelhantes aos que tínhamos em 2013. Mas neste ano de 2022, o turismo tem verificado uma recuperação extraordinária, ultrapassando os valores registados em 2019, ano que antes da pandemia era considerado o melhor ano ao nível do turismo para Portugal.

Dentro da sub-região do Ave, o município de Guimarães destaca-se fortemente dos outros municípios na captação de hóspedes. A cidade de Guimarães, tem vindo a ganhar destaque

internacional e recentemente a CNN, canal norte-americano, considerou-a como uma das cidades pequenas mais bonitas da Europa (CNN, 2022).

Através alojamentos turísticos registados no portal de pesquisa *booking* foi possível verificar uma evolução positiva do número de alojamentos com quartos adaptados. Em 2016, somente 18,4% dos alojamentos turísticos da região Norte possuíam pelo menos um quarto adaptado para pessoas com mobilidade condicionada. Em 2022, esse valor subiu para 23,4%. Apesar dos valores ainda serem modestos, nota-se uma dinâmica positiva de crescimento denotando uma maior preocupação em proporcionar um tratamento justo e igualitário para todos, permanecendo, no entanto, muito por fazer.

No que concerne à oferta de alojamento turístico o concelho de Guimarães possuía, em 2016, 53 alojamentos turísticos registados na plataforma *Booking*, destes, 15 (28,3%) possuíam quartos adaptados. Em 2022 o total de alojamentos subiu para 60, mas o número de alojamentos com quartos adaptados só passou para 16 o que corresponde a 27%. Assim, embora ainda haja muita margem para melhoria, o município de Guimarães apresenta valores mais elevados que os registados na região Norte, como evidencia o QL acima de 1.

Relativamente à Questão 3 (Que condições de acessibilidade apresenta o centro histórico de Guimarães para turistas com mobilidade condicionada?)

Foi possível concluir que existe ainda um conjunto de debilidades que urge resolver, por forma a tornar o percurso acessível a todos. Foram detetados vários problemas que implicam a necessidade de atuar junto dos diversos níveis de governança (autoridades e os atores locais) de Guimarães para adequar a oferta turística e a cidade a todos os públicos. Com a análise efetuada foi possível perceber que a visita ao Centro Histórico de Guimarães para visitantes ou turistas com mobilidade condicionada é algo complicada. Convém, no entanto, ressaltar que se têm registado melhorias e uma preocupação crescente com esta problemática, sendo evidente a incorporação dos princípios de *design* universal em algumas das intervenções urbanas efetuadas mais recentemente (*e.g.* Largo Martins Sarmiento, Largo do Toural, Plataforma das Artes) e na eliminação de algumas barreiras. Contudo, subsistem igualmente problemas, alguns de fácil resolução e outros quase impossíveis de solucionar. Ao nível da mobilidade, o problema mais difícil de resolver prende-se com a morfologia do terreno, uma vez que estamos perante uma

cidade que apresenta algumas áreas com declives acentuados, o que impossibilita a mobilidade autónoma.

Mas outros problemas são de muito fácil resolução, só necessitando da vontade das entidades públicas, nomeadamente a melhoria do piso e a construção de passadeiras rebaixadas. A alteração destas duas condicionantes facilitaria em muito as condições de mobilidade no Centro Histórico de Guimarães. Por fim, no que respeita à acessibilidade aos diversos edifícios os problemas maiores relacionam-se com a existência de degraus, algo de muito fácil resolução através da construção de rampas (definitivas), ou a adoção de formas mais flexíveis (rampas móveis).

O outro grande problema é a inexistências de casas de banho adaptadas na maioria dos estabelecimentos de restauração, e embora para alguns seja difícil solucionar este constrangimento devido à exiguidade do espaço, para outros seria relativamente fácil a criação de WC's adaptados. Neste sentido seria fundamental que a autarquia renovasse e adaptasse as instalações sanitárias públicas e promovesse uma campanha de sensibilização junto dos comerciantes. É evidente que apesar de progressos notórios ainda há muito caminho a percorrer se se pretender consubstanciar Guimarães como um destino turístico acessível.

Por fim em resposta à **Questão 4** (Que sugestões podem ser transmitidas ao poder autárquico local, no sentido de aprofundar a promoção do turismo acessível na cidade de Guimarães?) Podemos concluir que a autarquia e os diversos *Stakeholders* devem conjugar esforços para melhorar as condições de mobilidade e de acessibilidade do Centro Histórico. Tendo sempre presente que as intervenções urbanísticas devem seguir os princípios do *Design Universal*, pois a sua aplicação é fundamental para a inclusão das pessoas com deficiência.

Com esta investigação, também ficou clara a importância da participação das pessoas com mobilidade condicionada na aferição das soluções a implementar. Mais que seguir regras e padrões contemplados na legislação é necessário avaliar caso a caso, com a participação ativa das pessoas com mobilidade condicionada.

Ao longo deste trabalho percecionamos que as ferramentas digitais, neste caso as aplicações para smartphones, são uma mais-valia para o setor do turismo acessível, uma vez que facilitam, em muito, o planeamento adequado das viagens.

Na presente dissertação para o caso de estudo do centro histórico de Guimarães não foi possível

desenvolver uma App. Mas mostrou-se que é possível desenvolver mapas informativos com a disponibilização de um *Qr Code* que possibilita aceder ao mapa interativo no *Google Earth* (ferramenta de livre e de fácil acesso), permitindo assim ao turista ter acesso à informação prévia das acessibilidades aos edifícios e monumentos, alojamento turístico com quartos adaptados e do grau de dificuldade do percurso.

Como dizia António Machado (poeta espanhol) “O caminho faz-se caminhando” e neste sentido, não queremos terminar esta dissertação sem sugerir algumas iniciativas que deveriam ou poderiam ser desenvolvidas:

- 💡 Disponibilizar, numa plataforma digital, todos os alojamentos turísticos adaptados de Portugal Continental e ilhas – Este recurso facilitaria muito a programação das viagens dos turistas com mobilidade condicionada;
- 💡 Adotar estudos desta natureza a todas as áreas de interesse turístico;
- 💡 Implementar esta metodologia de trabalho a outros municípios, adaptando os fatores de ponderação à realidade de cada território;
- 💡 Incluir em projetos futuros a perspetiva e participação ativa de pessoas com determinadas condicionantes (*e.g.* idosos, jovens mães com carrinhos de bebés, Invisuais). A inclusão de todas estas pessoas nos estudos, permitirá uma avaliação e um planeamento mais rigoroso;
- 💡 Criar uma App com informação sobre acessibilidade aos edifícios e condições de mobilidade de percursos nas cidades/municípios.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AcessiblePortugal (2022). *Quem Somos*. Disponível em <https://accessibleportugal.com/quem-somos/>, consultado em 8 de maio de 2022.
- Acesso Cultura (2022). *Acesso Cultura promove o acesso – físico, social e intelectual – à participação cultural*. Disponível em <https://acessocultura.org>, consultado em 25 de junho de 2022.
- Alén, E., Domínguez, T., & Losada, N. (2012). New opportunities for the tourism market: Senior tourism and accessible tourism. *In Visions for Global Tourism Industry: Creating and Sustaining Competitive Strategies*, 139–166 .
- Anacleto, S. C. (2014). *Turismo acessível: criação de um circuito turístico para a população com deficiência visual, na cidade de Braga*. Braga: Dissertação de Mestrado em Património e Turismo Cultural.
- Anttiroiko, A. V., & de Jong, M. (2020). *The Inclusive City: the theory and practice of creating shared urban prosperity*. Cham: Springer Nature.
- Associação Salvador (2018). *Quem somos*. Disponível em <https://www.associacaosalvador.com/quem-somos/>, consultado a 7 de junho de 2022.
- Associação Salvador (2020). *70% dos Municípios nunca planejaram as condições de acessibilidade*. Disponível em <https://www.associacaosalvador.com/noticias/70-dos-municipios-nunca-planearam-as-condicoes-de-acessibilidade/2407/>, consultado em 26 de junho de 2022.
- Associação Salvador (2022). *“Ponha-se no Nosso Lugar” é o desafio da Associação Salvador ao Executivo de 15 Câmaras Municipais*. Disponível em <https://www.associacaosalvador.com/noticias/ponha-se-no-nosso-lugar-e-o-desafio-da-associacao-salvador-ao-executivo-de-15-camaras-municipais/2709/>, consultado em 01 de agosto de 2022.
- Ayşe Sirel, & Osman Ümit Sirel. (2018). “Universal Design” Approach for the Participation of the Disabled in Urban Life. *Journal of Civil Engineering and Architecture*, 12(1), 11–21. <https://doi.org/10.17265/1934-7359/2018.01.002>.
- Azores For All (2022). *A must visit*. Disponível em <https://azoresforall.com/pt/#contact>, consultado em 9 de junho de 2022.
- Baker, E. J., Bakar, J. A. A., & Zulkifli, A. N. (2017a). Elements of museum mobile augmented reality for engaging hearing impaired visitors. *AIP Conference Proceedings*, 1891(1), 20033.
- Baker, E. J., Bakar, J. A. A., & Zulkifli, A. N. (2017b). Mobile augmented reality elements for museum hearing impaired visitors' engagement. *Journal of Telecommunication, Electronic and Computer Engineering*, 9(2–12), 171–178.
- Bezyak, J. L., Sabella, S., Hammel, J., McDonald, K., Jones, R. A., & Barton, D. (2020). Community participation and public transportation barriers experienced by people with disabilities. *Disability and Rehabilitation*, 42(23), 3275–3283.

- Bi, Y., Card, J. A., & Cole, S. T. (2007). Accessibility and attitudinal barriers encountered by Chinese travellers with physical disabilities. *International Journal of Tourism Research*, 9(3), 205–216.
- Boisjoly, G., & El-Geneidy, A. M. (2017). The insider: A planners' perspective on accessibility. *Journal of Transport Geography*, 64, 33–43. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.006>.
- Bret, B. (2019). Justiça Espacial. *Confins*, 501. <https://doi.org/10.4000/confins.21162>.
- Buhalis, D., & Darcy, S. (2010). *Accessible tourism: Concepts and issues*. Bristol: Channel View Publications.
- Burnett, J. J., & Baker, H. B. (2001). Assessing the travel-related behaviors of the mobility-disabled consumer. *Journal of Travel Research*, 40(1), 4–11.
- Caldas, I., Sampaio, H. A., Miguel, B., Sousa, B., & Machado, H. (2020). O papel da tecnologia O papel da tecnologia na monitorização de boas práticas para o Turismo Acessível na cidade de Braga (Portugal). *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologias de Informação*, 34(9), 309-320.
- Carta Municipal pelo direito à cidade (2007). *Carta Municipal pelo direito à cidade*. Disponível em <https://www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/08/Carta-Mundial-pelo-Direito-%C3%A0-Cidade.pdf>, consultado a 30 de maio de 2022.
- Carvalho, I. (2015). *O Turismo Acessível: estratégias de adaptação de uma cidade. O caso de Lisboa*. Tese de Doutoramento em Turismo (Gestão de Destinos e Produtos Turísticos). Lisboa: Instituto de Geografia e Ordenamento do Território.
- Cassia, F., Castellani, P., Rossato, C., & Baccarani, C. (2020). Finding a way towards high-quality, accessible tourism: The role of digital ecosystems. *The TQM Journal*, 33(1), 205-221.
- Cavinato, J. L., & Cuckovich, M. L. (1992). Transportation and tourism for the disabled: An assessment. *Transportation Journal*, 31(3), 46–53.
- Ceccarini, C., & Prandi, C. (2019). Tourism for all: a mobile application to assist visually impaired users in enjoying tourist services. In *2019 16th IEEE Annual Consumer Communications & Networking Conference (CCNC)* (pp. 1–6). Las Vegas: IEEE Consumer Communications & Networking Conference.
- Claval, P. (1978). Espace et justice sociale. *L'Espace Géographique*, 7(4), 303–305.
- CNAD (2007). *Turismo Acessível Turismo para Todos*. Lisboa: Cooperativa Nacional e Apoio a Deficientes.
- CNN (2022). *Europe's most beautiful towns*. Disponível em <https://edition.cnn.com/travel/article/beautiful-towns-europe/>, consultado em 22 de julho de 2021.

- Comissão Europeia (2010). *Comunicação da comissão ao parlamento europeu, ao conselho, ao comité económico e social europeu e ao comité das regiões estratégia - Europeia para a Deficiência 2010-2020: Compromisso renovado a favor de uma Europa sem barreiras*. Bruxelas. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0636:FIN:PT:PDF>, consultado em 23 de maio de 2021.
- Comissão Europeia (2020). *Prémio Cidade Acessível 2020*. Exemplos de boas práticas para tornar as cidades da UE mais acessíveis. Luxemburgo: União Europeia.
- Comissão Europeia (2021). *União da Igualdade: Estratégia sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021-2030*. Disponível em <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1484&langId=pt>, consultado em 21 de abril de 2022.
- Connell, B., Jones, M., Mace, R., Mueller, J., Mullick, A., Ostroff, E., Sanford, J., Steinfeld, E., Story, G. V. (1997). *The principles of universal design*. Nova Iorque: NC State University, The Center for Universal Design. https://projects.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciplestext.htm?fbclid=IwAR2gljCCxFLr2sPDAapZ2JvSw3qZ9LtpDQM_M6pLtQDY_FqeRIRxsJEarl.
- Daniels, M. J., Rodgers, E. B., & Wiggins, B. P. (2005). "Travel Tales": An interpretive analysis of constraints and negotiations to pleasure travel as experienced by persons with physical disabilities. *Tourism Management*, 26(6), 919–930. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2004.06.010>.
- Darcy, S. (1997). *Tourism patterns and experiences of New South Wales people with a physical disability*. Sydney: Tourism New South Wales.
- Darcy, S. (2002). Marginalised participation: Physical disability, high support needs and tourism. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 9(1), 61–73.
- Darcy, S. (2006). *Setting a research agenda for accessible tourism*. Sydney: Sustainable Tourism Pty Ltd.
- Darcy, S. (2010). Inherent complexity: Disability, accessible tourism and accommodation information preferences. *Tourism Management*, 31(6), 816–826.
- Darcy, S., & Daruwalla, P. S. (1999). The trouble with Travel: People with disabilities and Tourism. *Social Alternatives*, 18(1), 41–46.
- Darcy, S., & Dickson, T. J. (2009). A whole-of-life approach to tourism: The case for accessible tourism experiences. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 16(1), 32–44. <https://doi.org/10.1375/jhtm.16.1.32>.
- David, H. (2008). The right to the city. *New Left Review*, 53, 23–40.
- Decreto-lei n.º 125/2017, de 4 de outubro (2017). Diário da República n.º 192/2017, Série I de 2017-10-04, páginas 5592 – 5594. Disponível em <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/125-2017-108244274>, consultado a 9 de julho de 2022.

- Decreto-Lei n.º 163/2006, 8 de agosto (2016). Regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, Diário da República n.º 152/2006, Série I de 2006-08-08. Disponível em <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/2006-108253479>, consultado a 9 de julho de 2022.
- Deville, E., Jesus, F., & Cruz, A. I. (2009). O desenvolvimento de turismo acessível na lousã: perspectivas dos agentes locais do sector do turismo. *Tourism & Management Studies*, 1, 529–539.
- Deville, E., & Kastenholz, E. (2018). Accessible tourism experiences: the voice of people with visual disabilities. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(3), 265–285.
- Dincer, F. I., Ozcit, H., Cifci, I., Sezer, B., Kahraman, O. C., & Sahinoglu, S. (2019). Accessible museums for visually impaired: a case study from Istanbul. *Journal of Tourismology*, 5(2), 113–126.
- Domínguez Vila, T., Alén González, E., & Darcy, S. (2019). Accessible tourism online resources: a Northern European perspective. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 19(2), 140–156. <https://doi.org/10.1080/15022250.2018.1478325>.
- Duarte, C., Campos, J., Alves, A. (2020). *Governo cria projeto de reconhecimento para os Festivais Acessíveis*. Secretária do Estado: Lisboa Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/comunicado?i=governo-cria-projeto-de-reconhecimento-para-os-festivais-acessiveis>, consulta em 8 de abril de 2022.
- Duman, Ü., & Uzunoğlu, K. (2021). The importance of universal design for the disabled in public buildings: A public building in northern Cyprus as a case study. *Civil Engineering and Architecture*, 9(3), 690–707. <https://doi.org/10.13189/cea.2021.090312>.
- Dupas, G. (2007). A questão do emprego e da exclusão social na lógica da economia global. In *Direitos Humanos*. Rio Branco: Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais - IPRI, Fundação Alexandre de Gusmão - FUNAG.
- Dwyer, L., & Darcy, S. (2011). Economic contribution of tourists with disabilities: An Australian approach and methodology. In *Accessible Tourism: Concepts and Issues* (pp. 213–239). Bristol: Channel View Publications.
- ENAT (2022). *Accessible Cities: European Network for Accessible Tourism*. Disponível em [Accessible Cities in Europe \(accessibletourism.org\)](https://accessibletourism.org), consultado em 1 de junho de 2022.
- EuroCities (2021). *News Luxembourg City scoops EU accessibility award*. Disponível em <https://eurocities.eu/latest/luxembourg-scoops-eu-accessibility-award/>, consultado em 18 de maio de 2022.
- European Commission (2015). *Mapping and Performance Check of the Supply of Accessible Tourism Services (220/PP/ENT/PPA/12/6491) Case Study 5 - Lousã*. Lisboa: Accessible Tourism Destination, Portugal.
- European Commission (2017). *Progress report on the implementation of the European Disability Strategy*.

- Bruxelas: European Commission. http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/toc_guide_en.htm.
- European Commission (2022). *Access City Award*. Disponível em <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>, consultado em 1 de agosto de 2022.
- European Disability Forum (2018). *Os direitos das pessoas com deficiência na União Europeia*. Catherine Naughto, Bruxelas. Disponível em https://www.novamente.pt/wp-content/uploads/2020/09/Os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia-na-uniao-europeia-convertido_compressed.pdf, consultado em 20 de abril de 2022.
- Eusébio, C., Teixeira, L., & Carneiro, M. J. (2022). 1.1. Turismo acessível: conceito e relevância. *Cocriação de Experiências Turísticas Acessíveis: Conceitos, Ferramentas e Aplicações* (pp. 1-11)Aveiro: Universidade de Aveiro: Serviços de Biblioteca, Informação Documental e Museologia .
- Fernández, K., Santisteban, C., & Sánchez, A. (2021). A Methodology Proposal of an Accessible Design for an Urban Intersection to Improve Mobility of People with Physical Disabilities. *Proceedings of International Conference on Civil, Structural and Transportation Engineering*, 147, 1–9. <https://doi.org/10.11159/iccste21.147>.
- Ferreira, F., Liberato, D., Liberato, P., & Coentrão, R. (2022). Fostering Accessible Tourism: Stakeholders' perspective in Vila do Conde and Póvoa de Varzim. *Proceedings of International Conference on Tourism Research*, 15(1), 192–199.
- Fialho, M. & Escolar, M. (2012). *Rotas sem Barreiras, um turismo para todos*. Disponível em <https://www.esdime.pt/sites/default/files/publicacoes/ficheiros/2021-02/rotas-sem-barreiras.pdf>, consultado em 15 de julho de 2022.
- Fialho, M. (2009). Rotas Sem Barreiras. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 11, 109–112.
- Fialho, M. (2011). *Rotas de Turismo Acessível a Pessoas com Limitações Físicas e Sensoriais, em Meio Rural*. Disponível em https://rrnprojetos.dgadr.pt/eu/proj_more.php?search_fd0=7, consultado em 9 de junho de 2022.
- Flusty, S. (1994). *Building paranoia: The proliferation of interdictory space and the erosion of spatial justice*. Los Angeles: Los Angeles Public Library.
- Fontes, N. I. O., & Monteiro, N. I. A. (2018). O Projecto “Lousã, Destino de Turismo Acessível”: um estudo de caso da aplicação de uma abordagem sistémica ao Turismo Acessível. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 0(11), 61–72.
- Gabinete do Ministro de Estado da Economia e da Transição Digital (2020). Comunicado “Dez projetos de Turismo Acessível aprovados com um investimento superior a 2,8 milhões de euros”. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/comunicado?i=dez-projetos-de-turismo-acessivel-aprovados-com-um-investimento-superior-a-28-milhoes-de-euros>, consultado em 1 de junho de 2022.

- Gervais-Lambony, P. (2017). La justice spatiale pour re-visiter et comprendre mieux l'Afrique du Sud métropolitaine. *Annales de Géographie*, 1, 82–106.
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>.
- Gharebaghi, A., Mostafavi, M. A., Chavoshi, S. H., Edwards, G., & Fougeyrollas, P. (2018). The role of social factors in the accessibility of urban areas for people with motor disabilities. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 7(4). <https://doi.org/10.3390/ijgi7040131>.
- Gharebaghi, A., Mostafavi, M. A., Edwards, G., & Fougeyrollas, P. (2021). User-specific route planning for people with motor disabilities: A fuzzy approach. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 10(2), 65.
- Gillovic, B., & McIntosh, A. (2020). Accessibility and inclusive tourism development: Current state and future agenda. *Sustainability*, 12(22), 9722.
- Gouveia, P., Mendes, D., & Simões, J. (2010). Turismo Acessível em Portugal. In *Lei, Oportunidades Económicas, Informação* (pp.). Instituto Nacional Para a Reabilitação, IP. Local: Editora.
- Grue, J. (2019). Inclusive marginalisation? A critical analysis of the concept of disability, its framings and their implications in the united nations convention on the rights of persons with disabilities. *Nordic Journal of Human Rights*, 37(1), 3–17. <https://doi.org/10.1080/18918131.2019.1589165>.
- Guerra, P. (2012). Da exclusão social à inclusão social: eixos de uma mudança paradigmática. *Revista Angolana de Sociologia*, 10, 91–110.
- Guia de rodas (2020). *Mobilidade condicionada: o que significa?*. Disponível em <https://guiaderodas.com/mobilidade-reduzida-o-que-significa/> , consultado em 21 de junho de 2022.
- Gutiérrez, J., Cardozo, O. D., & García-Palomares, J. C. (2011). Transit ridership forecasting at station level: An approach based on distance-decay weighted regression. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1081–1092. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.05.004>.
- Habitat International Coalition (2005). *World Charter for the Right to the City*. Disponível em <https://www.hic-net.org/world-charter-for-the-right-to-the-city/> , consultado em 23 de maio de 2021.
- Hambleton, R. (2014). *Leading the inclusive city: Place-based innovation for a bounded planet*. Bristol: Policy Press.
- Handy, S. (2005). Planning for accessibility: In theory and in practice In Access to Destinations. In D. Levinson & K. Krizek (Eds.). *Access to Destinations* (pp. 325–346). Bingley: Emerald.

- Handy, S. (2020). Is accessibility an idea whose time has finally come? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 83, 102319. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102319>
- Harvey, D. (2003). The right to the city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(4), 939–941.
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *The City Reader*, 6(1), 23–40.
- Hernandez, D. (2018). Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography*, 67, 119–125. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.017>.
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Eure*, 38(115), 117–135. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>.
- Ho, C.-H., & Peng, H.-H. (2017). Travel motivation for Taiwanese hearing-impaired backpackers. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(4), 449–464.
- UNWTO (2022). <https://www.unwto.org/unwto-and-fundacion-once-deliver-international-recognition-of-accessible-tourist-destinations-at-fitur>, consultado em 20 de agosto de 2022.
- INE (2001). Recenseamento Geral da População de Portuga. Disponível em https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_indicador&contexto=ind&indOcorrCod=0006369&selTab=tab10, consultado em 5 de maio de 2022.
- INE (2021). Recenseamento Geral da População de Portuga - Resultados Provisórios. Disponível em https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xlang=pt&xpgid=censos21_dados&xpid=CENSOS21, consultado em 5 de maio de 2022.
- INE (2021). Recenseamento Geral da População de Portuga. Disponível em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_base_dados&bdpagenumber=10&bdniv elgeo=5&contexto=bd&bdtemas=1115&bdsbtemas=111514&bdind_por_pagina=15&bdfreetext =popula%C3%A7%C3%A3o%20residente&xlang=pt, consultado em 5 de maio de 2022.
- INE (2022). Dormidas (N.º) nos estabelecimentos de alojamento turístico por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo (alojamento turístico); Mensal: Instituto Nacional de Estatística. Disponível em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0009808&selTab=tab0, consultado a 10 de junho de 2022.
- Ingram, D. R. (1971). The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies*, 5(2), 101–107. <https://doi.org/10.1080/09595237100185131>.
- INR (2006). *PPA – Relatório Executivo, Fase 1 (2007-2010)*. Lisboa: Instituto Nacional para a Reabilitação.

- INR (2020a). *Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência 2021 – 2025*. Lisboa: Instituto Nacional para a Reabilitação.
- INR (2020b). Design Universal: Instituto Nacional para a Reabilitação. Disponível em <https://www.inr.pt/design-universal>, consultado em 28 de abril de 2022.
- INR (2022). Praia Acessível - Praia para Todos!: Instituto Nacional para a Reabilitação. Disponível em <https://www.inr.pt/programa-praia-acessivel>, consultado em 9 de maio de 2022.
- Jian, I. Y., Chan, E. H. W., Xu, Y., & Owusu, E. K. (2021). Inclusive public open space for all: Spatial justice with health considerations. *Habitat International*, 118, 102457. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2021.102457>
- Jian, I. Y., Luo, J., & Chan, E. H. W. (2020). Spatial justice in public open space planning: Accessibility and inclusivity. *Habitat International*, 97, 102122. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2020.102122>
- Jouffe, Y. (2010). Contra o direito à cidade acessível. Perversidade de uma reivindicação consensual. *Cidades Para Tod@ S*, 43.
- Kasimati, E. (2019). *Journal of Ekonomi » Submission » Accessible tourism in Greece: What is the current status? 01*, 33–42. <https://dergipark.org.tr/en/pub/ekonomi/issue/45934/576142>
- Knox, P. L. (1980). Measures of accessibility as social indicators: a note. *Social Indicators Research*, 7(1), 367–377.
- Koenig, J.-G. (1980). Indicators of urban accessibility: theory and application. *Transportation*, 9(2), 145–172.
- Kong, W. H., & Loi, K. I. (2017). The barriers to holiday-taking for visually impaired tourists and their families. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 32, 99–107.
- Kristl, Ž., Temeljotov Salaj, A., & Roumboutsos, A. (2020). Sustainability and universal design aspects in heritage building refurbishment. *Facilities*, 38(9–10), 599–623. <https://doi.org/10.1108/F-07-2018-0081>
- Lam, K. L., Chan, C.-S., & Peters, M. (2020). Understanding technological contributions to accessible tourism from the perspective of destination design for visually impaired visitors in Hong Kong. *Journal of Destination Marketing & Management*, 17, 100434. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100434>.
- League of Historical & Accessible Cities (2013). *About Us*. Disponível em <http://www.lhac.eu/?i=accessible-cities.en.about>, consultado em 20 de junho de 2022.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Anthropologie.
- Lefebvre, H., & Nicholson-Smith, D. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell.

- Liang, D., De Jong, M., Schraven, D., & Wang, L. (2022). Mapping key features and dimensions of the inclusive city: A systematic bibliometric analysis and literature study. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 29(1), 60–79. <https://doi.org/10.1080/13504509.2021.1911873>
- Litman, T. (2011). *Well Measured. Transportation Research Record*. Victoria: Victoria Transport Policy Institute.
- Mace, R. L. (1998). A perspective on universal design. *UD News Line*, 1(4).
- Marcuse, P. (2009). From critical urban theory to the right to the city. *City*, 13(2–3), 185–197. <https://doi.org/10.1080/13604810902982177>.
- Mathivet, C. (2010). O direito à cidade: chaves para entender a proposta de criar “Outra cidade possível.” *Cidades Para Tod@ S*, 21.
- Michopoulou, E., & Buhalis, D. (2011). Stakeholder analysis of accessible tourism. *Accessible Tourism: Concepts and Issues*, 260–273.
- Milicchio, F., & Prosperi, M. (2016). Accessible tourism for the deaf via mobile apps. *Proceedings of the 9th ACM International Conference on Pervasive Technologies Related to Assistive Environments*, 1–7.
- Mills, J. E., Han, J.-H., & Clay, J. M. (2008). Accessibility of hospitality and tourism websites: a challenge for visually impaired persons. *Cornell Hospitality Quarterly*, 49(1), 28–41.
- Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (2006). 1º Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade- Gabinete da Secretária de Estado Adjunta e da Reabilitação, Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência. Disponível em https://www.un.org/development/desa/disabilities/wp-content/uploads/sites/15/2019/10/Portugal_1st-Action-Plan-for-the-Integration-of-Persons-with-Disabilities-2006-2009.pdf , consultado em 13 de julho de 2022.
- Miralles-Guasch, C., & i Frontera, À. C. (2003). *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación alternativas Madrid.
- Mitchell, D. (2003). *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. Nova Iorque: Guilford press.
- Montes, R., & Aragall, F. (2009). No Turismo acessível ou turismo para todos?: sustentabilidade do Negócio. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 11, 141–145.
- Moreno de la Santa, J. G.-S. (2020). Tourism as a lever for a more inclusive society. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 731–738.
- Morris, J. M., Dumble, P. L., & Wigan, M. R. (1979). Accessibility indicators for transport planning.

Transportation Research Part A: General, 13(2), 91–109. [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(79\)90012-8](https://doi.org/10.1016/0191-2607(79)90012-8).

Mothiravally, V., Ang, S., Baloch, G. M., Kulampallil, T. T., & Geetha, S. (2014). Attitude and perception of visually impaired travelers: A case of Klang Valley, Malaysia. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 144, 366–377.

Município de Guimarães (2022). Guimarães participa no projeto da Associação Salvador “+Acesso para Todos – Por Comunidades Mais Inclusivas”. Disponível em <http://forumdeficiencia.guimaraes.pt/?p=2257>, consultado em 27 de junho de 2022.

Murray, M., & Sproats, J. (1990). The disabled traveller: Tourism and disability in Australia. *Journal of Tourism Studies*, 1(1), 9–14.

Nações Unidas (2019). Centro Regional de Informação para a Europa Ocidental. Disponível em <https://unric.org/pt/envelhecimento/>, consultado m 9 de maio de 2022

Natalia, P., Clara, R. A., Simon, D., Noelia, G., & Barbara, A. (2019). Critical elements in accessible tourism for destination competitiveness and comparison: Principal component analysis from Oceania and South America. *Tourism Management*, 75, 169–185.

Negri, S. M. (2008). Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análises. *Coletâneas Do Nosso Tempo*, 8(8), 129-153.

Neufert, E. (1998). *Arte de Projectar em Arquitectura (13ª edição)*. Editorial Gustavo Gili, SA.

Nyanjom, J., Boxall, K., & Slaven, J. (2018a). Towards inclusive tourism? Stakeholder collaboration in the development of accessible tourism. *Tourism Geographies*, 20(4), 675–697. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1477828>.

Nyanjom, J., Boxall, K., & Slaven, J. (2018b). Towards inclusive tourism? Stakeholder collaboration in the development of accessible tourism. *Tourism Geographies*, 20(4), 675–697. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1477828>.

OMS - Organização Mundial da Saúde (2022). *Disability and health*. Disponível em <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>, consultado a 1 de junho de 2022.

OMT (1999). *Código Mundial de Ética do Turismo*. Madrid: Organização Mundial do Turismo.

Orellana, D., Bustos, M. E., Marín-Palacios, M., Cabrera-Jara, N., & Hermida, M. A. (2020). Walk’n’roll: Mapping street-level accessibility for different mobility conditions in Cuenca, Ecuador. *Journal of Transport and Health*, 16, 100821. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100821>

Organização das Nações Unidas (2006). Convention On The Rights Of Persons With Disabilities. Disponível <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>, consultado 2 de junho de 2022.

- Packer, T., Small, J., & Darcy, S. (2008). *Tourist experiences of individuals with vision impairment*. Gold Coast Queensland : CRC for Sustainable Tourism Pty Ltd.
- Paço dos Duques (2021). Acessibilidade. Disponível em <https://pacodosduques.gov.pt/planear-visita/acessibilidades/>, consultado em 8 de julho de 2022.
- Patterson, I., & Pegg, S. (2011). Ageing travellers: Seeking an experience-not just a destination. *Accessible tourism: Concepts and issues*, 174-190.
- Patterson, I. R. (2006). *Growing older: Tourism and leisure behaviour of older adults*. Massachusetts: Cabi.
- Pavkovic, I., Lawrie, A., Farrell, G., Huuskes, L., & Ryan, R. (2018). *Inclusive tourism: Economic opportunities*. Sydney : University of Technology Sydney.
- Pessegueiro, M. (2014). *Projetar para todos*. Porto: Vida Económica Editorial.
- Pérez, D. M., & Velasco, D. J. G. (2003). Turismo accesible. *Hacia Un Turismo Para Todos. Colección Comité Español de Representantes de Personas Con Discapacidadceremi. Es-. 111p*. Madrid: Cerami.es.
- Pirie, G. H. (1979). Measuring Accessibility: A Review and Proposal. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 11(3), 299–312. <https://doi.org/10.1068/a110299>.
- Pirie, G. H. (1981). The possibility and potential of public policy on accessibility. *Transportation Research Part A: General*, 15(5), 377–381.
- Pirie, G. H. (1983). On spatial justice. *Environment and Planning A*, 15(4), 465–473.
- Pitarch-Garrido, M. D. (2018). Social sustainability in metropolitan areas: Accessibility and equity in the case of the metropolitan area of Valencia (Spain). *Sustainability*, 10(2), 371. <https://doi.org/10.3390/su10020371>.
- PORDATA (2021). Dormidas nos alojamentos turísticos por 100 habitantes – Rácio (%). Disponível em <https://www.pordata.pt/Portugal/Dormidas+nos+alojamentos+tur%C3%ADsticos+por+100+habitantes-2645>, consultado a 15 de junho de 2022.
- Priemus, H., Nijkamp, P., & Banister, D. (2001). Mobility and spatial dynamics: An uneasy relationship. *Journal of Transport Geography*, 9(3), 167–171. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00007-2](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00007-2).
- Puhretmair, F., & Nussbaum, G. (2011). Web design, assistive technologies and accessible tourism. In D. Buhalis, S. Darcy (Eds.). *Accessible Tourism Concepts and Issues*. Bristol: Channel View Publications.
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant.

- GeoJournal*, 58(2–3), 99–108. <https://doi.org/10.1023/b:gejo.0000010829.62237.8f>
- Purcell, M. (2014a). Possible worlds: Henri lefebvre and the right to the city. *Journal of Urban Affairs*, 36(1), 141–154. <https://doi.org/10.1111/juaf.12034>.
- Purcell, M. (2014b). Possible Worlds: Henri Lefebvre and the Right to the City. *Journal of Urban Affairs*, 36(1), 141–154. <https://doi.org/10.1111/juaf.12034>.
- Qiao, G., Zhang, J., Pabel, A., & Chen, N. (2021). Understanding the Factors Influencing the Leisure Tourism Behavior of Visually Impaired Travelers: An Empirical Study in China. *Frontiers in Psychology*, 12, 2248.
- Rajé, F. (2007). The Lived Experience of Transport Structure: An Exploration of Transport's Role in People's Lives. *Mobilities*, 2(1), 51–74. <https://doi.org/10.1080/17450100601106260>.
- Ray, N. M., & Ryder, M. E. (2003). “Eblities” tourism: an exploratory discussion of the travel needs and motivations of the mobility-disabled. *Tourism Management*, 24(1), 57–72.
- República Portuguesa (2022). *Turismo em Portugal com novo recorde - XXIII Governo - República Portuguesa*. Disponível em, https://l.facebook.com/l.php?u=https%3A%2F%2Fwww.portugal.gov.pt%2Fpt%2Fgc%23%2Fcomunicacao%2Fnoticia%3Fi%3Dturismo-em-portugal-com-novo-recorde%26fbclid%3DIwAROL3E_No5NP-eWrWsGy8lh1bbaXR3k1VNI5145Tte9U_BbjLHYpBt4bYX8&h=ATObnpNWlpsexP6iAS6nZRqJj87qw7fZlcGRGjHzoumX8vTvDHZbCirIs5BXQoA6klssRbcXChlQUugpA2fCLtUNV36hKFdP4KNd53oEUgEulHZta5srA0pvktnoRNbUGuX_jTRIQG3HeCQIBkLfY6R4ZcE , consultado a 12 de outubro de 2022).
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2020, de 5 de fevereiro (2020). Diário da República n.º 25/2020, Série I de 2020-02-05, páginas 5 – 8. Disponível em <https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/4-2020-128865461>, consultado em 8 de julho de 2022.
- Reynaud, A. (1978). Justice spatiale et état: L'exemple des Etats-Unis. *L'Espace Géographique*, 35–40.
- Ribeiro, F. R., Silva, A., Barbosa, F., Silva, A. P., & Metrôlho, J. C. (2018). Mobile applications for accessible tourism: overview, challenges and a proposed platform. *Information Technology and Tourism*, 19(1–4), 29–59. <https://doi.org/10.1007/s40558-018-0110-2>.
- Ribeiro, F. R., Silva, A., Metrôlho, J. C., Silva, A. P., & Barbosa, F. S. (2018). A new framework for accessible tourism mobile application development. *International Journal of Mobile Computing and Multimedia Communications (IJMCMC)*, 9(2), 31–46.
- Scheyvens, R., & Biddulph, R. (2018). Inclusive tourism development. *Tourism Geographies*, 20(4), 589–609. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1381985>.
- Sisto, R., Cappelletti, G. M., Bianchi, P., & Sica, E. (2022). Sustainable and accessible tourism in natural areas: a participatory approach. *Current Issues in Tourism*, 25(8), 1307–1324.

<https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1920002>.

- Small, J. (2015). Interconnecting mobilities on tour: tourists with vision impairment partnered with sighted tourists. *Tourism Geographies*, 17(1), 76–90. <https://doi.org/10.1080/14616688.2014.938690>
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.09.015>.
- Smith, R. W. (1987). Leisure of disable tourists: Barriers to participation. *Annals of Tourism Research*, 14(3), 376–389.
- Snider, H., & Takeda, N. (2008). *Design for all: implications for bank operations*. Washington: World Bank.
- Soja, E. (2009). The city and spatial justice. *Justice Spatiale/Spatial Justice*, 1(1), 1–5.
- Soja, E. (2010). Spatializing the urban, Part I. *City*, 14(6), 629–635.
- Souza, S. C. de, & Post, A. P. D. de O. (2016). Universal Design: An Urgent Need. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 216, 338–344. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.12.046>
- Suntikul, W. (2014). *Best practice in accessible tourism: inclusion, disability, ageing population and tourism*. Bristol : Chanel view publications.
- Tao, B. C., Goh, E., Huang, S., & Moyle, B. (2019). Travel constraint perceptions of people with mobility disability: a study of Sichuan earthquake survivors. *Tourism Recreation Research*, 44(2), 203–216.
- Teles, P. (2017). A acessibilidade universal na qualificação social e física das cidades. Das Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos ao Portugal 2020. *Omnia - Revista Interdisciplinar de Ciências e Artes*, 6(0), 5–13. <https://doi.org/10.23882/om06-2017-04-01>.
- Teles, P. (2014). *A cidade das (i)mobilidades – Manual Técnico de Acessibilidade e Mobilidade para Todos*. Porto. Mobilidade e Planeamento Urbano – MPT.
- Turismo de Portugal (2016). *Guimarães - Itinerário Acessível*. Disponível em <https://www.visitportugal.com/pt-pt/content/guimaraes-itinerario-acessivel>, consultado em 5 de setembro de 2022.
- Turismo de Portugal (2016). *Itinerários Turísticos Acessíveis De Portugal*. Disponível em <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/all-for-all/itinerarios-turisticos-acessiveis-de-portugal.pdf>, consultado em 23 de julho de 2022.
- Turismo de Portugal (2016). *Programa Valorizar*. Disponível em http://business.turismodeportugal.pt/pt/Investir/Projetos_Apoiados/Paginas/programa-valorizar.aspx, consultado em 1 de maio de 2022.
- Turismo de Portugal (2017). *Manual de Gestão de Destinos Turísticos Acessíveis*. Disponível em <https://www.chaves.pt/uploads/document/file/1460/manual-de-gestao-de-destinos-turisticos-acessiveis-pt.pdf>, consultado em 13 de julho de 2022.

- Turismo de Portugal (2020). *PLANO TURISMO +SUSTENTÁVEL 20-23*. Disponível em <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/sustentabilidade/plano-turismo-mais-sustentavel-20-23-pt-jun-2021.pdf>, consultado em 13 de julho de 2022.
- Turismo de Portugal (2021). *Programa All for All - Portuguese Tourism*. Disponível em <http://business.turismodeportugal.pt/pt/Conhecer/estrategia-turismo/programas-iniciativas/Paginas/all-for-all-portuguese-tourism.aspx>, consultado em 14 de julho de 2022 .
- Turismo de Portugal (2022). *Visão Geral*. Disponível em http://www.turismodeportugal.pt/pt/Turismo_Portugal/visao_geral/Paginas/default.aspx, consultado em 23 de julho de 2022.
- UN-Habitat (2002). *Operational Activities Report 2002*. Disponível em <https://unhabitat.org/operational-activities-report-2002>, consultado 21 de junho de 2022.
- United Nations Development Programme (2022). *What are the Sustainable Development Goals?*. Disponível em <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>, consultado em 8 de agosto de 2022.
- UNWTO (2022). *ACCESSIBLE TOURISM*. Disponível em <https://www.unwto.org/accessibility> , consultado em 20 de agosto de 2022.
- UNWTO (2020). *Unwto And Fundación Once Deliver International Recognition Of 'Accessible Tourist Destinations' At Fitur*. Disponível em,
- Van Den Brule, D. M. (2020). As diversas abordagens de justiça espacial na geografia. *GEOUSP Espaço e Tempo*, 24(2), 297–316.
- Van Winden, W. (2001). The End of Social Exclusion? On Information Technology Policy as a Key to Social Inclusion in Large European Cities. *Regional Studies*, 35(9), 861–877. <https://doi.org/10.1080/00343400120090275>.
- Vaz, R., Freitas, D., & Coelho, A. (2020). Blind and Visually Impaired Visitors' Experiences in Museums: Increasing Accessibility through Assistive Technologies. *International Journal of the Inclusive Museum*, 13(2), 57-80).
- Vila, T. D., Darcy, S., & González, E. A. (2015). Competing for the disability tourism market—a comparative exploration of the factors of accessible tourism competitiveness in Spain and Australia. *Tourism Management*, 47, 261–272.
- Vitale Brovarone, E. (2021). Accessibility and mobility in peripheral areas: a national place-based policy. *European Planning Studies*, 0(0), 1–20. <https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1894098>
- Wachs & Kumagai. (1973). Physical accessibility as a social indicator. *Socio-Economic Planning Sciences*, Volume 7(5), 437–456. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0038-0121\(73\)90041-4](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0038-0121(73)90041-4).
- Wang, Y. (2010). Ageing travel market and accessibility requirements. *Accessible Tourism: Concepts and Issues*, (pp: 191–200). Bristo,Bufalo, Toronto: Chanel view publications.
- Weibull, J. W. (1976). An axiomatic approach to the measurement of accessibility. *Regional Science and*

- Urban Economics*, 6(4), 357–379. [https://doi.org/10.1016/0166-0462\(76\)90031-4](https://doi.org/10.1016/0166-0462(76)90031-4).
- Werner, J., Kempf, F. M., & Corinth, T. (2019). Can You Hear Me? A Research of Touristic Demand from and Supply for Deaf Travelers. In *Corporate Sustainability and Responsibility in Tourism* (pp. 79–95). Springer.
- Westley, F. (2008). *The Social Innovation Dynamic*. Waterloo: SIG@ <https://www.torontomu.ca/content/dam/cpipe/documents/Why/Frances%20Westley%2C%20Social%20Innovation%20Dynamic.pdf>.
- Wheelchair Travel (2022). Luxembourg Wheelchair Accessible Travel Guide. Disponível em <https://wheelchairtravel.org/luxembourg/>, consultado em 21 de junho de 2022.
- Williams, J. (2018). *Spatial justice as analytic framework* (Doctoral dissertation in Philosophy. Michigan: University of Michigan).
- Williams, R., & Rattray, R. (2005). UK hotel web page accessibility for disabled and challenged users. *Tourism and Hospitality Research*, 5(3), 255–268.
- Williams, R., Rattray, R., & Grimes, A. (2006). Meeting the on-line needs of disabled tourists: an assessment of UK-based hotel websites. *International Journal of Tourism Research*, 8(1), 59–73. <https://doi.org/10.1002/jtr.547>.
- Williams, R., Rattray, R., & Grimes, A. (2007). Online Accessibility and Information Needs of Disabled Tourists: a Three Country Hotel Sector Analysis. *Journal of Electronic Commerce Research*, 8(2), 157–171. <http://search.proquest.com/docview/236659492?accountid=17242>
- World Health Organization (1980). International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps (ICIDH). *International Journal of Rehabilitation Research*, 19(1), 1–11. <https://doi.org/10.1097/00004356-199603000-00001>.
- World Health Organization (1980). *International Classification of Impairments, Disabilities, and Handicaps*. Disponível em https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/41003/9241541261_eng.pdf, consultado em 23 de julho de 2022.
- World Health Organization (2021). *Disability and health*. Disponível em <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>, consultado em 11 de fevereiro de 2022.
- Yılmaz Çakmak, B., & Alkan Meşhur, H. F. (2018). Universal Design in Urban Public Spaces: The Case of Zafer Pedestrian Zone / Konya -Turkey. *Iconarp International J. of Architecture and Planning*, 6, 15–40. <https://doi.org/10.15320/iconarp.2018.47>.
- Yung, E. H. K., Conejos, S., & Chan, E. H. W. (2016). Public open spaces planning for the elderly: The case of dense urban renewal districts in Hong Kong. *Land Use Policy*, 59, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2016.08.022>.
- Zsarnoczky, M., & Istvan, S. (2017). Accessible tourism in the European Union. *6th Central European*

Conference in Regional Science Conference Proceedings:" Engines of Urban and Regional Development". Faculty of Economics, 30–39.

ANEXOS

ANEXO 1 – Ficha de Avaliação das Condições de Acessibilidade no Centro
Histórico de Guimarães

Avaliação das Condições de Acessibilidade no Centro Histórico de Guimarães

Nome da Rua

Nº de Polícia

1 - Condições de acessibilidade:

1.1. Funções:

Comércio (e.g lojas de artesanato, lojas de vestuário, supermercados)

☐

Equipamentos (e.g Câmara Municipal de Guimarães; Biblioteca; Museus)

☐

Monumentos e Igrejas

☐

Posto de Turismo

☐

Horeca (Hotéis, Restaurantes e Cafés)

☐

Farmácia e Multibancos

☐

WC Públicos

☐

1.2. Avaliação da existência de rampa de acesso aos edifícios:

Rampa adequada

☐

Rampa com inclinação acentuada

☐

Sem rampa de acesso

☐

Observações:

Nota: Avaliar se é possível ter acesso ao edifício com ajuda

1.3. Avaliação da existência de WC adaptado

- Sim totalmente acessível ☐
- Sim parcialmente acessível ☐
- Não acessível ☐

Observações:

2. Outros elementos

Coordenadas geográficas M _____ P _____

2.1 Avaliação do acesso ao multibanco por pessoas com mobilidade condicionada

- Dimensões adequadas ☐
- Dimensões desajustadas ☐

Observações:

2.2 Avaliação do nº de estacionamento e da sua acessibilidade

- Adequado ☐
- Não adequado ☐

Observações:

- Entre 25 e 100 – 3 lugares
- Entre 100 e 500 – 4 lugares
- Mais de 500 – 5 lugares

ANEXO 2 – Ficha de Avaliação das Condições de Mobilidade no Centro
Histórico de Guimarães

Avaliação das Condições de Mobilidade no Centro Histórico de Guimarães

Rua:

Identificação do troço:

1.1. Declive

Acentuado ☐

Moderado ☐

Plano ☐

1.2. Tipo de Piso

Terra Batida ☐

Empedrado regular ☐

Alcatrão ☐

Empedrado irregular ☐

Laje ☐

1.2.1 Estado de Conservação do Piso

Bom ☐

Razoável ☐

Mau ☐

1.3. Tráfego

Automóvel ☐

Pedonal ☐

Misto ☐

1.4. Passeios e áreas de atravessamento

Passeios (largura mínima 2,25m)	Largos	Adequados	Estreitos

Passadeiras	Normais	Rebaixadas

1.5. Barreiras

Barreiras	Sim	Não
Mobiliário Urbano		
Árvores		
Esplanadas		
Floreiras		
Estacionamento Ilegal		
Outro		

Observações:

ANEXO 3 – Entrevista Semiestrurada

GUIÃO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

No âmbito da investigação no Mestrado de Geografia – Sistemas de Informação Geográfica, da Universidade do Minho, com o título “Contributos do planeamento inclusivo na promoção do turismo acessível: O caso de estudo do Centro Histórico de Guimarães “. A sua opinião é fundamental para avaliar as condições de mobilidade e acessibilidade de um percurso turístico no Centro Histórico de Guimarães, identificando as principais dificuldades, barreiras e possíveis soluções para mitigar os problemas que enfrenta no dia-a-dia.

1. Quais são as maiores dificuldades/barreiras que sentiu no percurso percorrido?
2. Dentro das suas experiências de viagens a centros históricos quais são as maiores limitações?
3. A curto médio prazo que iniciativas ao nível do planeamento urbano deveriam ser desenvolvidas por forma, a melhorar as condições de mobilidade dos centros urbanos?
4. Dentro das suas experiências de viagem sente que existe evolução na inclusão das pessoas com mobilidade condicionada?
5. Ter informação prévia sobre a acessibilidade aos locais e facilitaria as suas viagens?
6. Que tipo de informações seriam necessárias para planear condignamente uma viagem turística?
7. Recomenda/Conhece alguma aplicação ligada ao turismo acessível?

ANEXO 4 – Consentimento Informado

CONSENTIMENTO INFORMADO, LIVRE E ESCLARECIDO PARA A PARTICIPAÇÃO EM INVESTIGAÇÃO

No âmbito da investigação no Mestrado de Geografia – Sistemas de Informação Geográfica, da Universidade do Minho, com o título “Contributos do planeamento inclusivo na promoção do turismo acessível: O caso de estudo do Centro Histórico de Guimarães “, sob a orientação dos Professores Maria José Caldeira e Flávio Nunes, vimos, por este meio, solicitar a sua participação na investigação. A sua colaboração é fundamental para avaliar as condições de mobilidade e acessibilidade de um percurso turístico no Centro Histórico de Guimarães, identificando as principais dificuldades e barreiras e nesse sentido este documento serve para declarar o seu consentimento informado, livre e esclarecido de participar nesta investigação. Mais se declara, que será permitida a utilização de extratos de entrevista, imagens e fotografias resultantes desta colaboração, no âmbito da dissertação de mestrado ou em ações de comunicação e divulgação dos resultados enquadradas no âmbito da investigação, renunciando desde já a quaisquer direitos ou compensação que desta utilização possa eventualmente resultar. A decisão em participar neste estudo é totalmente livre e voluntária, não resultando dela nenhum prejuízo ou benefício pessoal. Para além disso, pode ainda abandonar o estudo a qualquer momento. Agradecemos a sua colaboração, que em muito contribuirá para o sucesso desta investigação. Declaro que me foi dada a oportunidade de esclarecer todas as dúvidas que considere importantes para tomar uma decisão sobre a minha colaboração na investigação, pelo que me considero esclarecido(a) sobre a mesma e aceito nela participar de forma voluntária.

Guimarães, _____ de _____ de 2022

Assinatura: _____

ANEXO 5 – Mapa informativo versão inglesa

Informative map - Accessible Tourism in the Historic Centre of Guimarães

Adapted tourist accommodation

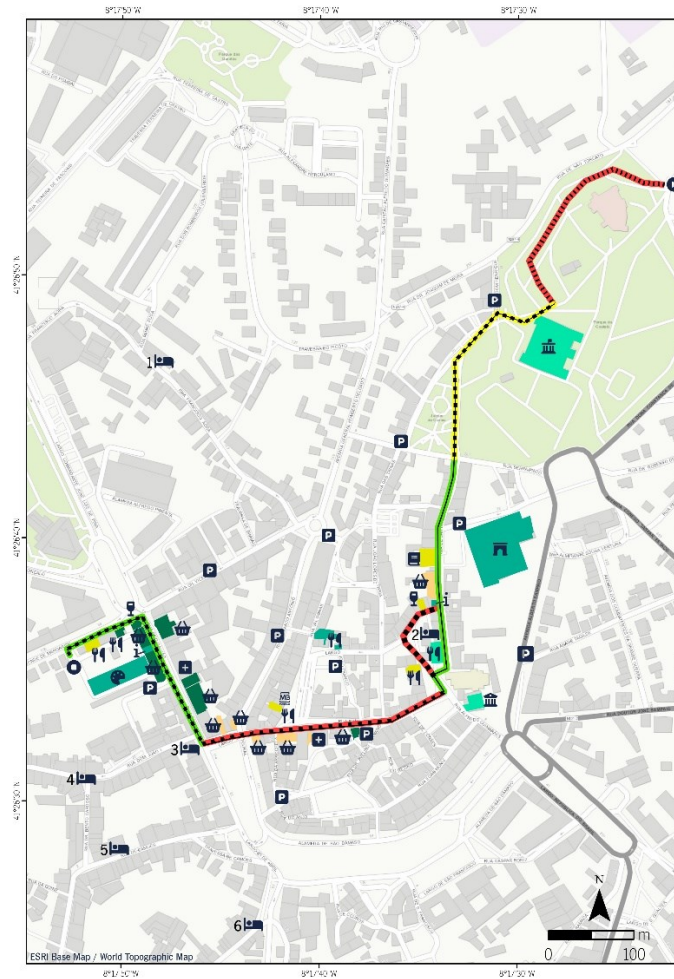
1. Eurostars Santa Luzia ★★★★★
x:8,29666; y:41,44634
2. Hotel Da Oliveira ★★★★★
x:8,2927; y:41,44344
3. EMAJ Boutique Hotel ★★★★★
x:8,29622; y:41,44226
4. Hotel Mestre De Avis ★★
x:8,29711; y:41,44151
5. Conquistador Palace [AL]
x:8,29721; y:41,44113
6. Pr Suites [AL]
x:8,29536; y:41,44037

Other adapted tourist accommodation in the municipality

- Stay Hotel Guimarães Centro ★★★★★
X:8,29136; y:41,43726
- Hotel De Guimarães ★★★★★
x:8,29701; y:41,43603
- Open Village Sports Hotel & Spa Club ★★★★★
x:8,29008; y:41,44263
- I Hotel Das Taipas ★★★
x:8,3428441; y:48745
- Hotel Fundador ★★★
x:8,29589; y:41,43604
- Ibis Guimarães ★★
x:8,30149; y:41,4416
- Hi Guimarães - Pousada Da Juventude
x:8,29515; y:41,43986
- Pousada Mosteiro De Guimarães
x:8,27679; y:41,44339
- Vale De São Torcato Hotel Rural [AL]
x:8,29853; y:41,78529
- Encosta Do Paraíso [Turistic Apartment]
x:8,29771; y:41,44191



Google Earth
Interactive Map



Difficulty level of the route

- Easy
- Medium
- Hard

Floor Type

- Slab
- Regular Paving Stone
- Irregular Paving Stone and Slab
- Irregular Paving Stone
- Dirt Path

Accessibility and WC

- Accessible / adapted WC
- Accessible with help / adapted WC
- Accessible / not adapted WC

Accessibility to buildings without requirement for WC

- Accessible
- Accessible with help

Equipment and Services

- Tourist accommodation adapted for PWRM*
- Municipal library
- Bar/ Cafe
- ATM adapted for PWRM
- Town hall
- Local market
- Parking for PWRM
- Pharmacy
- Albero Sampaio Museum
- Ducal Palace of the Dukes of Bragança
- Arts Platform
- Tourist Office
- Restaurant

- Start
- End

*PWRM: People With Reduced Mobility