

Análise urbanística dos percursos pedonais dos centros históricos das cidades de Portimão e de Loulé. Um contributo para o turismo cultural e acessível

Ana Rodrigues^a, Manuela Rosa^b and Efigénio Rebelo^c

^a *Architect, Tourism PhD student, Faculty of Economics, Algarve University, Portugal
a51489@ualg.pt*

^b *Professor of Urban Planning, Institute of Engineer, Algarve University, Portugal
mmrosa@ualg.pt*

^c *Professor of Quantitative Methods, Faculty of Economics, Algarve University, Portugal
elrebelo@ualg.pt*

Abstract

In the last decades, the changes in tourism development strategies in the Algarve region were notorious. The current territorial management instruments of the Algarve region have promoted innovative and sustainable strategies. Hence, new tourism segments have been promoted in the Algarve region, such as cultural tourism and accessible / senior tourism. Practical examples of the implementation of this strategy were the pedestrian routes in the historical centers of the cities of Portimão and Loulé: one named “Accessible Route” of Portimão city and other two named “Route of Commerce” and “Route of Patrimony” of Loulé city.

The objective of this study is to identify and characterize the urban areas where these routes are integrated by the various aspects, such as culture, tourism, local economy, among others. The methodology applied in this study consists on the collection of quantitative and qualitative data in diverse subjects such as, urban spaces, through inventorying according to the aforementioned aspects. The results show that universal accessibility in historical centers can be an influential factor for the development of cultural tourism, but also for the levels of satisfaction of residents - by allowing a living of the public space / culture per and for all. In conclusion, universal accessibility in the public space may be fundamental urban factor, or even multiplier, at the transformation process of the buildings and in the commercial and cultural urban living of historical centres, contributing to the development and sustainability of the local economy.

Keywords: Cultural Accessible tourism, historic centers, universal design, universal accessibility sustainability

Resumo

Nas últimas décadas foram notórias as alterações nas estratégias de desenvolvimento do turismo na região do Algarve. Os atuais instrumentos de gestão territorial da região do Algarve promovem estratégias inovadoras e sustentáveis. Daí, terem sido potenciados novos segmentos de turismo na Região, tais como o turismo cultural e o turismo acessível/sénior. As rotas culturais são um produto turístico, são projetos territoriais onde incluem aspetos culturais que contribuem para a interpretação do património. Exemplos práticos da implementação desta estratégia relacionada com rotas culturais foram os percursos pedonais nos centros históricos das cidades de Portimão e de Loulé: um designado de “Rota Acessível” da cidade de Portimão e outros dois designados de “Percurso do Comércio” e “Percurso do Património” da cidade de Loulé.

O objetivo desta análise consiste em identificar e caracterizar as áreas urbanas onde se integram os referidos percursos por diversas vertentes, tais como cultura, turismo, economia local, entre outras. A metodologia aplicada neste estudo consiste na recolha de dados quantitativos e qualitativos nos ditos espaços urbanos, através da inventariação segundo as vertentes já mencionadas. Os resultados demonstram que a acessibilidade universal nos centros históricos poderá ser um fator influenciador para o desenvolvimento do turismo cultural, mas também para os níveis de satisfação dos residentes - por

permitir uma vivência do espaço público cultural para e por todos. Concluindo: a acessibilidade universal no espaço público poderá ser um fator urbano determinante, ou mesmo possuir um efeito multiplicador, na transformação do edificado e na vivência comercial e cultural dos centros históricos contribuindo assim para o desenvolvimento sustentável da economia local.

Palavras chave: Turismo cultural acessível, centros históricos, design universal, acessibilidade universal, sustentabilidade

1. Introdução

As atuais tendências no turismo preveem um crescimento do segmento turismo cultural. Devido às exigências culturais e ambientais dos consumidores, os itinerários pedonais com temáticas culturais podem ser um dos novos processos interpretativos dos lugares: produtos explicativos e expressivos (UNWTO, 2015) e dinamizadores pois desencadeiam interação entre a cultura local e os residentes (Oikonomopoulou *et al.*, 2017).

A acessibilidade das rotas culturais tem sido associada a mecanismos de informação do património. Já a acessibilidade física é outro fator de relevo para as rotas culturais, pois garante um bom espaço de receção e a aplicação de sinalética dos espaços/pontos culturais. A eliminação de barreiras para pessoas com mobilidade reduzida, possui uma dupla vantagem, pois também cria uma melhor mobilidade para todos os visitantes (UNWTO, 2015). Os âmbitos relacionados diretamente com o turismo acessível são: urbanismo, edificações, infraestruturas, transportes, informação e comunicação, produtos e serviços.

Cada vez mais, no turismo cultural, os visitantes exploram visitas auto-guiadas, produtos turísticos relacionados com rotas urbanas, com uma temática onde o turista possa adquirir a sua experiência pela caminhada, bicicleta, carro (MacLeod, 2013). Daí ser necessário o desenvolvimento de novos tipos de mobilidade dos turistas nos espaços culturais.

O turismo na região do Algarve, nas últimas décadas, tem desenvolvido novas ofertas turísticas para além do segmento âncora “Sol & Praia”. Atualmente, os instrumentos de gestão e ordenamento do território, bem como os sectoriais, propõem uma estratégia de desenvolvimento territorial promotora de um reequilíbrio do território que considere a dimensão patrimonial, a qualificação e a diversificação da oferta turística e a acessibilidade.

O presente estudo apresenta as características de dois percursos pedonais em centros históricos da região do Algarve, sendo apresentados como medidas inovadoras na área do turismo cultural e turismo acessível: a “Rota Acessível” na cidade de Portimão, implementada em 2010, e os percursos “Comércio” e “Património” na cidade de Loulé implementados em 2012.

Propõe-se, igualmente, identificar e caracterizar as áreas urbanas onde se integram os referidos percursos considerando o espaço público, o edificado, a mobilidade e transportes e a informação e comunicação.

Pretende-se averiguar em que medida estes percursos pedonais turísticos podem afetar a vivência das cidades onde se integram e no próprio desenvolvimento do turismo através dos fatores ligados à acessibilidade universal, aos edifícios histórico-culturais e aos usos dos territórios.

2. A emergência de percursos pedonais turísticos

O conceito de turismo cultural pode ser definido como um destino com experiências e vivências associadas aos costumes, às tradições, aos espaços físicos construídos (edificados, museológicos ou arqueológicos) com significado cultural. Isto é, pretende compreender e perceber a natureza do espaço visitado (Kajzar, 2014). Sendo assim, para este segmento de turismo, é fundamental a singularidade cultural do destino, que deve ser possuído de atividades culturais interligadas com o edificado na paisagem urbana (Ginting & Wahid, 2015).

Desde os anos 70 do século passado, a UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), nos processos de gestão do património cultural, atendeu à criação de pontos atrativos na área do turismo e do investimento e à criação de espaços de lazer, recreativos e educacionais (Rodgers & Van Oers, 2011). É neste contexto, que o conceito de rotas culturais surgiu em 1993, aquando da atribuição e distinção na Lista do Património Mundial da UNESCO (Oikonomopoulou *et al.*, 2017). Nesta lista consideraram-se bens do património cultural e do património natural, constituindo exemplos as Rotas da Seda na Ásia e o Caminho de Santiago na Europa.

Entretanto, surgia o programa Itinerários Culturais do Conselho da Europa que foi lançado em 1987 pelo Conselho da Europa com a finalidade de demonstrar, como o património cultural da Europa se desenvolve através das fronteiras. No âmbito deste programa o Caminho de Santiago foi declarado “Primeiro Itinerário Cultural Europeu”. Atualmente, há 31 Itinerários Culturais credenciados, estando Portugal representado em 11 deles. Este programa constitui uma ferramenta importante para o desenvolvimento e promoção de formas alternativas de turismo cultural e sustentável (Oikonomopoulou *et al.*, 2017).

Estas rotas são constituídas por um processo complexo que envolve dimensões territoriais, sociais, económicas, criativas, sustentáveis e turísticas que atendem ao contexto cultural e de identidade europeu (Council of Europe, 2015). Deste modo a conservação e preservação do património é essencial. Em determinados casos, a preservação e conservação do património passa por um projeto de gestão direcionado para atração turística, onde inclui a paisagem, a população - num contexto de enquadramento de uma cultura global (Cartier, 1996). Estes princípios vão ao encontro dos novos paradigmas do património e a sua interpretação dada pela Convenção de Faro (Wolferstan & Fairclough, 2013).

O sucesso do turismo cultural está no envolvimento da comunidade nas atividades turísticas (Vana & Malaescu, 2016), pois tem um papel fulcral para a sua promoção.

O ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios), em 1998, criou o Comité Científico Internacional dos Itinerários Culturais, donde surgiu a categoria patrimonial de “Itinerário Cultural”. Em 2008, o ICOMOS ratificou a Carta dos Itinerários Culturais, instrumento com as linhas fundamentais e orientadoras para a implementação e a gestão sustentável de uma rota cultural: definição; classificação; modos de conservação; preservação e estratégias de gestão. Em termos de definição um Itinerário Cultural “é uma via de comunicação terrestre, aquática, mista ou outra, determinada materialmente, com uma dinâmica e funções históricas próprias, ao serviço dum objetivo concreto e determinado. O Itinerário Cultural deve também reunir as seguintes condições: a) ser o resultado e o reflexo de movimentos interativos de pessoas e de trocas pluridimensionais contínuos e recíprocos dos bens, das ideias, dos conhecimentos e dos valores sobre os períodos significativos entre povos, países, regiões ou continentes; b) ter gerado uma fecundação mútua, no espaço e no tempo, das culturas implicadas, que se manifeste tanto no seu património tangível como intangível; c) ter integrado, num sistema dinâmico, as relações históricas e os bens culturais associados à sua existência.” (ICOMOS, 2008).

Estes itinerários devem reunir os conhecimentos e valores dos períodos mais significativos de um determinado lugar (Carmona *et al.*, 2017).

Um dos impactos positivos da indústria do turismo é ser um potencial criador de medidas de preservação bem como dar novos usos ao edificado com valor patrimonial (Sudi, 2013).

Efetivamente, o desenvolvimento do turismo cultural pode criar oportunidades e aumentar valores interculturais. Um caso exemplar desta situação está presente na Liga das Cidades Históricas Acessíveis, projeto-piloto criado em 2010, com o objetivo de promover a acessibilidade física e intelectual de cidades históricas. Nesta Liga estão integradas 6 cidades diferentes da Europa, onde foram aplicadas rotas acessíveis nos seus centros históricos e culturais.

O aumento do interesse pelas rotas culturais e pelo desenvolvimento turístico de um centro histórico potencia a preservação patrimonial cultural, transformando-o num espaço revitalizado e atrativo para os turistas (Santos, 2011).

A emergência destes itinerários/rotas culturais de classificação formal e institucional tem levado ao aparecimento de outros percursos de diversificado interesse cultural, à escala local, por se considerarem recursos turísticos que contribuem para um desenvolvimento territorial, social e económico sustentável.

Têm, assim, surgido outras rotas urbanas detentoras de outros valores culturais: dos Beatles na cidade de Liverpool (Inglaterra) aos percursos alusivos ao pintor Pablo Picasso na cidade de Barcelona (Espanha).

Por outro lado, nos últimos anos, o interesse por ambientes pedonais em espaços urbanos culturais tem aumentado, muito devido aos novos paradigmas na área do planeamento, sustentabilidade e mobilidade urbana (Barros *et al.*, 2015).

Um dos exemplos de itinerário turístico em Portugal onde é conciliada a acessibilidade, a rota turística e a cultura é na Rota do Romântico de Vale de Sousa, percurso estruturado em 1998 (Teles,

2009). Desde então têm sido promovidos programas de dinamização na área do turismo e desenvolvidos estudos de valorização e salvaguarda das envolventes nos 21 monumentos que integram esta rota. No âmbito do turismo acessível, destaca-se a elaboração do Plano de Promoção da Acessibilidade da Rota do Românico do Vale do Sousa, que considera propostas de intervenção de reabilitação dos referidos edifícios culturais, objetos arquitetónicos militares e religiosos do sec. XI e XIII, tornando-os mais acessíveis.

À escala nacional, na Estratégia Turismo 2027 faz-se menção à necessidade de conservação e valorização económica do património, transformando-o acessível, bem como à regeneração urbana com políticas territoriais sustentáveis, através da reabilitação e qualificação urbanística do edificado, melhoramento do espaço público e eliminação de barreiras físicas (Turismo de Portugal, 2017).

Relativamente à região do Algarve existem várias rotas interculturais, que envolvem cidades históricas. Muitas destas rotas são corredores que se prolongam pela Província da Andaluzia (Espanha), como a Rota de al-Mutamid. Ao nível local destaca-se a Rota da Cortiça na cidade de S. Brás de Alportel (UNWTO, 2015), a Rota Acessível na cidade de Portimão e os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé. Todos estes itinerários pedonais promovem e divulgam a cultura local (Rodrigues *et al.*, 2017).

A implementação de rotas no Algarve é consensual com as atuais estratégias políticas de desenvolvimento na região do Algarve. Estão a ser implementados instrumentos sectoriais e de gestão e ordenamento do território que propõem um desenvolvimento baseado num reequilíbrio do território que inclua a dimensão patrimonial, a qualificação e diversificação da oferta turística e a acessibilidade. Destes instrumentos destacam-se: o Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (2014); o Plano de Marketing de Turismo do Algarve 2015-2018 e o Plano de Ação 2020, Região do Algarve. Todos estes documentos propõem para o turismo da região do Algarve uma imagem de destino ligada à sustentabilidade: valorização dos recursos locais e um desenvolvimento socioeconómico local.

As novas tendências do planeamento urbano apoiam a construção de ambientes sustentáveis para comunicar, onde as áreas pedonais em espaços culturais podem ter um papel determinante. Isto engloba ambientes edificados mais agradáveis para: receber pessoas; caminhar; viver; *shopping*; visitar; divertir-se e gastar tempo no espaço urbano (Rafiemanzelat *et al.*, 2017).

Embora ainda não existam muitos estudos sobre a relação das deslocações turísticas e o desenvolvimento turístico de um lugar (McKercher & Lew, 2004) os estudos das rotas turísticas podem trazer resultados reveladores para a área do turismo.

3. Metodologia

A metodologia aplicada neste trabalho consiste na recolha de dados quantitativos e qualitativos sendo exploratória e descritiva. Para o desenvolvimento do trabalho foi necessário criar áreas urbanas *focus* de análise: as vias públicas dos itinerários pedonais das cidades de Portimão e de Loulé. Neste estudo foram analisadas as características do espaço público, edificado, mobilidade e transportes e informação e comunicação. Para fazer a recolha de dados procedeu-se a campanhas de visitas e observação directa. Este trabalho caracterizou-se por 4 fases (Quadro 1): 1.ª fase: levantamento de dados (em duas subfases: 1.º itinerário da cidade de Portimão e 2.º itinerários da cidade de Loulé); 2.ª fase: tratamento de dados (programa SPSS); 3.ª fase: análise dos dados e 4.ª fase: resultados do processo comparativo.

A metodologia qualitativa descritiva e análise exploratória aplicadas consistem em fontes de informação secundária: redes sociais (*Facebook*); motores de busca (*Google*); sites turísticos (*Tripadvisor*) ou site próprio. Neste trabalho os resultados são apresentados de forma percentual para melhor compreensão e leitura eficaz através de procedimento comparativo.

Quadro 1- Quadro síntese da metodologia aplicada

“Rota Acessível” da cidade de Portimão	Trabalho de Campo	Local	Espaço público da Rota Acessível de Portimão
		Período	Janeiro a março de 2017
	Processo de recolha de dados	Universo (1)	Espaço público onde se encontra implementada a Rota Acessível de Portimão – total de 29 vias públicas;

			Instrumentos: Trabalho de pesquisa “ <i>in loco</i> ”, levantamento fotográfico, inventariação; <i>Google Maps</i> e <i>Google Earth</i>
		(2) Universo	Estabelecimentos comerciais existentes no espaço público onde se encontra implementada a Rota Acessível de Portimão – total de 429 estabelecimentos comerciais; Instrumentos: Trabalho de pesquisa “ <i>in loco</i> ”, levantamento fotográfico, inventariação, <i>Google, Facebook, Tripadvisor</i> .
Percursos “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé	Trabalho de Campo	Local	Espaço público dos percursos “Património” e “Comércio” de Loulé
		Período	Abril a junho de 2017
	Processo de recolha de dados	(1) Universo	Espaço público onde se encontram implementados os percursos “Património” e “Comércio” de Loulé – total de 38 de vias públicas; Instrumentos: Trabalho de pesquisa “ <i>in loco</i> ”, levantamento fotográfico, inventariação; <i>Google Maps</i> e <i>Google Earth</i>
		(2) Universo	Estabelecimentos comerciais existentes no espaço público onde se encontram implementados os percursos “Património” e “Comércio” de Loulé – total de 438 estabelecimentos comerciais; Instrumentos: Trabalho de pesquisa “ <i>in loco</i> ”, levantamento fotográfico, inventariação, <i>Google, Facebook, Tripadvisor</i> .

4. Caracterização dos percursos pedonais dos centros históricos de Portimão e Loulé

Neste estudo pretende-se analisar dois itinerários localizados em centros históricos, num dos destinos turísticos mais competitivos de Portugal, a região do Algarve: a “Rota Acessível” (Figura 1) na cidade de Portimão e os percursos “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé (Figura 2). A “Rota Acessível” da cidade de Portimão desenvolve-se em 29 vias públicas, numa extensão de 7 km. Já os percursos pedonais “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé envolvem 39 vias públicas numa trajetória aproximadamente de 3,3 km. Neste estudo constata-se um universo de 429 estabelecimentos comerciais no itinerário da “Rota Acessível” da cidade de Portimão e 438 nos percursos pedonais da cidade de Loulé. Ambos os itinerários estão localizados na zona central urbana das suas cidades, incluindo as áreas históricas. O conforto de caminhar está na qualidade e facilidade de o fazer.

Existem outros fatores que também podem contribuir para essa sensação, tais como a arquitetura, o *design*, os materiais, os bons espaços para caminhar ou os pavimentos em bom estado (Zakaria & Ujang, 2015). Um dos aspetos que pode ter maior influência na atratividade do espaço urbano caminhável é o ambiente edificado. Deste modo foram analisadas as atividades comerciais existentes em ambos itinerários.

O concelho de Portimão integra a primeira geração de Planos de Acessibilidade universal desenvolvidos pela Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos (2005-2009). Em 2007 é apresentado o Projeto da Rota Acessível de Portimão que veio a ser executada em 2009-2010, com o intuito de transformar o tecido urbano para obter espaços e equipamentos democráticos urbanos e usufruídos por todos, incluindo os turistas. Através destas medidas surgiu a primeira rota turística acessível em Portugal. Para além de dar a conhecer o centro histórico aos seus visitantes, a “Rota Acessível” é um equipamento necessário para os residentes. Em 2012, foi desenvolvido o Plano Sectorial de Promoção de Acessibilidade para a cidade de Portimão. Este documento consiste num instrumento estruturante onde se pretende tornar acessíveis equipamentos sociais, na área da educação e desporto. Estas estratégias surgem em consonância com o enquadramento nacional da acessibilidade universal, já que, em Portugal, em 2007 entrou em vigor o Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto, regime jurídico referente à acessibilidade aos edifícios, estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais.

Para uma maior consciência da importância do espaço público onde se integram os itinerários em estudo foram identificadas as atuais estratégias territoriais de reabilitação urbana.

Para a cidade de Portimão existem duas áreas de intervenção urbana: a Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU) da cidade de Portimão, e a Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Portimão, com cerca de 56,2 ha de superfície. As políticas de reabilitação urbana desta cidade podem ser definidas em duas fases: inicialmente foi estabelecida a delimitação da ACRRU de Portimão – cintura quatrocentista do reinado de Afonso V, correspondente às muralhas do Castelo da antiga Vila Nova de Portimão. Os seus limites foram aprovados em 2008, pelo Decreto nº10/2008 de 26 de maio, publicado em Diário da República. No entanto, devido ao seu desenvolvimento não ter sido executado no período previsto, já numa fase posterior, em 2014, essa área urbana foi integrada na ARU de Portimão (Câmara Municipal de Portimão, 2014). Defende-se que esta operação pretende criar melhores condições de mobilidade e acessibilidade no centro da cidade de Portimão, nos domínios do estacionamento, da ocupação de espaço público, na sinalética e no reforço da segurança. Consideram-se os pontos de desenvolvimento urbano determinantes para o desenvolvimento da economia local e fundamentais para o turismo. A segurança e o conforto do espaço público são considerados fatores importantes para a valorização do centro histórico e do património edificado, da cidade de Portimão (Câmara Municipal de Portimão, 2014).

Os percursos “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé foram implementados em 2012, na sequência do desenvolvimento de um projeto submetido a uma candidatura ao Programa Operacional Regional do Algarve – PO Algarve 21, no âmbito da regeneração urbana. Para a definição destes itinerários foi feita uma análise urbanística, arquitetónica e cultural das potencialidades e ofertas turísticas do espaço histórico da cidade de Loulé. Pretendia-se a criação de percursos pedonais adaptados para todos, adultos e crianças, que fosse incluído no quotidiano dos residentes.

A cidade de Loulé também tem implementadas medidas de reabilitação urbana no seu centro histórico. Inicialmente foi desenvolvida a ARU do Centro Histórico de Loulé – Cidade Intramuros e Mouraria, publicada em Diário da República, pelo Aviso n.º 512/2015 de 15 de janeiro. Mais tarde, foi elaborada nova limitação, divulgada pelo Aviso n.º 4893/2016, em Diário da República. Simultaneamente surge a ARU dos Bairros da Graça, Alto de S. Domingos e S. Francisco pelo Aviso n.º 4892/2016. Aproveitando estes dois instrumentos, no final de 2016 foi aprovado o Plano de Ação para a Regeneração Urbana (PARU) no Centro Histórico da Cidade de Loulé, no âmbito do Programa Operacional Regional do Algarve – CRES Algarve 2020. A área de intervenção da PARU de Loulé estava delineada por duas ARU: a ARU do Centro Histórico de Loulé – Cidade Intramuros e Mouraria e a ARU do Centro Histórico de Loulé – Bairros da Graça, Alto de São Domingos e São Francisco. Trata-se de uma superfície com 52,8 ha, uma população 2199 habitantes, sendo 3,1 % da população do município de Loulé (Câmara Municipal de Loulé, 2016). Um dos seus objetivos consiste em qualificar a diversificação do turismo, através da valorização da imagem da região a partir de atividades culturais, recuperação, salvaguarda e valorização do património cultural histórico – promoção do alojamento turístico qualificado, associado ao turismo cultural e do comércio local.



Figura 1 – Percorso pedonal da “Rota Acessível” da cidade de Portimão (Fonte: adaptado de Google Earth, 2017)



Figura 2 – Percursos “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé (Fonte: adaptado de Google Earth, 2017)

5. Análise urbanística da Rota Acessível de Portimão

5.1. Espaço Público

Em termos de caracterização das vias públicas onde está inserida a “Rota Acessível” da cidade de Portimão foi possível constatar que 89,7 % possuem um canal de circulação limitado fisicamente, com

uma largura de 1,20 m (Figura 3). Quanto aos tipos de pavimentos das zonas pedonais deste percurso 89,7 % são em calçada à portuguesa, 6,9 % em lajetas imitando a calçada à portuguesa e 3,4 % em blocos de cimento. Foi também possível verificar que 100 % das vias públicas possuem pavimentos tácteis nas travessias pedonais. Para este trabalho, foi analisada a inserção da rota nas áreas urbanas alvo de políticas e estratégias de reabilitação urbana: a ACRRU da cidade de Portimão e a ARU de Portimão. Consta-se que 34,5 % das vias públicas do percurso estão inseridas na ACRRU de Portimão e cerca de 58,6 % estão integradas na ARU de Portimão. Em suma, 93,1 % das vias da rota acessível de Portimão estão inseridas na estratégia de reabilitação urbana. Em termos de morfologia urbana verificou-se que 94,8 % das vias têm declives suaves, inferiores ou iguais a 3 % de inclinação e 5,2 % têm declives entre os 3 % e os 4,5 %, possibilitando uma acessibilidade universal.

Em termos de fatores relacionados com o conforto urbano, 13,8 % das vias possuem áreas de sombreamento e 31,0 % possuem pontos de descanso. Já quanto às áreas verdes ou parques (infantis ou de *fitness*), 10,3 % das vias possuem este tipo de equipamento.

Ao longo do percurso da “Rota Acessível” constata-se que 34 % das vias públicas possuem edifícios com serviços públicos ou de apoio aos cidadãos, e 20,7 % têm edifícios culturais: igrejas, teatro, museus e salas de cinema, alguns com valor patrimonial.

Quanto as dinâmicas culturais e artísticas em espaço público urbano, 24,1 % dos arruamentos possuem arte pública (estátuas ou monumentos) e 37,9 % têm arte urbana – grafites.

Relativamente a pontos de descanso ou esplanadas existentes no espaço público 12,6 % dos estabelecimentos comerciais inseridos na rota acessível de Portimão, possuem estes tipos de equipamentos e 23,5 % tem zonas de ensombramento (Figura 4).



Figura 3 – Rota acessível de Portimão
(Fonte: própria, 2017)



Figura 4 – Equipamentos urbanos em Portimão
(Fonte: própria, 2017)

5.2. Edificado

Sabendo da importância da implementação dos instrumentos de reabilitação urbana nos centros históricos da cidade de Portimão, constata-se que 74,8 % dos estabelecimentos comerciais existentes ao longo da rota acessível estão dentro dos limites da ARU de Portimão e que 27,7 % estão inseridos na ACRRU de Portimão.

Também foi verificado que 27,7 % dos estabelecimentos comerciais se localizam em vias de circulação exclusivamente pedonais. Tendo como referencial o ano de implementação da “Rota Acessível” 31,5 % dos estabelecimentos comerciais iniciaram a sua atividade comercial depois do ano de 2010. Atualmente 22,8 % não têm atividade comercial (encontram-se encerrados), e 17,0 % dos estabelecimentos não apresentam informação sobre o seu início de atividade.

A análise da tipologia dos estabelecimentos comerciais foi executada segundo a Classificação de Atividades Económicas, publicada em Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro. Encontraram-se 18 tipos de atividades nos estabelecimentos da rota acessível: 4,7 % serviços; 2,6 % serviços relacionados com a saúde; 2,3 % serviços relacionados com cultura; 2,3 % com serviços relacionados com o desporto; 3,0 % serviços promovidos por entidades, autoridades públicas; 1,2 % serviços públicos municipais; 0,7 % serviços relacionados com educação; 8,6% serviços *brand* (ex. serviços bancários); 1,6 % serviços relacionados com o turismo (por exemplo, pontos de venda de passeios de barco no arade); 0,7 % serviços religiosos (ex. agências funerárias); 0,5 % serviços relacionados com o turismo *brand* (ex. agências de viagens nacionais), 18,6 % restauração; 1,2 % turismo alojamento do tipo *hostel*; 0,7 % turismo alojamento em hotel; 1,2 % estabelecimentos hoteleiros encerrados; 21,4 % comércio

local tradicional; 22,1 % estabelecimentos comerciais sem atividade e 6,5 % comércio local *brand* (ex. marcas regionais, nacionais ou internacionais). Na área do turismo, os estabelecimentos ligados ao alojamento representam 3,1 % dos estabelecimentos comerciais.

Tendo em consideração o ambiente urbano e o valor patrimonial do edificado foram identificados os estabelecimentos comerciais localizados em edifícios com valor patrimonial. Os critérios de valor patrimonial no edificado inventariado foram os considerados no *Guia de Reabilitação e Construção. Cidade de Loulé* (Raposo, 2007). De acordo com o levantamento efetuado, 24,2 % dos estabelecimentos comerciais estão em edifícios com valor patrimonial (Figuras 5 e 6). Quanto às condições de acessibilidade universal dos estabelecimentos, 30,5 % são acessíveis, do ponto de vista arquitetónico, tendo: 21,4 % cota de soleira até 2 cm; 1,9 % rampa; 0,2 % plataforma elevatória; 3,7 % cota de soleira até 2 cm e rampa; 0,7 % cota de soleira até 2 cm, rampa e elevador. No que respeita à existência de caixas de multibanco com teclado alcançável por uma pessoa em cadeira de rodas ou uma pessoa de pequena estatura, e à existência de balcões de atendimento acessíveis, constata-se que 2,6 % dos estabelecimentos comerciais têm estes produtos. Quanto aos tipos pavimentos existentes na via pública junto aos acessos principais dos estabelecimentos comerciais 96 % são em calçada à portuguesa, 1,2 % em lajetas de betão, 0,5 % em lajetas de pedra natural com acabamento regular, 0,2 % em betuminoso e 2,1 % em lajetas com reprodução de calçada à portuguesa. Já em termos de inserção na estrutura viária urbana, 24 % dos estabelecimentos comerciais situam-se em avenidas, 4,7 % em largos, 17,5 % em praças, 52,2 % em ruas e 1,6 % em travessas.



Figura 5 – Museu de Portimão.
(Fonte: própria, 2017)



Figura 6 – Câmara Municipal de Portimão.
(Fonte: própria, 2017)

5.3. Mobilidade e Transportes

Em termos de tipo de circulação de tráfego, 20,7 % das vias públicas da “Rota Acessível” são exclusivamente de circulação pedonal e 6,9 % das vias são partilhadas entre o peão e o ciclista, pois existe uma ciclovia numa extensão de 700 m. Nas restantes domina o tráfego motorizado.

Constata-se que 31 % das vias públicas têm bolsas ou áreas de estacionamento, registando-se 27,6 % com estacionamento gratuito. Quanto à integração da rota com as redes de transportes públicos constata-se a sua conexão com a rede urbana de autocarros, com as redes regionais, nacional e internacional (Portimão – Sevilha). Deste modo, 44,8 % das vias públicas da rota acessível têm paragens de autocarros da rede urbana, 13,8 % da rede regional e 3,4 % rede nacional e internacional. Este espaço urbano detém bons padrões de acessibilidade viária.

5.4. Informação e Comunicação

A “Rota Acessível” é um dos produtos turísticos divulgados no *site* oficial da Câmara Municipal de Portimão: refere os objetivos da rota bem como disponibiliza gratuitamente o mapa da rota em formato digital. Ao longo da rota foram identificados três tipos de pontos de informação: pontos de informação da própria rota; pontos de informação sobre a paisagem e cultura urbana e pontos de informação locais. Neste estudo verifica-se que 58,4 % das vias públicas analisadas possuem pontos de informação da rota pedonal acessível. Quanto aos pontos informativos sobre paisagem e cultura urbana 13,8 % das vias contém este tipo informação: com imagens antigas de Portimão, texto bilingue (português e inglês) e códigos *Quick Response* (QR) (Figura 7). Os outros tipos de pontos de informação existentes são: os painéis digitais da *Tomí*; mapas da cidade, códigos QR sobre a freguesia de Portimão. Estão distribuídos por 20,7 % das vias públicas da rota. Também é de referir que alguns edifícios com

valor patrimonial que se encontram nesta área urbana também disponibilizam informação através de códigos QR na fachada (ex. Igreja do Colégio dos Jesuítas).

Quanto à informação disponibilizada na *internet* constata-se a existência no *Facebook* de uma página, designada de Comércio Local de Portimão onde está disponível informação sobre eventos e dinâmicas no espaço público comercial da cidade. Dentro das áreas das novas tecnologias 3,4 % das vias públicas possuem WIFI gratuito. Alguns espaços culturais inseridos na rota têm página própria na *internet* e página no *site* do *Facebook* (ex. Museu de Portimão ou Teatro Tempo).

Também é possível constatar que 30,1 % dos estabelecimentos comerciais estão identificados no motor de busca *Google*, 24,9 % possuem página na rede social *Facebook* e 32,6 % têm *site* próprio na *internet*. Já em termos do motor de busca *Tripadvisor* 9,3 % dos estabelecimentos comerciais têm informações e comentários. Relativamente a informações relacionadas com o turismo acessível (famílias, famílias com crianças, referências alergénios, comida *vegan* ou vegetariana, equipamentos de apoio a crianças, cães guia) 7,5 % dos estabelecimentos comerciais contêm este tipo de informação no espaço físico ou nos canais digitais (Figura 8). Quanto ao acesso livre à *internet*, 12,8 % dos estabelecimentos comerciais do percurso de Portimão têm *Wifi* gratuito.



Figura 7 – Ponto de informação com códigos QR em Portimão. (Fonte: própria, 2017)



Figura 8 – Indicação de produtos alergénios alimentares em Portimão (Fonte: própria, 2017)

6. Análise urbanística dos percursos pedonais da cidade de Loulé

6.1. Espaço público

Da análise efetuada às vias públicas que integram os itinerários “Percurso do Comércio” e “Percurso do Património” da cidade de Loulé constata-se que 81,6 % das vias possuem um espaço de circulação mínimo de 1,20 m sem obstáculos, no entanto, não existe um canal de circulação diferenciado em termos de pavimento e cor. Os tipos de pavimentos das zonas pedonais destas vias consistem em 47,4 % em calçada à portuguesa; 13,2 % em lajetas de material pétreo com acabamento regular; 7,9 % em pedra de calçada irregular e 18,4 % em calçada à portuguesa e lajetas de material pétreo com acabamento regular. Nas travessias pedonais não existem pavimentos tácteis de alerta e direcionais.

Neste estudo é possível verificar que 68,4 % das vias públicas da área objeto deste estudo estão inseridas na ARU do Centro Histórico de Loulé – Cidade Intramuros e Mouraria e que 26,3 % estão na ARU do Centro Histórico de Loulé – Bairros da Graça, Alto de São Domingos e São Francisco. Sendo assim, um total de 94,7 % das vias públicas da área analisada fazem parte da estratégia urbanística e concelhia para um melhor desenvolvimento cultural, social e turístico.

As vias públicas dos percursos pedonais de Loulé também foram analisadas quanto à sua morfologia, isto é, quando às suas inclinações, tendo-se constatado que 94,8 % dos arruamentos têm inclinações suaves, inferiores ou iguais a 3 %. Os restantes 5,2 % têm inclinações entre os 3,1 % e os 3,5%.

Nesta mesma análise foi possível constatar que 36,8 % das vias públicas possuem pontos de descanso para peões (Figura 9) e 26,3 % têm zonas de ensombramento (Figura 10). Algumas destas vias têm ensombramento permanente (toldos), que em termos cromáticos alteram consoante os eventos a decorrer no espaço público: durante o período do Festival MED os toldos são multicolores e durante o período do evento Noite Branca são de cor branca.

Ao longo dos percursos verificou-se que 44,7 % das vias públicas têm edifícios com serviços públicos. Já em termos de edifícios culturais 15,8 % das vias possuem este tipo de espaços: ermidas, igrejas, cineteatro, museus e galerias de arte. Ainda relacionado com o conforto urbano ou do espaço público verifica-se que 5,3 % das vias possuem jardins. Não são constatados quaisquer tipos de

equipamentos de lazer de caráter familiar, tais como jardins infantis ou parques *fitness*.



Figura 9 – Pontos de descanso
(Fonte: própria, 2017)



Figura 10 – Ensombramento na via pública
(Fonte: própria, 2017)

6.2. Edificado

Ao longo dos percursos “Comércio” e Património” da cidade de Loulé existem 16 tipos de atividades dos estabelecimentos comerciais: 6,0 % serviços; 2,3 % serviços relacionados com saúde; 3,0 % serviços relacionados com a cultura; 0,5 % serviços relacionados com o desporto; 0,7 % serviços promovidos por entidades, autoridades públicas; 4,4 % serviços públicos municipais; 0,2 % serviços *brand*; 2,1 % serviços relacionados com o turismo (ex. lojas relacionadas com o Turismo Criativo de Loulé); 0,5 % serviços religiosos; 1,6 % serviços relacionados com o turismo *brand*; 13,8 % restauração; 0,5 % turismo relacionado com alojamento do tipo hotel; 39,9 % comércio local tradicional; 20,6 % estabelecimentos comerciais sem atividade e 4,1 % comércio local *brand*.

Quanto aos edifícios onde se encontram os estabelecimentos comerciais existentes ao longo dos referidos percursos pedonais, 65,8 % dos estabelecimentos estão localizados em edifícios com valor arquitetónico ou patrimonial. Já em termos de acessibilidade para todos, do universo dos estabelecimentos comerciais na zona em estudo 14,4 % são acessíveis do ponto de vista arquitetónico, sendo 11,7 % dos estabelecimentos comerciais cota de soleira até 2 cm; 0,7 % com rampa; 1,6 % com cota de soleira até 2 cm e rampa; 0,5 % com cota de soleira até 2 cm, rampa e elevador. Não se regista a existência de caixas de multibanco com teclado alcançável por todas as pessoas, nem a existência de balcões de atendimento acessíveis. Relativamente ao tipo de pavimento existente na via pública junto ao acesso principal dos estabelecimentos comerciais 72,2 % dos acessos são em calçada à portuguesa, 4,6 % em lajetas em material betuminoso regular, 0,5 % em pedra natural com acabamento regular, 1,1 % em betuminoso e 22,0 % em calçada em material pétreo irregular. Em termos de inserção na estrutura viária urbana, dos estabelecimentos comerciais, 16,1 % situam-se em avenidas, 21,6 % em largos, 61,7 % em ruas e 0,7 % em travessas.

Ainda considerando os estabelecimentos comerciais, 59,6 % estão dentro dos limites da ARU do Centro Histórico de Loulé – Cidade Intramuros e Mouraria e 39,4 % dentro da ARU do Centro Histórico de Loulé – Bairros da Graça, Alto de São Domingos e São Francisco. Sendo assim, um total de 98 % dos estabelecimentos comerciais estão inseridos nas áreas urbanas alvo da estratégia de reabilitação urbana da cidade de Loulé. Quanto aos equipamentos urbanos existentes nos estabelecimentos comerciais só 11 % destes possuem pontos de descanso ou esplanadas e 46,1 % têm áreas com ensombramento.

Em termos de acessibilidade universal, nos seus aspetos urbanísticos, é possível constatar que 91,5 % dos estabelecimentos comerciais não possuem qualquer tipo de obstáculo num canal de 1,20 m de largura junto à entrada principal. Verificou-se que 23,2 % dos estabelecimentos comerciais se situam em vias públicas com circulação exclusivamente pedonal. Tendo em consideração o ano de implementação dos percursos “Comércio” e Património” da cidade de Loulé é possível constatar que 20,6 % dos estabelecimentos comerciais iniciaram a sua atividade depois do ano de 2012. Atualmente 20,6 % não têm atividade comercial (encontram-se encerrados), e 11,7 % dos estabelecimentos não apresentam informação sobre o seu início de atividade.

6.3. Mobilidade e Transportes

Os percursos “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé também foram analisados quanto à

mobilidade e aos transportes públicos.

Relativamente ao tipo de circulação, 23,7 % das vias públicas são pedonais. Considera-se de referir que 3,8 % das vias públicas têm circulação automóvel condicionada à velocidade de 30 km/h, devido à coexistência com peões e com bicicletas (o modo ciclável numa extensão de 80 m).

Constata-se que 18,4 % das vias públicas têm bolsas ou áreas de estacionamento e 26,3 % tem estacionamento gratuito. Já em termos de transportes públicos, estas vias públicas possuem paragens da rede urbana de autocarros e da rede de transportes regional. Do levantamento efetuado verifica-se que 10,5 % das vias estão integradas na rede urbana de transportes coletivos e 2,6 % estão inseridas na rede regional.

6.4. Informação e comunicação

A informação sobre os percursos “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé encontra-se disponível no *site* da Câmara Municipal de Loulé, sendo promovidos como um produto turístico cultural da cidade Louletana. Neste *site* é, igualmente, possível obter o mapa dos percursos gratuitamente, em formato digital pdf. Em relação à informação disponível ao longo dos percursos pedonais, foram constatados no terreno dois tipos de pontos de informação: pontos de informação com a localização dos percursos e pontos de apoio aos itinerários sobre aspetos arquitetónicos, culturais e urbanísticos do centro histórico da cidade de Loulé. Ambas as tipologias têm a informação textual bilingue. Num total 15,8 % das vias públicas onde estão integrados os percursos têm pontos de informação com a sua localização e 34,2 % das vias públicas têm pontos de informação de apoio aos itinerários (Figura 11). Já relativamente à obtenção de rede *Wifi* gratuitamente no espaço público em análise, 34,2 % das vias estão abrangidas, devido aos edifícios públicos camarários que possuem *Wifi* gratuito que é alcançável na via pública (Figura 12). Na pesquisa exploratória também confirmado que alguns espaços culturais da cidade de Loulé, integrados nos percursos pedonais em análise, têm página de *Facebook* - o Museu Municipal, a Praça de Loulé e o Cineteatro.

Da análise efetuada aos estabelecimentos integrados nos percursos pedonais em análise constata-se que 30,5 % estão identificados no motor de busca *Google*, 30,3 % possuem página na rede social *Facebook* e 9,9 % contêm *site* próprio na *internet*. Já em termos do motor de busca *Tripadvisor* 7,8 % dos estabelecimentos comerciais estão identificados e possuem informações. Em termos de facilidade de acesso à informação, 3,2 % dos estabelecimentos comerciais têm informações nos seus espaços físicos ou nos canais digitais e 9,9 % dos estabelecimentos comerciais têm *Wifi* gratuito.



Figura 11 – Pontos de informação dos percursos pedonais em Loulé (Fonte: própria, 2017)



Figura 12 – Museu Municipal de Loulé com *Wifi* gratuito (Fonte: própria, 2017)

7. Discussão dos Resultados

Através do processo comparativo é possível constatar que uma maioria significativa do espaço público da “Rota Acessível” de Portimão e dos percursos “Comércio” e “Património” de Loulé tem um canal de circulação pedonal detentor de qualidade: a rota de Portimão possui um canal próprio de circulação acessível e os percursos de Loulé têm um espaço adequado livre de obstáculos. Em ambos os percursos turísticos têm calçada à portuguesa sobretudo em Portimão. Em termos morfológicos a rota de Portimão tem inclinações mais suaves, o que potencia a sua utilização por pessoas com mobilidade reduzida. Ambos os itinerários encontram-se articulados com outros percursos ou rotas.

Em termos de animação urbana, arte e equipamentos urbanos, a “Rota Acessível” de Portimão tem maiores condições para a criação de ambientes urbanos agradáveis e inclusivos do que os percursos

de Loulé.

Em termos dos estabelecimentos comerciais, a rota de Portimão tem uma maior diversidade de atividades económicas e uma maior ligação ao turismo. Também é neste itinerário que se constata uma maior percentagem de estabelecimentos comerciais acessíveis. Em termos de valor cultural, constata-se um valor percentual significativo nos percursos pedonais de Loulé de estabelecimentos comerciais em edifícios com valor arquitetónico ou patrimonial. Também é nos itinerários da cidade de Loulé que existe um maior número de estabelecimentos comerciais ligados à cultura potenciando o turismo cultural.

Após a implementação dos percursos pedonais, regista-se em Portimão uma percentagem mais significativa de estabelecimentos comerciais que tiveram início de atividade comercial.

No que respeita a estabelecimentos comerciais com início de atividade comercial após 2007, ano de entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 agosto, constata-se que em Portimão, na área em estudo, ocorre uma maior acessibilidade arquitetónica.

Em termos de mobilidade e de transportes tanto o acesso a estacionamento, o acesso à rede de transportes coletivos, a existência de condições de circulação seguras para peões (ruas pedonais) e a presença de pavimento tátil nas vias, o itinerário da “Rota Acessível” de Portimão diferencia-se significativa e positivamente, comparativamente com os percursos pedonais de Loulé.

Já em termos de facilidade de acesso à informação através do processo comparativo é possível verificar que o espaço público da rota de Portimão apresenta maior diversidade de pontos de informação e utilização das novas tecnologias (códigos QR). No entanto, os percursos pedonais de Loulé possuem um maior acesso a rede de *Wifi* gratuita, tirando aproveitamento da existente em edifícios municipais.

Em termos de informação disponível na *internet* sobre informação relacionada com o turismo cultural e acessível, os estabelecimentos comerciais da rota de Portimão possuem uma percentagem mais significativa.

Tabela 1 – Análise urbanística dos percursos pedonais das cidades de Portimão e de Loulé

Fatores em análise nos percursos turísticos pedonais das cidades de Portimão e de Loulé	Rota acessível da cidade de Portimão	Percursos “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé
1. Espaço Público		
Número de vias inseridas nos percursos pedonais	29 vias	38 vias
Espaço público pedonal - canal de circulação com uma largura de 1,20 livre de obstáculos	89,7 % (canal detentor de pavimento com textura e cor diferenciada)	81,6 % (sem pavimento diferenciado)
Vias com percursos pedonais com pavimentos em calçada portuguesa	89,7 %	47,4 %
Vias inseridas nas áreas alvo de reabilitação urbana	93,1 %	94,7 %
Vias de circulação exclusiva pedonal	20,7 %	23,7 %
Vias com pontos de sombreamentos	13,8 %	26,3 %
Vias com pontos de descanso	31,0 %	36,8 %
Vias com inclinações suaves (≤ 3 % de inclinação)	86,2 %	94,8 %
Vias com equipamentos urbanos de estar e lazer	10,3 %	5,3 %
Vias com equipamentos de serviços públicos	34 %	44,7 %
Vias com equipamentos de serviços culturais	20,7 %	15,8 %
Vias com arte pública (monumentos, estátuas)	24,1 %	0 %
Vias com arte urbana	37,9 %	0 %
Vias partilhadas com outros itinerários	6,9 %	3,8 %
2. Edificado		
Estabelecimentos comerciais inseridos nas áreas urbanas alvo de reabilitação urbana	74,8 % (ARU - Portimão) 27,7 % (ACRU - Portimão)	59,6 % (ARU-Cidade Intramuros e Mouraria, Loulé) 39,4 % (ARU-Bairros, Loulé)
Estabelecimentos comerciais com início de atividade comercial após a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 agosto (2007)	35,4 %	39,6 %
Estabelecimentos comerciais com início de atividade comercial após a inauguração do percurso pedonal	31,5 % (2010)	20,6 % (2012)

Tipos de atividades comerciais existentes nos estabelecimentos comerciais	18 tipos de atividades comerciais	16 tipos de atividades comerciais
Estabelecimentos comerciais com atividade comercial predominante	21,4 % (comércio local)	39,9 % (comércio local)
Estabelecimentos comerciais com atividade relacionada com o turismo (alojamento)	3,1 % (inclui os encerrados)	0,5 %
Estabelecimentos comerciais localizados em edifícios patrimoniais	24,2 %	65,8 %
Estabelecimentos com acessibilidade arquitetónica	30,5 %	14,4 %
Estabelecimentos com pavimentação junto às suas entradas principais em calçada à portuguesa	96 %	72,2 %
Vias com configuração de ruas	52,2 %	61,7 %
3. Mobilidade e Transportes		
Vias com estacionamento	31 % (parques)	18,4 % (parques)
Vias com paragens de autocarros pertencentes às redes de transportes coletivos	44,8 % (urbana) 13,8 % (regional) 3,4 % (nacional e internacional)	10,5 % (urbana) 2,6 % (regional) 0 % (nacional e internacional)
4. Informação e comunicação		
Vias com pontos de informação dos percursos	58,4 %	15,8 % (informação)
Vias com pontos de informação interpretativos do local	13,8 %	34,2 %
Vias com outros pontos de informação interativos	20,7 %	0 %
Vias com <i>Wifi</i> gratuito	3,4 % (vias)	34,2 % (através edifícios públicos)
Estabelecimentos com <i>Wifi</i> gratuito	12,8 %	9,8 %
Estabelecimentos comerciais e espaços culturais com indicação no motor de busca <i>Google</i>	30,1 %	30,5 %
Estabelecimentos comerciais e espaços culturais com página no <i>Facebook</i>	24,9 %	30,3 %
Estabelecimentos comerciais e espaços culturais com indicação no motor de busca <i>Tripadvisor</i>	9,3 %	7,8 %
Estabelecimentos comerciais e espaços culturais com <i>site</i> próprio na <i>web</i>	32,6 %	9,9 %
Informação adicional de turismo acessível nos estabelecimentos comerciais e espaços culturais	7,5 %	3,2 %

8. Conclusões

A temática dos percursos pedonais tem sido analisada em diversas disciplinas, destacando-se as áreas do planeamento urbano, economia, património e turismo. Trata-se de um assunto emergente, debatido e analisado, principalmente nas últimas duas décadas, no que respeita a questões relacionadas com as vivências e dinâmicas urbanas, preservação do património e desenvolvimento do turismo. Os estudos encontrados sobre percursos pedonais urbanos e turísticos caracterizam os seus consumidores e analisam as suas potencialidades para o desenvolvimento do turismo cultural e sustentável. No entanto, dos estudos analisados não foram encontrados diagnósticos ou caracterização dos espaços públicos onde se inserem os percursos pedonais.

Em Portugal existe uma diversidade de rotas culturais em centros urbanos. Alguns desses percursos foram transformados para serem acessíveis para todos, como é o caso da Rota do Romântico, que constitui uma referência no turismo cultural e acessível. A “Rota Acessível” de Portimão e os percursos “Comércio” e “Património” de Loulé surgiram associadas a planos de mobilidade e acessibilidade, no caso de Portimão, e a projetos de reabilitação urbana, na cidade de Loulé. Em ambas as situações, o turismo foi considerado um segmento estratégico. Atualmente, os instrumentos de reabilitação urbana de ambas as cidades têm em consideração o desenvolvimento do turismo. Destaca-se o referido na ARU de Portimão onde é considerado “(...) o actual motor da economia da cidade é o Turismo, a valorização do centro histórico e do património edificado, a segurança e conforto do espaço público, são em si também a promoção e valorização de uma identidade e cultura.” (Câmara Municipal de Portimão, 2014: 11).

A “Rota Acessível” de Portimão é caracterizada por ter um espaço canal específico com um pavimento regular e cor diferenciada do restante espaço público, detendo excelentes condições de acessibilidade universal. O espaço público onde se insere esta rota teve um planeamento urbano

estruturado, existe um conjunto de equipamentos, serviços, acesso a informação e pontos culturais que dão um ambiente contemporâneo e cosmopolita. Procura-se, assim, não só criar um ambiente confortável e inclusivo para os visitantes, mas para os residentes.

No que respeita a estabelecimentos comerciais com início de atividade comercial após 2007, ano de entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 agosto, constata-se que em Portimão, na área em estudo, ocorre um bom nível de acessibilidade arquitetónica. Após a implementação dos percursos pedonais, regista-se nesta cidade uma percentagem significativa de estabelecimentos comerciais que tiveram início de atividade comercial, o que indica dinâmicas positivas de desenvolvimento local. Já no caso dos percursos de Loulé existe uma diferenciação bastante significativa de início de atividade comercial entre os anos de 2007 e 20012. Levando, assim, a crer que as medidas acessíveis aplicadas no tecido urbano podem ser um fator potenciador do desenvolvimento comercial local.

Os percursos “Comércio” e “Património” de Loulé são inseridos nas vias públicas e detêm bons níveis de acessibilidade universal. O espaço público onde se insere estas rotas é caracterizado pela sua forte componente de produto turístico cultural. Decorrem processos de conservação dos espaços públicos do centro histórico bem como dos edifícios culturais. No entanto, a acessibilidade arquitetónica dos estabelecimentos comerciais não é relevante. Os percursos pedonais de Portimão e de Loulé são, sem dúvida, instrumentos complementares para o desenvolvimento de segmentos de turismo. Tratam-se de iniciativas que vão ao encontro da estratégia do turismo para a região do Algarve, onde se propõe o desenvolvimento do segmento de turismo sénior e acessível.

Com o estudo de caso de Portimão conclui-se que a acessibilidade universal no espaço público pode constituir um fator urbano determinante para uma sociedade e um turismo acessível e inclusivo. A intervenção no espaço público pode ser desencadeada um efeito multiplicador de promoção do *Design* universal, na transformação do edificado e na vivência comercial e cultural dos centros históricos, contribuindo também para o desenvolvimento sustentável da economia local.

9. Agradecimentos

Gostaríamos de agradecer ao Dr. Pedro Castelo Xavier, Vereador do pelouro de Regeneração Urbana da CM de Portimão (2014-2017) e à Arquitecta Sofia Pontes, chefe da Equipa de Reabilitação Urbana da CM de Loulé, pela disponibilização de informação.

10. Referências

Barros, A., Martínez, L., & Viegas, J. (2015). A new approach to understand modal and pedestrians routes in Portugal. *Transportation Research Procedia*, 10, 860-869.

Câmara Municipal de Loulé. (2016). RIU Loulé 2020, Plano de Acção para a Regeneração urbana no centro histórico de Loulé e Plano de Acção para a Regeneração. *Câmara Municipal de Loulé*, 29, 37,39.

Câmara Municipal de Portimão. (2014). ARU Área de Reabilitação Urbana Centro Histórico de Portimão. *Câmara Municipal de Portimão*, 11.

Carmona, F., Tabales, J., & Ocerín, J. (2017). La informacion de un producto turístico la Ruta de La Batalla de Munda. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 3(2), 175-190.

Cartier, C. (1996) Conserving the built environment and generating heritage tourism in peninsular Malaysia. *Tourism Recreation Research*, 21(1), 45-53.

Council of Europe (2015). Cultural Routes management: from theory to practice, *Strasbourg, Council of Europe Publishing*.

Ginting, N., & Wahid, J. (2015). Exploring Identity's Aspect of Continuity of Urban Heritage Tourism. *Social and Behavioral Sciences*. 202, 234 – 241. DOI: 10.1016/j.sbspro.2015.08.227

ICOMOS. (2008). Carta dos Itinerários Culturais. Comité Científico Internacional dos Itinerários Culturais, ratificada pela 16ª Assembleia Geral do ICOMOS, Québec, Canadá.

Kajzar, P. (2014). Cultural tourism and World Heritage. In Klímová, V., Žítek, V. (eds.) 17th *International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita, 901-907.

McKercher, B., & Lew, A. (2004). Tourist flows and the spatial distribution of tourists. *A companion of tourism*, Oxford: Blackwell, 36-43.

MacLeod, N. (2013). Cultural Routes, Trails and the Experience of Place. *The Routledge Handbook of Cultural Tourism*, Oxon, Routledge, 369-374.

Oikonomopoulou, E., Delegou, E., & Moropoulou, A. (2017). An innovative approach to the

protection of cultural heritage: the case of cultural routes in Chios island, Greece. *Journal of Archaeological Science Reports*, 14, 742-757.

Rafiemanzelat, R., Emadi, M., & Jalal, A. (2017). City sustainability: the influence of walkability on built environments. *Transportation Research*, 24, 97-204.

Raposo, I. (coord.) (2007) Guia da reabilitação e construção. Cidade de Loulé. Loulé, *Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Câmara Municipal de Loulé*.

Roders, A., & Van Oers, R. (2011). Editorial: bridging cultural heritage and sustainable development. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*. vol. 1, 1, 5-14.

Rodrigues, A., Rosa, M. & Rebelo, E. (2017). Turismo cultural acessível na região do Algarve, Caso de estudo. *International Journal of Scientific Management and Tourism*. vol. 3, 2, 459-482.

Santos, P. (2011). The power of knowledge: tourism and production of heritage in Porto's old city. *International Journal of Heritage Studies*. vol. 18, 5, 444-458.

Sudi, W. (2013). Heritage tourism: reconciling urban conservation and tourism. *The Sustainable City VIII*, 2, 1105-1115.

Teles, P. (2009). Cidades de desejo entre desenhos de cidades – Boas práticas de desenho urbano e design inclusivo. Instituto de cidades e vilas com mobilidade, 31.

Turismo de Portugal (2017). Estratégia Turismo 2027. *Turismo de Portugal*, 55.

UNWTO (2015). Manual on Accessible Tourism for All Public-private Partnerships and Good Practices. Madrid, Spain: *World Tourism Organization*, 3-10.

Vana, M., & Malaescu, S. (2016). Cultural Thematic Tourism Itineraries: Mediators of Success. *Procedia Economics and Finance*. vol. 39, 642 – 652. DOI: 10.1016/S2212-5671(16)30311-2.

Wolferstan, S., & Fairclough, G. (2013). Common European heritage: reinventing identity through landscape and heritage?. *In Callebat et al.* 43-54.

Zakaria, J., & Ujang, N. (2015). Comfort of Walking in the City Center of Kuala Lumpur. *Social and Behavioral Sciences*, 170, 642-652.