

ANA FILIPA ROCHA RODRIGUES

TURISMO CULTURAL ACESSÍVEL NO DESTINO ALGARVE

**Caso de estudo dos percursos pedonais nos centros históricos das
cidades de Portimão e de Loulé**



UNIVERSIDADE DO ALGARVE

FACULDADE DE ECONOMIA

2024

ANA FILIPA ROCHA RODRIGUES

TURISMO CULTURAL ACESSÍVEL NO DESTINO ALGARVE

**Caso de estudo dos percursos pedonais nos centros históricos das
cidades de Portimão e de Loulé**

Doutoramento em Turismo

Trabalho efetuado sob a orientação de:

Professora Doutora Maria Manuela Pires Rosa

Professor Doutor Efigénio da Luz Rebelo



UNIVERSIDADE DO ALGARVE

FACULDADE DE ECONOMIA

2024

AUTORIA E COPY RIGHT

TURISMO CULTURAL ACESSÍVEL NO DESTINO ALGARVE: CASO DE ESTUDO DOS PERCURSOS PEDONAIS NOS CENTROS HISTÓRICOS DAS CIDADES DE PORTIMÃO E DE LOULÉ

Declaração de autoria de trabalho

Declaro ser a autora deste trabalho, que é original e inédito. Autores e trabalhos consultados estão devidamente citados no texto e constam da listagem de documentos referida.

Ana Filipa Rocha Rodrigues

.....

(assinatura)

Direitos de cópia ou Copyright © Copyright: Ana Filipa Rocha Rodrigues. A Universidade do Algarve tem o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar este trabalho através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, de o divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor

Abram todas as janelas
Abram mais janelas
Do que todas as janelas que há no mundo
Nenhuma ideia grande
Nenhuma corrente política
Que soe a uma idéia grão
E o mundo quer a inteligência nova
A sensibilidade nova
O mundo tem sede de que se crie
Porque aí está apodrecer a vida
Quando muito é estrume para o futuro
O que aí está não pode durar
Porque não é nada
Eu da raça dos navegadores
Afirmo que não pode durar
Eu da raça dos descobridores
Desprezo o que seja menos
Que descobrir um novo mundo
Proclamo isso bem alto
Braços erguidos
Fitando o Atlântico

E saudando abstratamente o infinito.

Álvaro de Campos excerto do poema in ULTIMATUM
Heterónimo de Fernando Pessoa, 1917

DEDICATÓRIA

Dedico ao Ni, que não está entre nós, um médico que não quis sê-lo por uma cadeira, e que sempre acreditou em mim e na importância de uma cultura mais acessível para todos.

Dedico, à minha família, e a todos que não estão presentes, em especial ao meu tio Alfredo e ao meu primo Teotónio.

Dedico a todos meus amigos, ao saudoso Zé Caetano, e com um especial carinho à sempre presente Ana Rita Pereira Roders, fonte de inspiração pelo ser humano que é, pelo seu apoio, por ter sempre acreditado em mim e que seria capaz de vencer este desafio.

E por fim, dedico aos meus pais.

AGRADECIMENTOS

Os meus agradecimentos aos membros da Vereação da Câmara Municipal de Portimão, Chefia da Divisão da Cultura e Diretor do Museu de Portimão, pelo apoio em todo o processo de recolha de informação, cedência de documentação bem como pelo apoio dado na fase de inquéritos.

À Prof.^a Doutora Alexandra Rodrigues (Universidade do Algarve) pela ajuda e apoio no encontro de caminhos e pela partilha de ideias.

Aos técnicos da Universidade do Algarve, nomeadamente, aos do Apoio da Informática, da Faculdade de Economia, pela disponibilidade em me ajudar, em tempos tão difíceis, como nos períodos de confinamento devido à Pandemia COVID 19.

A todos os peritos, à já mencionada Prof.^a Doutora Alexandra Rodrigues (Universidade do Algarve), à Prof.^a Doutora Bernardete Dias Sequeira (Universidade do Algarve), à Prof.^a Doutora Helena Almeida (Universidade do Algarve), à saudosa Prof.^a Doutora Helena Simões (Universidade do Algarve), à Doutora Luísa Correia (Região de Turismo do Algarve), à Arq.^a Sofia Aleixo (Universidade de Évora), à Arq.^a Lia Ferreira, ao Dr. Diogo Martins, à Dr.^a Maria Terramoto, ao saudoso Dr. Carlos Pereira e à Prof.^a Doutora Trinidad Domínguez Vila (Universidade de Vigo), pela ajuda e disponibilidade de todos na construção e validação dos inquéritos.

Mais uma vez, à Prof.^a Doutora Trinidad Domínguez Vila, professora da Universidade de Vigo, pela sua acessibilidade e partilha de conhecimento/informação, que foi fundamental para o desenvolvimento desta tese.

E por fim,

Aos meus orientadores, Prof.^a Doutora Manuela Rosa e Prof. Doutor Efigénio Rebelo; sem eles, sem os seus conhecimentos, não me seria possível concretizar e materializar esta investigação.

RESUMO

O conceito de Turismo Acessível evoluiu de um segmento promotor da acessibilidade segundo a abordagem do *design* universal, que atende às necessidades das pessoas com deficiência, a uma abordagem mais abrangente de Turismo de qualidade.

As Rotas Turísticas visam a promoção do destino e da cultura local, possibilitando formas de estimular os visitantes à obtenção de experiências culturais, *e.g.* a observação da arquitetura local na paisagem urbana.

A atual investigação tem como tema o Turismo Cultural Acessível no destino Algarve, pretendendo analisar as rotas turísticas pedonais existentes em dois centros históricos: “Rota Turística Acessível” de Portimão e os Itinerários Pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé.

Existe um *gap* na literatura sobre a satisfação dos consumidores das Rotas Culturais e a Acessibilidade percebida. O objetivo proposto neste estudo consiste em analisar a satisfação dos consumidores das referidas rotas, a partir de inquéritos realizados na Época Alta e na Época Baixa. A análise foi limitada pelos seus produtos, serviços e experiências culturais acessíveis. Através da análise estatística, Regressão Logística Binária, pretende-se verificar quais os determinantes da satisfação dos consumidores dos percursos pedonais culturais, ao nível da acessibilidade, bem como apurar quais os atributos do Turismo Cultural Acessível de um itinerário que podem ser benéficos e complementares para o outro e vice-versa.

Os resultados apresentados indicam que existem boas práticas associadas ao Turismo Cultural Acessível e ao desenvolvimento sustentável do destino Algarve, podendo a acessibilidade ser um elemento contribuidor no planeamento e gestão sustentável dos destinos turísticos.

Palavras-Chave: Turismo Cultural Acessível, Acessibilidade, Rotas Pedonais Culturais, Satisfação dos Consumidores, Centros Históricos Acessíveis.

ABSTRACT

The concept of Accessible Tourism has evolved from a segment that promotes accessibility according to the universal design approach, which meets the needs of people with disabilities, to a more comprehensive approach of quality Tourism.

The Tourist Routes aim to promote the destination and the local culture, enabling ways to stimulate visitors to obtain cultural experiences, *e.g.*, the observation of local architecture in the urban landscape.

The theme of the current research is the Accessible Cultural Tourism in the Algarve destination, intending to analyze the pedestrian tourist routes existing in two historic town centers: the "Accessible Tourist Route" of Portimão and the Pedestrian Itineraries "Commerce" and "Heritage" of Loulé.

There is a gap in the literature about the satisfaction of consumers of the Cultural Routes and the associated perceived accessibility. The objective of this study is to analyze the satisfaction of consumers of these routes, based on surveys carried out in the High and Low Seasons. The analysis was limited by its accessible products, services, and cultural experiences. Through the statistical analysis, Binary Logistic Regression, it is intended to verify which variables are determinants to the satisfaction of consumers of Cultural Pedestrian Routes, in terms of accessibility, as well as to identify which attributes of Accessible Cultural Tourism of one itinerary can be beneficial and complementary to the other and vice versa.

The results presented indicate that there are good practices associated with Accessible Cultural Tourism and the sustainable development of the Algarve destination, and accessibility can be a contributing element in the planning and sustainable management of tourist destinations.

Key words: Accessible Cultural Tourism, Accessibility, Pedestrian Cultural Routes, Consumer Satisfaction, Accessible Historic Centres.

ÍNDICE GERAL

Índice Geral	Página
ABSTRACT	vi
ÍNDICE GERAL	vii
ÍNDICE DE FIGURAS	xi
ÍNDICE DE TABELAS	xiii
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	xv
CAPÍTULO 1 INTRODUÇÃO	1
1.1 Contextualização do tema de investigação	2
1.2 Justificação da escolha do tema	4
1.3 Delimitações do tema e objetivos de investigação.....	5
1.4 Pertinência teórica, profissional e operativa da investigação	6
1.5 A problemática da investigação	7
1.6 Organização dos principais capítulos.....	9
CAPÍTULO 2 ENQUADRAMENTO TEÓRICO	11
2.1 Turismo Acessível.....	11
2.1.1 A emergência do Turismo Acessível	11
2.1.2 Turismo Acessível num contexto de sustentabilidade	16
2.1.2.1 Dimensões e objetivos do desenvolvimento sustentável	16
2.1.2.2 Turismo Acessível - do segmento ao Turismo Sustentável.....	19
2.2 Turismo Cultural Acessível	23

2.2.1 A emergência do turismo de Rotas Culturais.....	27
2.2.2 Rotas Culturais em centros históricos.....	30
2.2.2.1 Requisitos das Rotas Culturais Pedonais	30
2.2.2.2 Ação para a acessibilidade universal dos centros históricos.....	35
2.2.2.3 Espaços pedonais acessíveis em centros históricos	38
2.3 Valor cultural das paisagens urbanas	42
2.4 A arquitetura vernacular e local como produto cultural	47
2.5 Perceções sobre o ambiente construído e a cultura local dos destinos turísticos	50
CAPÍTULO 3 CARATERIZAÇÃO DAS ROTAS PEDONAIS DOS CENTROS HISTÓRICOS DE PORTIMÃO E LOULÉ	55
3.1 Definição das Rotas Turísticas objeto de estudo	55
3.2 Ação para o Turismo Cultural Acessível em Portugal e na região do Algarve ..	56
3.3 A arquitetura vernacular como elemento de identidade cultural do Algarve	62
3.4 Metodologia aplicada para a caracterização das rotas	68
3.5 “Rota Turística Acessível” de Portimão	70
3.5.1 Introdução histórica da cidade de Portimão.....	70
3.5.2 A dimensão urbanística da “Rota Turística Acessível” de Portimão.....	72
3.5.3 A dimensão patrimonial cultural da “Rota Turística Acessível” de Portimão.	73
3.5.4 A dimensão arquitetónica da “Rota Turística Acessível” de Portimão	77
3.5.5 Informação e comunicação na “Rota Turística Acessível” de Portimão	83
3.6 Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé.....	84
3.6.1 Introdução histórica da cidade de Loulé	84

3.6.2 A dimensão urbanística dos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé	86
3.6.3 A dimensão patrimonial cultural dos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé.....	89
3.6.4 A dimensão arquitetónica dos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé.....	93
3.6.5 Informação e comunicação nos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé.....	96
CAPÍTULO 4 ESTUDO EMPÍRICO SOBRE PERCEÇÕES DAS ROTAS DE PORTIMÃO E LOULÉ	99
4.1 Objetivos da investigação	99
4.2 Metodologia de investigação	101
4.3 Desenvolvimento de um estudo piloto preliminar	105
4.4 Inquéritos	106
4.5 Recolha de dados	110
4.6 Caraterização da amostragem	111
4.7 Definição das variáveis	117
4.8 Hipóteses de Investigação	122
4.9 Definição dos modelos de regressão logística e resultados da estimação.....	124
4.10 Sumário dos resultados e teste às hipóteses de investigação	146
CAPÍTULO 5 CONCLUSÕES.....	153
 REFERÊNCIAS.....	161

Apêndice A caraterização de património, edifícios e edificado de interesse cultural na “Rota Turística Acessível” de Portimão.....	201
Apêndice B Mapas de caraterização de património, edifícios e edificado de interesse cultural na “Rota Turística Acessível” de Portimão	223
Apêndice C Justificação dos questionários dos inquéritos	257
Apêndice D identificação e avaliação dos peritos	259
Apêndice E Questionário/Inquérito em Português aplicado na “Rota Turística Acessível” de Portimão – Época Baixa e Época Alta	265
Apêndice F Questionário/Inquérito em Português aplicado nos percursos pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé – Época Baixa e Época Alta	269

ÍNDICE DE FIGURAS

	Página
Figura 2.1 Turismo e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).....	18
Figura 2.2 Abordagens da cultura para o desenvolvimento sustentável.....	21
Figura 2.3 Transversalidade do segmento de Turismo Acessível em espaços urbanos....	22
Figura 2.4 Relação do Turismo Sustentável com o Turismo Cultural Acessível.....	23
Figura 2.5 Fatores influenciadores para a construção de uma Rota Pedonal.....	31
Figura 2.6 Componentes para um ambiente urbano inclusivo.....	38
Figura 3.1 Percursos Culturais Pedonais na cidade de Loulé.....	67
Figura 3.2 Pontos de interesse – valor arquitetónico e paisagístico, Loulé	68
Figura 3.3 Percorso pedonal da “Rota Acessível” de Portimão.....	72
Figura 3.4 Junta de Freguesia de Portimão – entrada principal acessível, Portimão.....	75
Figura 3.5 Edifício com arquitetura nobre – Paços do Concelho, Portimão.....	75
Figura 3.6 Edifício da antiga fábrica conserveira <i>La Rose</i> , Portimão.....	75
Figura 3.7 Ponto interpretativo da cultura e do local, Portimão.....	75
Figura 3.8 Arte Urbana, Portimão.....	77
Figura 3.9 Mapa Edifícios com valor arquitetónico “Rota Turística Acessível” de Portimão.....	81
Figura 3.10 Estilo Urbano Ecletismo Romântico, Portimão – vão e mão-de-Fátima.....	82
Figura 3.11 Arquitetura Industrial – indústria conserveira, Portimão.....	82
Figura 3.12 Ponto de informação, com códigos <i>QR</i> , Portimão	84
Figura 3.13 Indicação de produtos alergénios alimentares, Portimão.....	84
Figura 3.14 Percursos pedonais do “Comércio” e “Património” de Loulé.....	87
Figura 3.15 Pontos de descanso para peões, Loulé.....	88
Figura 3.16 Vias públicas com zonas de ensombramento, Loulé	88
Figura 3.17 Calçada portuguesa, Loulé.....	89
Figura 3.18 Igreja de São Francisco, Loulé.....	89
Figura 3.19 Estátua do Poeta Aleixo, Café Calcinha, Loulé	92
Figura 3.20 Ponto de informação identificação dos espaços culturais, Loulé	97
Figura 3.21 Informação interpretativa da cultura, Café Calcinha, Loulé	97
Figura 3.22 Informação interpretativa: <i>Braille</i> , Códigos interativos e Áudioguias.....	98
Figura 4.1 Síntese do método triangulação.....	102

Figura 4.2 Modelo conceptual desta investigação.....	104
Figura 4.3 Estrutura e organização dos inquéritos	107

ÍNDICE DE TABELAS

	Página
Tabela 3.1 Metodologia aplicada.....	69
Tabela 3.2 Tipologias arquitetónicas presentes em Portimão.....	78
Tabela 3.3 Tipologias arquitetónicas, “Rota Turística Acessível” de Portimão.....	82
Tabela 3.4 Tipologias arquitetónicas presentes em Loulé.....	94
Tabela 3.5 Tipologias arquitetónicas, percurso “Comércio” e “Património” de Loulé	95
Tabela 4.1 Caracterização dos consumidores da “Rota Turística Acessível” de Portimão.....	113
Tabela 4.2 Caracterização dos consumidores dos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé.....	115
Tabela 4.3 Categorização das variáveis do modelo inicial “Rota Turística Acessível” de Portimão.....	118
Tabela 4.4 Categorização das variáveis do modelo inicial itinerários de “Comércio” e “Património” de Loulé.....	120
Tabela 4.5 Modelo inicial Época Alta de Portimão.....	124
Tabela 4.6 Modelo restrito Época Alta de Portimão.....	127
Tabela 4.7 Teste <i>Reset</i> Época Alta de Portimão.....	128
Tabela 4.8 Modelo inicial Época Baixa de Portimão.....	129
Tabela 4.9 Modelo restrito Época Baixa de Portimão.....	132
Tabela 4.10 Teste <i>Reset</i> Época Baixa de Portimão.....	133
Tabela 4.11 Modelo inicial Época Alta de Loulé.....	134
Tabela 4.12 Modelo restrito Época Alta de Loulé.....	137
Tabela 4.13 Teste <i>Reset</i> Época Alta de Loulé	138
Tabela 4.14 Modelo inicial Época Baixa de Loulé.....	140
Tabela 4.15 Modelo restrito Época Baixa de Loulé.....	143
Tabela 4.16 Teste <i>Reset</i> Época Baixa de Loulé	144
Tabela 4.17 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Alta de Portimão.....	146
Tabela 4.18 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Baixa de Portimão.....	146

Tabela 4.19 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Alta de Loulé.....	147
Tabela 4.20 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Baixa de Loulé	147

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

ACRRU	Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística
ARU	Área de Reabilitação Urbana
AEN	<i>Asociación Española de Normalización</i>
CDPD	Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência
DGPC	Direcção-Geral do Património Cultural
DGS	Direção Geral de Saúde Portuguesa
EUA	Estados Unidos da América
ENAT	<i>European Network for Accessible Tourism</i>
ICCROM	<i>International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property</i>
ICOMOS	<i>International Council on Monuments and Sites</i>
MUST	<i>Mobility UNESCO Sustainable Tourism</i>
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONCE	<i>Once Foundation for the Social Inclusion of Persons with Disabilities</i>
ONU	Organização das Nações Unidas
PARU	Plano de Ação para a Regeneração Urbana
RPDMP	Plano Diretor Municipal de Portimão
QR	<i>Quick Response</i>
RPDM de Loulé	Regulamento do Plano Diretor Municipal de Loulé
RPDM de Portimão	Regulamento do Plano Diretor Municipal de Portimão
RV	Realidade Virtual
TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação
UE	União Europeia
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>
UNO	<i>United Nations Organization</i>
UNWTO	<i>United Nations World Tourism Organization</i>
WCED	<i>World Commission on Environment and Development</i>
WHO	<i>World Health Organization</i>

CAPÍTULO 1 | INTRODUÇÃO

O presente Capítulo introdutório apresenta a estrutura e composição da atual tese de investigação, bem como a descrição dos seus objetivos, pertinência teórica profissional e operativa, a problemática, e, por fim, a organização implementada.

A segmentação do mercado em destinos turísticos consiste numa prática contemporânea (McKercher & Prideaux, 2020), benéfica para a imagem de um destino (Masiero & Hrankai, 2022), promotora da sustentabilidade turística (Fernández, Bonillo, & Taulet, 2019), e favorecedora para a implementação do Turismo Cultural (Ortega, Requena, & Villaverde, 2021), podendo-se considerar que é neste contexto que emergiu o Turismo Acessível.

Para a segmentação do mercado de um destino é necessária uma abordagem multidisciplinar (Tzortzaki, Mihiotis, & Agiomirgianakis, 2011). No meio académico verifica-se esta tendência (Zhao & Ritchie, 2007), justificada pela sua vertente prática (Song, Qiu, & Park, 2023) e promotora do desenvolvimento da indústria do turismo.

O tema escolhido para esta tese centra-se no Turismo Cultural Acessível. A análise científica e académica relativa às perceções dos turistas sobre as infraestruturas turísticas acessíveis (estudos de acessibilidade percebida) são escassas ou quase nulas. A revisão de literatura efetuada para este estudo permite verificar uma ausência de conhecimento ou um *gap* sobre este aspeto do Turismo Acessível. A pertinência da atual investigação está no objetivo proposto, isto é, diagnosticar e determinar a satisfação dos consumidores dos percursos pedonais e culturais de Portimão e Loulé.

Alguns autores defendem a existência de um *gap* sobre o caminhar como atividade turística (Hall & Ram, 2018), por exemplo nos centros históricos (Mansouri & Ujang, 2017), as suas expectativas e os níveis de satisfação dos turistas sobre as rotas pedonais (Mansouri & Ujang, 2016).

A aquisição de conhecimento em outras áreas é fundamental para a fase da argumentação e discussão, destacando-se as áreas do Património, Cultura, Reabilitação Urbana, Acessibilidade segundo a abordagem do *Design* Universal e Mobilidade Urbana. A aquisição desta retórica/conhecimento é baseada na revisão de literatura. Ressalva-se que alguns dos dados teóricos são transversais a outras temáticas

académicas e.g. o Turismo de Rotas, o Turismo de Cidade, o Turismo Patrimonial, o Turismo Cultural, o Turismo Acessível, o *Smart Tourism*, o *Slow Tourism*, o Turismo Sustentável e o Turismo Sénior.

O tema de estudo proposto para esta investigação é: “Turismo Cultural Acessível no destino Algarve. Caso de estudo dos percursos pedonais nos centros históricos das cidades de Portimão e de Loulé”. O trabalho de investigação apresentado é composto pela aquisição de conhecimento teórico qualitativo, a partir de dados aplicáveis na fundamentação do modelo explicativo estatístico e suas variáveis. Por sua vez, os dados quantitativos servirão para a caracterização dos objetos de estudo, em termos de acessibilidade objetiva e do valor estético/patrimonial do edificado, e a caracterização da amostra dos seus consumidores e aplicáveis na análise estatística. Através da análise estatística, Regressão Logística Binária, serão testadas algumas hipóteses. As respostas obtidas serão reveladoras dos fatores contribuidores para a satisfação dos consumidores do Turismo Cultural Acessível, mais concretamente dos percursos pedonais turísticos dos centros históricos de Portimão e Loulé.

Nesta investigação teve-se em consideração os elementos definidores das paisagens culturais urbanas (Katelieva & Muhar, 2022), dos espaços públicos (Chitrakara, Baker, & Guaralda, 2022), bem como os diversos produtos e aspetos de interação existentes nos objetos em análise. Trata-se de componentes que poderão explicar a satisfação e, conseqüentemente, dar resposta(s) às necessidades dos consumidores (Al-hagla, 2010), nomeadamente, na(s) questão(ões) da(s) acessibilidade(s) nos centros históricos e/ou patrimoniais (Porto, Rucci, Darcy, Garbero, & Almond, 2019).

1.1| Contextualização do tema de investigação

Um destino acessível para todos deve ser concebido de acordo com os princípios do *Design Universal* (Buhalis & Darcy, 2011), permitindo (novas) experiências para todos (Daniels, Rodgers, & Wiggins, 2005; Darcy & Taylor, 2009). Um destino acessível proporciona produtos de excelência, que garantam a autonomia, a dignidade e a equidade para todos os consumidores (Vila, Darcy, & González, 2015). Tal facto é notório nos espaços públicos dos centros urbanos (Chitrakara et al., 2022), onde as

experiências turísticas culturais devem conter o “Sentido do Lugar” (Christou, Farmaki, Saveriades, & Spanou, 2019). Igualmente conhecido como *Genus Loci*, trata-se de um fator importante para a percepção/interpretação dos valores patrimoniais, fundamentais para a modelação do espaço turístico. Este facto inclui as rotas culturais (Duda, 2022). A autenticidade cultural potencia a procura turística, em particular em ser acessível para todos (Darcy & Taylor, 2009; Devile & Kastenholz, 2018).

A acessibilidade tem ganho uma maior visibilidade no turismo (Harju-Myllyaho & Jutila, 2018). Os modos de deslocação até um destino (mobilidade) e os modos de deslocação dentro de um destino (acessibilidade) são conceitos distintos. São noções que devem ser demarcadas. Na prática esta distinção de conceitos permite implementar uma mudança no comportamento turístico e na procura de experiências autênticas (Doğan & Jelinčić, 2023). Neste sentido, o *Design Universal* no turismo deve estar presente na criação de infraestruturas acessíveis e para todos (Buhalis & Darcy, 2011).

Os percursos pedonais turísticos culturais podem ser acessíveis, através de infraestruturas seguras, confortáveis e com a possibilidade de serem utilizadas por todos os cidadãos (EFC, 2013). Estes tipos de produtos operam como ações coletivas. Podem mesmo orientar os consumidores para espaços menos visitados e disponibilizar outras atrações turísticas (Doğan & Jelinčić, 2023). Os percursos pedonais culturais têm um papel importante na divulgação dos valores do património cultural. Também desempenham uma função promotora do desenvolvimento social. Neste prisma, são produtos influenciadores do desenvolvimento económico sustentável, devido à criação de experiências centradas na mobilidade sustentável, tal como a marcha a pé (Pira, Gemma, Gatta, Carrese, & Marcucci, 2021).

As rotas culturais propõem um conjunto de produtos e serviços existentes desde os primórdios da atividade turística (Buhalis, 2015). As rotas turísticas tendem a basear-se numa única atração turística (Denstadli & Jacobsen, 2011), explorando um único tema cultural. Uma rota pedonal acessível integra uma infraestrutura nivelada (sem desníveis) com largura livre de obstáculos, detentora de uma superfície lisa, regular, antiderrapante e antitrepidante. Deve também ser de fácil navegação, com pontos turísticos de interesse, possuidores de informação adequada, em diversos suportes e acessíveis para todos. Os serviços existentes devem dar uma opção de escolha e/ou ser possível construir um itinerário, sendo ele adequado às necessidades dos consumidores

(Rodríguez, Molina, Pérez, & Caballero, 2012).

O caminhar faz parte da experiência turística e da mobilidade sustentável (Hall & Ram, 2018). Os processos de mitigação das alterações climáticas na indústria do turismo promovem a aplicação de medidas mais sustentáveis (Demeter, Fechner, & Dolnicar, 2023). A importância da acessibilidade está presente no desenvolvimento e na gestão sustentável de um destino (Correia & Kozak, 2022). A acessibilidade na cultura é considerada pelos defensores do património e dos direitos humanos (Logan, 2012). A questão da acessibilidade cultural é uma temática emergente, particularmente em rotas turísticas com ambientes ou paisagens culturais.

1.2| Justificação da escolha do tema

O acesso, a inclusão e a acessibilidade são conceitos com diferentes significados. São definições quase sempre individuais e sentidas em diferentes contextos (Eichhorn & Buhalis, 2011). Neste sentido, Darcy & Buhalis (2010) advogam o Turismo Acessível para ocorrer um turismo inclusivo e para todos.

O destino do Algarve tem fortes potencialidades em estar associado a uma imagem patrimonial e cultural. O uso do património não está somente na sua contemplação turística. Independentemente do destino ou do lugar, pode estar presente na sua função cenográfica para eventos (Sørmoen, 2009). O Algarve é uma região rica em centros históricos de valor patrimonial. Muitos destes espaços são dinamizados para eventos culturais, *e.g.* o Festival MED no centro histórico de Loulé (Silva, Viegas, & Caiado, 2011; Carvalho, Ferreira, & Figueira, 2011) ou a Festa da Sardinha no centro Histórico de Portimão (Henriques & Custódio, 2010). São centros históricos com um urbanismo de proximidade, onde estão consolidadas as relações de vivências e dos hábitos populares dos residentes. Mesmo durante a pandemia do COVID-19, alguns destes eventos decorreram com as devidas restrições impostas pela Direção Geral de Saúde Portuguesa (DGS).

Segundo Rosa, Tavares e Loureiro (2020), a criação de infraestruturas pedonais acessíveis é vital para o desenvolvimento de centros históricos. Estes autores também defendem que estas infraestruturas pedonais podem ser multiplicadoras na atratividade

turística. O Turismo Acessível em espaços urbanos históricos poderá beneficiar os visitantes e os residentes. Esta situação é perceptível no caso de Portimão. Grande parte do comércio desta cidade situa-se no centro histórico, onde está inserida a “Rota Turística Acessível” de Portimão. A implementação de uma rota pedonal turística acessível pode ser considerada uma medida sustentável (Hall & Ram, 2018), sendo um elemento promotor da integração social e defensor do património cultural, contribuindo para conservar e melhorar o bem-estar de todos (Pahrudin, Liu, & Li, 2022). A acessibilidade é um parâmetro de qualidade e aplicável nas atrações turísticas, podendo mesmo ser determinante para a satisfação dos visitantes (Alén, Dominguez, & Losada, 2012).

Henríquez, Cano, Galan e Robles (2022) revelam a importância do Turismo Acessível para o meio académico. Destacam também a importância dos ambientes turísticos acessíveis para a satisfação dos consumidores, tratando-se de uma temática que deve ser explorada em futuras investigações. A análise académica sobre o Turismo Cultural Acessível na região do Algarve é escassa, particularmente, sobre ambientes urbanos históricos acessíveis, suas experiências, produtos e serviços turísticos. Neste sentido, evoca-se Eichhorn e Buhalis (2011) que revelam a necessidade de estudos académicos e aprofundados sobre as experiências turísticas acessíveis.

Assim se justifica o tema desta investigação focalizado na avaliação objetiva e percebida das infraestruturas associadas a rotas de Turismo Cultural e/ou Acessível em dois centros históricos localizados no Algarve.

1.3| Delimitações do tema e objetivos de investigação

A atual investigação realça as características de infraestruturas acessíveis segundo a abordagem do *Design Universal*, bem como os valores patrimoniais da paisagem urbana em rotas localizadas em centros históricos, por terem implicações para o Turismo Cultural Acessível. Estes dados qualitativos servem de base teórica e de contextualização sobre o Turismo Cultural Acessível. Também são reveladoras das novas tendências (Vila et al., 2015).

Em termos de definição de rotas, Portimão e o seu centro histórico foram pioneiros e inovadores enquanto destino acessível: a “Rota Turística Acessível”, operacional a partir de 2010, foi desenvolvida através de projetos de mobilidade e acessibilidade urbana e é considerada a primeira rota pedonal turística e acessível em Portugal, num percurso pedonal contínuo, sem barreiras urbanísticas, abrangendo os serviços públicos, espaços culturais e a área comercial da “Baixa” da cidade. Para além de dar a conhecer os pontos notáveis da cidade de Portimão aos seus visitantes, esta rota consiste num equipamento urbano que pode ser usufruído pelos residentes.

Por sua vez, a cidade de Loulé diferenciou-se em processos de Regeneração Urbana que envolveram os espaços públicos do seu centro histórico, tendo sido implementados, em 2012, os itinerários pedonais “Património” e “Comércio” que visavam especificar as potencialidades do espaço histórico da cidade. Um dos objetivos da implementação destes percursos pedonais estava em ser usufruído por todos os cidadãos com mobilidade reduzida (visitantes ou residentes).

Em ambos os casos, as políticas municipais de mobilidade e de regeneração urbana desencadearam processos de dinamização e de desenvolvimento do Turismo Acessível.

Este trabalho académico pretende verificar quais as potencialidades do Turismo Cultural Acessível em dois percursos pedonais, localizados em dois centros históricos distintos, limitados geograficamente por: produto turístico (rota), serviços, experiências culturais acessíveis e em duas épocas sazonais - Época Alta e Época Baixa. O resultado consiste no diagnóstico das variáveis que levam à satisfação dos consumidores de percursos pedonais culturais, ao nível da acessibilidade e dos valores patrimoniais, em dois destinos do Algarve. Outro objetivo proposto é verificar quais os atributos de Turismo Cultural Acessível de um itinerário que podem ser benéficos e complementares para o outro e vice-versa. Em suma, a atual investigação tem uma componente técnico-científica aplicada no sentido prático.

1.4| Pertinência teórica, profissional e operativa da investigação

O Turismo Acessível é um segmento potencializador da qualidade de destino (Darcy & Buhalis, 2010). A sua aplicabilidade tem consequências positivas,

nomeadamente, na qualidade e da imagem (Vila et al., 2015). Daí a sua visibilidade e importância no turismo (Harju-Myllyaho & Jutila, 2018). As acessibilidades em centros históricos com paisagens urbanas patrimoniais são muitas vezes alvo de avaliação (Vila et al., 2015; Porto et al., 2019).

A temática do Turismo Acessível surge com um estudo de Smith (1987), onde são analisados os impactos das barreiras físicas na satisfação dos consumidores com deficiência. No entanto, ainda se considera um tema academicamente pertinente, com potencialidades nas interações com outras áreas (Henríquez et al., 2022), destacando-se a sustentabilidade turística ou o segmento *Smart Tourism*.

A relevância deste estudo está presente nos objetivos propostos, com carácter teórico-prático, que oferece uma análise comparativa do Turismo Cultural Acessível. Em termos práticos, permite determinar quais as medidas que elevam a sustentabilidade, a qualidade do turismo (Qiu, Dooley, & Xie, 2020), o melhoramento da imagem do destino e potenciam os serviços/produtos culturais acessíveis.

Esquemáticamente, o modelo de investigação foi dividido em 5 fases: 1.^a fase - a formulação da questão da investigação; 2.^a fase - a construção do modelo; 3.^a fase - a solução do modelo; 4.^a fase - a validação do modelo e por fim, 5.^a fase - a apresentação dos resultados. A modelagem aplicada é a análise estatística de Regressão Logística Binária. Esta metodologia permite encontrar uma resposta otimizada, descrever e explicar a relação entre a satisfação dos consumidores dos percursos pedonais dos centros históricos de Portimão e Loulé, consoante as épocas sazonais, através de variáveis ligadas à acessibilidade.

1.5| A problemática da investigação

Sobre o destino Portugal, foram publicados alguns estudos sobre o Turismo Acessível, em diversas áreas: as boas práticas do Turismo Acessível em Portugal (Prates & Garcia, 2009; Devile, Garcia, Carvalho & Neves, 2012); acessibilidade *web* de estabelecimentos hoteleiros (Teixeira, Eusébio, & Teixeira, 2022); acessibilidade dos *websites* da área do turismo (Gonçalves, Camarinha, Abreu, Teixeira, & Silva, 2020); o consumidor com deficiência e as suas capacidades de participar em experiências de lazer

(Figueiredo, Eusébio, & Kastenholz, 2012); a importância do Turismo Acessível para uma região (Machado, 2020); o mercado Ibérico do Turismo Acessível (Almonte, 2014) e as barreiras existentes para os consumidores de Turismo Acessível (Alves, Eusébio, Saraiva, & Teixeira, 2020). Existe uma tendência para estudos sociais sobre as experiências culturais, nomeadamente, em museus (Mesquita & Carneiro, 2012; Martins, 2014; Dias & César, 2016).

Para a região do Algarve, alguns artigos foram publicados, demonstrando a importância da cultura para o turismo da região do Algarve, *e.g.* a importância dos centros históricos (Ferreira & Costa, 2006), o Turismo Sustentável e a sua relação entre a cultura e turismo do Algarve (Neto, 2015), as experiências culturais em museus do Algarve (Gonçalves, 2015; Gameiro & Ramos, 2015), a interligação da paisagem com a gastronomia local (Bernardes & Carvalho, 2015) e as potencialidades da acessibilidade pedonal no centro histórico da cidade de Faro (Rosa et al., 2020) ou mesmo sobre o alojamento acessível (Simões, 2017).

No entanto, tanto à escala nacional como regional, são escassos os estudos sobre as infraestruturas e o ambiente informacional associado ao Turismo Cultural Acessível.

Neste contexto de Turismo Acessível, as infraestruturas pedonais têm de ter características específicas em termos de espaços livres de obstáculos, inclinações longitudinais suaves, pavimentos lisos, regulares, antiderrapantes e antitrepidantes, entre outros, para atenderem às necessidades dos turistas com deficiência ou dos turistas idosos. Por vezes estas necessidades são divergentes, soluções técnicas que atendem às especificidades de algumas pessoas com deficiência não são adequadas para outras. A questão que se coloca é:

Qual a perceção destes percursos pedonais por parte dos turistas com e sem deficiência?

Os estudos em turismo sobre acessibilidade percebida são escassos e têm-se focalizado em utilizadores com deficiência. Existe um *gap* na literatura, no estudo de avaliação da acessibilidade percebida, ou no estudo de satisfação com o ambiente

construído e informacional, por parte dos turistas com ou sem deficiência. Estes estudos devem ser desenvolvidos considerando o caso particular das rotas culturais, que constituem ambientes construídos específicos. Assim, a questão que se coloca nesta investigação é:

Qual a satisfação dos consumidores dos percursos pedonais da “Rota Turística Acessível” de Portimão e dos Percursos Pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé?

1.6| Organização dos principais capítulos

O trabalho apresenta-se estruturado em 5 capítulos, que podem ser organizados em duas partes. A primeira parte da investigação envolve os Capítulos 1 e 2, estando associada à parte teórica de base bibliográfica. Já a segunda parte é mais ligada à parte empírica.

O Capítulo 1, de natureza introdutória, revela a problematização e os objetivos de investigação. Nesta parte do trabalho apresenta-se a lógica organizativa e as especificidades da investigação, onde se explica toda a sua argumentação e as opções tomadas.

A parte teórica desenvolve-se no Capítulo 2, tendo como objetivo obter um enquadramento qualitativo a partir da revisão de literatura. Pretende-se que sejam explorados determinados subtemas, com o fim de enriquecer a discussão sobre:

- 1.º O Turismo Acessível;
- 2.º O Turismo Cultural Acessível considerando rotas pedonais em centros históricos;
- 3.º O valor cultural das paisagens urbanas;
- 4.º A arquitetura vernacular e local como produto cultural;
- e 5.º As perceções sobre o ambiente construído e a cultura local dos destinos turísticos.

No Capítulo 3 desenvolve-se um estudo empírico sobre a caracterização urbanística e arquitetónica da “Rota Turística Acessível” de Portimão e a dos itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé.

Com um conteúdo também empírico, o Capítulo 4 contém a parte mais conceptual da investigação, revelando: a metodologia, *design* da investigação, procedimentos da pesquisa exploratória (modelo estatístico), instrumentos de recolha de dados e tratamento de dados, e por fim, apresenta os resultados alcançados. Esta dissertação finaliza-se com o Capítulo 5 onde são produzidas as conclusões, restrições e contributos do atual estudo para a área do turismo, nomeadamente, para o destino Algarve no mercado do Turismo Cultural Acessível.

CAPÍTULO 2 | ENQUADRAMENTO TEÓRICO

2.1| Turismo Acessível

2.1.1| A emergência do Turismo Acessível

O fim da Segunda Guerra Mundial promoveu globalmente múltiplas mudanças socioculturais (Jafari, 2000), indutoras dos movimentos de integração e de inclusão social que consideravam as especificidades das pessoas com deficiência. Em 1960, surgem os Jogos *Stoke Mandeville* (Inglaterra), mais tarde denominados de Jogos Paraolímpicos, levando os destinos organizadores a obter condições de acessibilidade física para as pessoas com deficiência (Darcy, Frawley, & Adair, 2017; Darcy, McKercher, & Schweinsberg, 2020). Mas, só em 2014, na 1ª Conferência da *United Nations World Tourism Organization* (UNWTO), sobre o Turismo Acessível, foi aprovada a Declaração de *San Marino* (UNWTO, 2014a), documento que incentiva a existência do Turismo Acessível nos seus Estados-membros.

A Declaração dos Direitos das Pessoas com Deficiência, de 1975, instrumento internacional dos direitos humanos, elaborado pela Convenção das *United Nations Organization* (UNO), Organização das Nações Unidas (ONU), tem como missão garantir e proteger os direitos e a dignidade das pessoas com deficiência (UN General Assembly, 1975). Esta Declaração levou a dinâmicas institucionais e governamentais que induziram a alterações jurídicas nos países que a retificaram em múltiplos domínios, e.g. urbanismo ou a mobilidade (Darcy & Buhalis, 2010) e cultura (Richards, Pritchard, & Morgan, 2010).

Em 1978, *Elaine Ostroff* e *Cora Beth Abe* fundaram *Adaptive Environments Centre* (Centro de Adaptação de Ambientes), em *Boston* nos Estados Unidos da América, (EUA) e rejeitaram a divisão da população humana em pessoas sãs e as com deficiência, requerendo-se a inclusão e a necessidade da participação de todas as pessoas no desenvolvimento (Coleman, Lebbon, Clarkson, & Keates, 2003). Em 1985, o arquiteto *Ron Mace*, começou ativamente a promover o conceito que denominou de “*Universal Design*” referindo que não se pretendia encontrar soluções especializadas e

estigmatizantes para as pessoas com deficiência, mas sim, um tratamento igual para todos, um *design* para a maioria das pessoas desde as crianças até às pessoas idosas.

O conceito de *Design Universal* traduz “(...) o *design de produtos e de meios físicos a utilizar por todas as pessoas, até ao limite máximo possível, sem necessidade de se recorrer a adaptações ou a design especializado (...)*” (Center for Universal Design, 1997). A operacionalização deste conceito está associada a um conjunto de princípios: 1.º Uso equitativo; 2.º Uso flexível; 3.º Uso simples e intuitivo; 4.º Informação de fácil perceção; 5.º Tolerância ao erro; 6.º Baixo esforço físico e 7.º Dimensão e espaço para aproximação e uso. A implementação deste conceito e princípios visa simplificar a vida a todos, fazendo com que os produtos, as comunicações e o meio edificado sejam mais utilizáveis por um número cada vez maior de pessoas, a um preço baixo e sem custos adicionais. Em consequência, atende às pessoas de todas as idades, estaturas e capacidades, ou seja, todo o cidadão desfruta da sua implementação, e toda a sociedade beneficia das soluções físicas encontradas para os edifícios e áreas públicas, meios de comunicação, produtos como mobiliário urbano, mobília ou utensílios domésticos. Desta forma, o *Design Universal* visa desenhar espaços e produtos inclusivos para que todas as pessoas os possam utilizar, sem qualquer adaptação ou estigma (Simões, 2006; Afacan & Erbug, 2009).

Paralelamente, na década de oitenta do século XX, o Conselho da Europa cria o *Committee on the Rights of Persons with Disabilities* (CRPD), Comité para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, que teve por finalidade promover uma política coerente para a inclusão das pessoas com deficiência. Sob a dependência deste, atua um grupo de peritos sobre acessibilidade, formado em 1987, para estudar as maneiras de melhorar a acessibilidade integral do meio edificado. É neste contexto que surge o “Conceito europeu de acessibilidade” que foi estabelecido em março de 1996, pela Comissão Central de Coordenação para a Promoção da Acessibilidade (*Central Coordinating Commission for the Promotion of Accessibility*). A acessibilidade é “(...) a característica de um meio físico ou de um objeto que permite a interação de todas as pessoas com esse meio físico ou objeto e a utilização destes de uma forma equilibrada, respeitadora e segura (...)” (Aragall et al., 2003). Assim, o conceito de acessibilidade universal surge associado à abordagem do *Design Universal*.

É neste contexto que surge, nos anos oitenta, o conceito de Turismo Acessível (Lee, Agarwal, & Kim, 2012), pela publicação de Smith (1987) sobre os impactos das

barreiras físicas de um destino nos níveis de satisfação dos visitantes com deficiência, bem como a determinação das suas percepções (Devile, Jesus, & Cruz, 2011). Simultaneamente, a consideração da acessibilidade universal no turismo surge, em Inglaterra, em 1989, através do conceito *Tourism for All* (Agovino, Casaccia, Garofalo, & Marchesano, 2017; Harju-Myllyaho & Jutila, 2018).

Desde então, o interesse pelo Turismo Acessível tem aumentado no meio académico e na indústria do turismo (Darcy & Buhalis, 2010). O Código de Ética Global para o turismo indica que se deve ter em consideração a compreensão e promoção dos valores éticos comuns à Humanidade (UNWTO, 2001). O Turismo Acessível surge como um dos segmentos emergentes no turismo (Sisto, Cappelletti, Bianchi, & Sica, 2021). Analisa-se em nicho ou por temáticas, e.g. na perspetiva cultural (Harju-Myllyaho & Jutila, 2018). Neste sentido, em 2006, surge a *European Network for Accessible Tourism* (ENAT), instituição europeia certificadora da acessibilidade de serviços e de produtos turísticos.

O *Design Universal* é um dos fatores promotores do desenvolvimento do Turismo Acessível (Darcy, Cameron, Dwyer, Taylor, Wong, & Thomson, 2008; Michopoulou, Darcy, & Ambrose, 2015) e da competitividade dos destinos (Hong, 2009; Michopoulou et al., 2015). No entanto, a diversidade de barreiras existentes no turismo é significativa (Diego & Velasco, 2003). Com a aplicabilidade deste segmento é possível melhorar a qualidade dos serviços e ofertas turísticas de um destino (Devile et al., 2011).

Darcy & Dickson (2009) definem o Turismo Acessível num segmento que permite atender às pessoas com requisitos de acesso, em termos de mobilidade, visão, audição e/ou de âmbito cognitivo, de forma a operar com independência, equidade e dignidade através da entrega de produtos, serviços e ambientes turísticos de conceção universal para todas as pessoas, abrangendo as que viajam com crianças em carrinho de bebé, pessoas com deficiência e pessoas idosas. Esta definição adota toda a abordagem em que as pessoas, ao longo da sua vida, beneficiam de uma oferta turística acessível (Darcy et al., 2020). A UNWTO (2016) refere que o Turismo Acessível também considera as pessoas em recuperação médica ou doenças de momento, as pessoas com deficiência temporária, as que transportam bagagem/buggies/artigos pesados, as grávidas, as crianças, as pessoas de baixa e alta estatura e as pessoas obesas. Assim, a evolução do conceito de Turismo Acessível levou para uma imagem de turismo de qualidade e para

todos (UNWTO, 2014b).

Em termos de dados estatísticos, realça-se que mais de um bilhão de pessoas, cerca de 15 % da população mundial possui alguma deficiência (WHO, 2012), prevendo-se o aumento para 1,2 mil milhões até 2050 (Darcy et al., 2020), 127 milhões de europeus são possuidores de alguma necessidade especial durante a sua experiência turística (ENAT, 2008). Em países com esperança de vida superior a 70 anos, os indivíduos passam em média cerca de 8 anos com algum tipo de deficiência (WHO, 2023). O aumento global da população sénior é notório (Losada, Alén, Domínguez, & Nicolau, 2016; Cocco & Brogna, 2018). Entre 2000 e 2050, a população com mais de 60 anos irá aumentar de 605 milhões para 2 mil milhões, e o grupo de cidadãos com mais de 80 anos irá quadruplicar, aproximadamente 400 milhões pessoas (WHO, 2012; Mineiro, 2017; Lyu, 2017). Em suma, segundo a *World Health Organization* (WHO), Organização Mundial da Saúde (OMS), a estimativa global da deficiência está a aumentar devido ao envelhecimento da população, à rápida propagação de doenças crónicas e aos avanços na área da medicina e saúde (WHO, 2011).

As dimensões do mercado europeu são significativas: cerca de 45 milhões de indivíduos tem algum tipo de deficiência, na União Europeia (UE) entre a 60 a 80 milhões de pessoas (13 % a 17 %) tem mobilidade condicionada (Buhalis, Eichhorn, Michopoulou, & Miller, 2006) e cerca de 80 milhões são pessoas com deficiência, incluindo seniores com mais 65 anos (Comissão Europeia, 2016). Considerando o Reino Unido, França, Alemanha, Itália e Espanha, estes países têm o maior número de pessoas com mobilidade condicionada, cerca de 10 milhões (Turismo de Portugal, 2015). O segmento Sénior é um mercado em ascensão no Turismo Acessível (Almonte, 2014; Cocco & Brogna, 2018), devido aos processos de envelhecimento ativo, aos avanços da medicina bem como às melhorias na avaliação das deficiências (Benjamin, Bottone, & Lee, 2021). Assim trata-se de um mercado com crescimento rápido, comparativamente com outros segmentos (Gassiot, 2016).

O ambiente turístico deve ser projetado para que todos possam usufruí-lo sem qualquer necessidade de instalações adaptadas ou segregadas (Vale, Ascensão, Raposo, & Figueiredo, 2017). McIntosh & Harris (2018) demonstram a importância sociológica do Turismo Acessível, pelas suas experiências de hospitalidade mais ricas, pessoais, únicas e memoráveis. Os destinos acessíveis têm de garantir funcionalmente

independência das pessoas e equidade (Persson, Ahman, Yngling, & Gullisen, 2014). As restrições intrapessoais são fatores mais enfatizados nas pessoas com deficiência, influenciando na sua percepção, vulnerabilidade, ansiedade e stress (Richards et al., 2010). Deste modo, os consumidores do Turismo Acessível têm preferência para viajarem nas épocas menos procuradas, e normalmente, em grupo ou em família (Machado, 2020).

Os serviços/produtos dos transportes e alojamento são os mais problemáticos (Lyu, 2017), devido às experiências negativas na saúde/segurança e qualidade dispare consoante o destino e dos seus consumidores (Darcy & Pegg, 2011). A acessibilidade pode melhorar positivamente a qualidade dos serviços, reduzir a sazonalidade, criar produtos únicos e melhorar as infraestruturas de transportes. Os benefícios económicos estão no aumento de mercado (Dwyer & Darcy, 2011) e no fluxo das receitas, fidelização e aumento da rentabilidade (UNWTO, 2014b). Os destinos acessíveis podem melhorar a qualidade de vida dos residentes, através da sustentabilidade e inclusão social (Xu, Wang, Tang, & Ye, 2022).

As experiências e produtos turísticos urbanos patrimoniais devem ter na sua oferta a arquitetura e a cultura local (Saeedi & Hanzae, 2016). A falta de qualidade urbana pode levar a discrepâncias na avaliação da qualidade dos serviços/locais visitados (UNWTO, 2014b).

A acessibilidade nos centros urbanos e históricos, só é possível pela ausência de barreiras, *e.g.* as barreiras arquitetónicas e culturais (Sisto et al., 2021). Para Smith (1987) existem três tipos de barreiras no ato de consumo de turismo: barreiras intrínsecas (resultantes principalmente dos níveis de função cognitiva, física e psicológica do próprio turista); barreiras ambientais (que consistem em limitações impostas externamente); e barreiras interactivas (resultantes da interação recíproca entre o turista e o meio imediato). Segundo Figueiredo et al. (2012) ocorrem diferentes comportamentos de viagem, motivações, interesses e necessidades, motivados pelos diversos tipos de deficiência.

Com as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), o acesso à informação pode ser facilitado com o *Design Universal* (Eichhorn & Buhalis, 2011), através dos seus princípios *e.g.* uso equitativo, simples e intuitivo (Darcy & Buhalis, 2010). A

comunicação acessível pode aumentar a segurança e os níveis de participação dos visitantes (Buhalis & O' Connor, 2005; Alves et al., 2020), tornando as experiências turísticas mais equitativas e para todos (Eichhorn, Miller, Michopoulou, & Buhalis, 2008; Darcy et al., 2020). As TIC também dão acesso a dados *Smart* de um destino (Buhalis & Amaranggana, 2014), nomeadamente, sobre mercados específicos benéficos para Turismo Acessível (Gonçalves, Dorsch, & Figueiredo, 2022). O Projeto Novo *Bauhaus* Europeu propõe a implementação de espaços/experiências sustentáveis e inclusivas, inspiradas pela arte e cultura local (EU, 2022), que podem ser acessíveis aos visitantes através de ferramentas *Smart*.

A crise climática e a pandemia *COVID-19* exibiram a necessidade de novas abordagens urbanas e mais inteligentes (UNESCO, 2020; García, Kubus, Bustillo, & García, 2021). As *Smart Cities* podem elevar a qualidade do Turismo Acessível e sustentável (Romão, Kourtit, Neuts, & Nijkamp, 2018). As alterações climáticas no turismo têm tido implicações (Paramati, Alam, & Chen, 2017), e consequentemente, provocado novas estratégias nas áreas da mobilidade sustentável e da reabilitação urbana. A acessibilidade segundo a abordagem do *Design Universal* deve fazer parte de Turismo Sustentável. Para além da questão de direitos humanos é uma oportunidade económica (UNWTO, 2014b), nomeadamente, da economia de baixo carbono.

O Turismo Acessível surgiu associado à inclusão social, de forma a garantir condições para que os viajantes com deficiência tenham a mesma igualdade de oportunidades no acesso físico aos destinos turísticos e produtos. Mais tarde, é articulado com o direito ao acesso à informação e aos serviços, que têm de ser adaptados às necessidades dos consumidores. Atualmente é considerado um atributo de qualidade nos destinos turísticos.

2.1.2| Turismo Acessível num contexto de sustentabilidade

2.1.2.1| Dimensões e objetivos do desenvolvimento sustentável

O conceito de desenvolvimento sustentável foi apresentado em 1987 (WCED, 1987), pela *World Commission on Environment and Development* (WCED), Comissão Mundial sobre Ambiente e Desenvolvimento com o intuito de encontrar um equilíbrio entre o desenvolvimento económico, o desenvolvimento social, e a conservação dos

recursos naturais. A tradicional ênfase pelo crescimento económico baseado na exploração de recursos naturais, levou à emergência do conceito de "sustentabilidade", em que se advoga que a associação com um maior desenvolvimento não é essencial, promovendo-se um conjunto de objetivos e valores mais abrangentes, que integra a equidade social e a justiça (Dessin, Soini, Fairclough, & Horlings, 2015).

Efetivamente, o termo "sustentabilidade" traduz a qualidade da manutenção de algo por tempo indefinido, de forma a conseguir-se um equilíbrio dinâmico, interdependência entre os ecossistemas naturais e os humanos, levando à manutenção temporal destes, bem como, a um desenvolvimento humano próspero e harmonioso (Costanza, 1997). O seu desenvolvimento melhora a qualidade da vida do Homem, simultaneamente respeita a capacidade de produção dos ecossistemas (Mikhailova, 2004).

Existem múltiplos modelos conceptuais sobre os pilares e as dimensões da sustentabilidade. Sachs (2002) apresenta oito dimensões da sustentabilidade, que para além da promoção e conservação ambiental devem conter a dimensão social e cultural:

- Dimensão social – atende à igualdade social com qualidade de vida e acesso a serviços sociais;
- Dimensão cultural – promove o equilíbrio entre a tradição, a inovação e a preservação da identidade local;
- Dimensão ecológica – considera a preservação do potencial do capital natural na produção de recursos renováveis e a limitação do uso dos recursos não renováveis;
- Dimensão ambiental - atende à capacidade de autodepuração dos ecossistemas naturais;
- Dimensão territorial – promove estratégias urbanas e/ou rurais, com investimento integrado, tendo em consideração as áreas em risco tanto a nível ecológico como social procurando uma maior coesão e equidade ecológica e social;
- Dimensão económica – incentiva um desenvolvimento equilibrado, inovador e contínuo, uma produção autónoma e apoiada pela ciência bem como pela tecnologia;
- Dimensão política nacional – incita à implementação dos valores democráticos e dos direitos humanos por empresas e governos para a construção de sociedades com padrões de coesão social equilibrados e inclusivos;

- Dimensão política internacional – promove a paz e a cooperação internacional, o controle financeiro internacional, a gestão da diversidade natural e cultural e a cooperação científica e tecnológica.

A equidade e igualdade social originalmente relacionadas com o acesso a recursos naturais, a qualidade ambiental e o desenvolvimento económico (Serageldin, 1993; Fiack, Cumberbatch, Sutherland, & Zerphey, 2021), têm vindo a ser associadas à igualdade de oportunidades no acesso a bens, serviços e à informação. A carência no acesso a bens e serviços, quer em termos de acesso físico como à informação (Benjamin, Bottone, & Lee, 2021), têm vindo a ser percebidas nos espaços culturais (Ezeani, Ukwoma, Gani, Igwe, & Agunwamba, 2017).

A sustentabilidade constitui uma das novas abordagens da gestão urbana (Gomis, Parra, Hoffman, & McNulty, 2011), pelo que, pela sua dimensão social, o direito ao acesso à cidade tem vindo a ser promovido institucionalmente.

Em 2015, a ONU propôs a Agenda para o Desenvolvimento Sustentável de 2030, composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas (UN, 2015). A UNWTO, em 2017, Ano Internacional do Turismo Sustentável para o Desenvolvimento, sensibilizou os decisores turísticos para a associação entre o turismo e os ODS (Figura 2.1).

Figura 2.1 Turismo e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)



Fonte: UNWTO, Site: <https://www.unwto.org/tourism4sdgs>, consultado em 2021

Constata-se, no Objetivo 11, a promoção das cidades e comunidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, através dos transportes públicos, espaços públicos, património cultural e natural, tendo-se especial atenção às necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, particularmente mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas. Este Objetivo tem implicações diretas no Turismo Acessível.

Após a pandemia *COVID-19*, a UNWTO (2021) promoveu a existência de um turismo responsável, sustentável e inclusivo, de acordo com os ODS. O turismo tem um papel importante nas seguintes áreas-chave: (a) crescimento económico inclusivo e sustentável; (b) inclusão social, emprego e redução da pobreza; (c) eficiência na gestão de recursos, proteção ambiental e alterações climáticas; (d) valores culturais, diversidade e património e (e) compreensão mútua, paz e segurança.

Através das dimensões da sustentabilidade e dos ODS, o turismo agrega os benefícios sociais, económicos, ambientais e ecológicos.

2.1.2.2| Turismo Acessível - do segmento ao Turismo Sustentável

Os processos de globalização do Turismo de Massas podem ter impactos negativos nos seus residentes (UNWTO, 2005; Bobic & Akhavan, 2022), tendo ocorrido uma tendência crescente nas décadas de setenta/oitenta do século passado (Kamara, 2016). Na década seguinte, considerando as dimensões física e social, surge um dos princípios orientadores para o turismo, nascendo, assim, o Turismo Verde (Swarbrooke, 2000), e mais tarde diferenciado do Turismo Sustentável (CEC, 1995). Atualmente, o Turismo Sustentável está associado à redução dos impactos da indústria do turismo num destino (Lu & Nepal, 2009).

Um dos maiores impactos do Turismo de Massas é a criação de intensos tráfegos motorizados nos destinos turísticos (sobretudo associado à atividade de aluguer de carros), que acrescido com o local, tem efeitos cumulativos em termos ambientais (*e.g.* emissões de gases com efeitos de estufa), sociais (*e.g.* problemas de saúde pública associados à poluição) e económicos (*e.g.* sinistralidade), entre outros. Visando, também, a mitigação das alterações climáticas, constata-se recente a implementação de

medidas convergentes para uma mobilidade sustentável e de baixo carbono, que valoriza, à escala urbana, a requalificação das infraestruturas pedonais e cicláveis, bem como as interfaces modais, e a valorização dos transportes públicos. Neste processo de qualificação do espaço público e de regeneração urbana é promovida a acessibilidade universal.

Os níveis de acessibilidade de um destino podem derivar da relação das redes pedonais e dos serviços urbanos (Gaglione, Cottrill, & Gargiulo, 2020). A acessibilidade é um dos fatores turísticos associados ao desenvolvimento sustentável (Darcy & Dickson, 2009), requerendo a eliminação de barreiras físicas (Sørensen & Bærenholdt, 2020). O *Design Universal* pode aumentar a sustentabilidade do Turismo Acessível (Darcy et al., 2008; Michopoulou et al., 2015).

Em consequência, a gestão turística sustentável passou a considerar a acessibilidade nos edifícios e infraestruturas (Mutana & Mukwada, 2017). A acessibilidade está também presente na economia sustentável e na mobilidade urbana (Nitti, Giusto, Zanda, Francesco, Casari, Clemente, Lai, Milesi, & Popescu, 2018). Devido às alterações climáticas e ao Turismo de Massas, o segmento do Turismo Acessível é considerado sustentável, onde se pode incluir a atividade de caminhar em centros históricos (Lin, Haung, & Ho, 2020). A gestão da conservação do edificado e espaço público deve ter em consideração a acessibilidade (Kadir, Jamaludin, & Awang, 2019).

Os destinos acessíveis englobam ter infraestruturas em áreas como a sustentabilidade e a economia verde (Pearce, 1992). As infraestruturas, incluindo pedonais, nos espaços públicos são elementos-chave para o turismo (Tóth & Dávid, 2010), sendo benéficas para o mercado acessível e para os outros segmentos (Darcy et al., 2020).

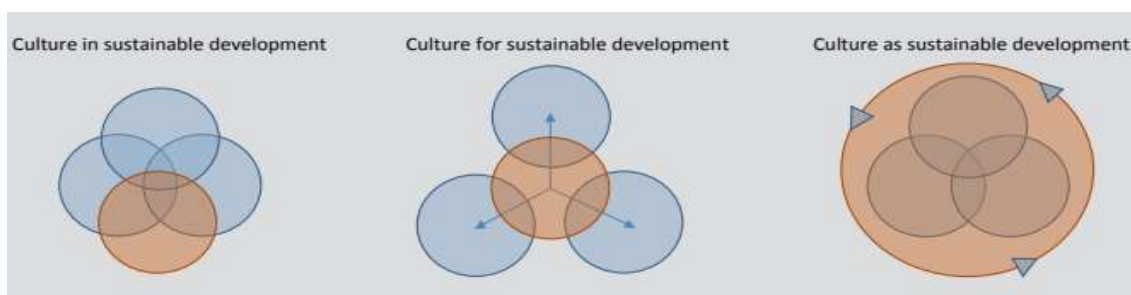
O Turismo Acessível está associado aos benefícios e oportunidades/atividades oferecidas aos consumidores (Yang, Mueller, & Croes, 2016). Contudo, as preferências dos consumidores por produtos turísticos acessíveis não têm sido consideradas (Lyu, 2017).

O contributo do turismo para a sustentabilidade social está, também, na conservação e preservação do capital cultural para as próximas gerações (Stylianou-

Lambert, Boukas, & Christodoulou-Yerali, 2014; Soini & Dessen, 2016). Segundo Stylianou-Lambert, Boukas e Christodoulou-Yerali (2014) a sustentabilidade cultural é considerada o quarto pilar do desenvolvimento sustentável e está associada à conservação e preservação do património. Assim, deve-se ter em consideração os direitos humanos, a identidade e a autenticidade do produto turístico, bem como, a sua adaptabilidade para o mercado (Thimm, 2017).

Na gestão de destinos turísticos, de valor patrimonial, tem-se promovido a importância da cultura no desenvolvimento sustentável. De acordo com Dessin et al. (2015) podem ocorrer contribuições múltiplas da cultura para o desenvolvimento sustentável: a) apoia a sustentabilidade - um papel autossustentável para a cultura no desenvolvimento sustentável; b) conecta a sustentabilidade - o papel mediador da cultura para o desenvolvimento sustentável; c) cria sustentabilidade - o papel transformador da cultura como desenvolvimento sustentável. A Figura 2.2 mostra que a cultura pode desempenhar estas funções diferenciadas no desenvolvimento sustentável, ao ser assumida como quarto pilar (diagrama da esquerda) ou mediando entre os três pilares (diagrama central) ou como base para o desenvolvimento sustentável (diagrama da direita).

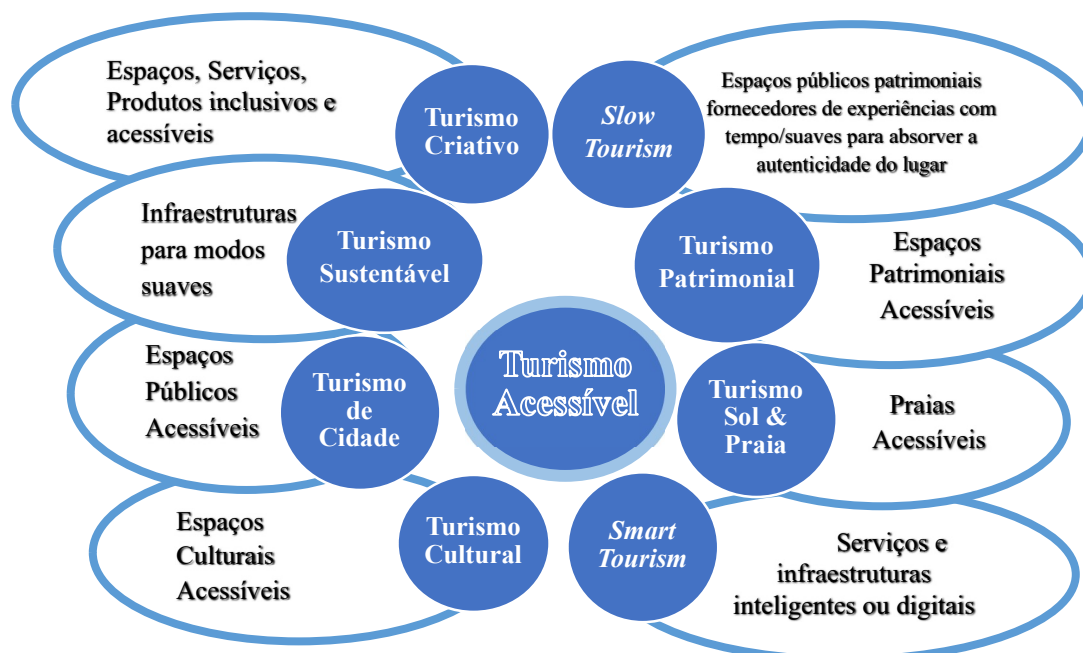
Figura 2.2 Abordagens da cultura para o desenvolvimento sustentável



Fonte: Dessin et al. (2015).

Nas últimas décadas, o Turismo Acessível tem-se conectado a outro/s segmento/s (Figura 2.3), elevando assim a qualidade turística em destinos urbanos (Fontes & Monteiro, 2009).

Figura 2.3 Transversalidade do segmento de Turismo Acessível em espaços urbanos



Fonte: Elaboração própria (2022).

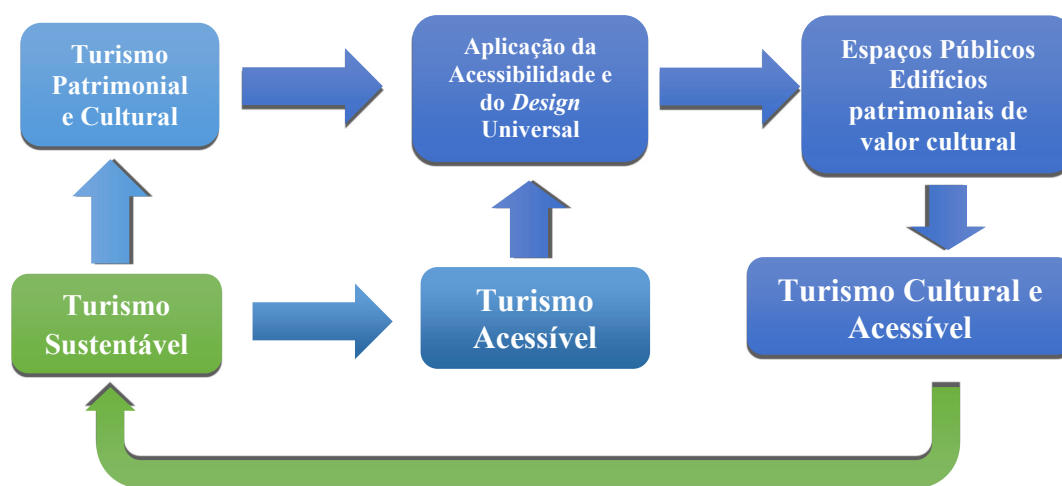
A UNWTO (2020a) após o período epidémico, promoveu a existência de produtos segmentados e sustentáveis. As atuais tendências de gestão de destinos procuram a segmentação de mercados (Dolnicar, 2021), através de novos paradigmas que atendem à rentabilidade e à caracterização dos seus consumidores (Buhalis et al., 2006; Darcy, Cameron, & Pegg, 2010), à gestão diferenciadora de destinos (Small & Darcy, 2010) e às perspectivas de futuro (Darcy et al., 2020; Gillovic & McIntosh, 2020).

A sustentabilidade e a acessibilidade são temáticas recentes na área do turismo (Gillovic & McIntosh, 2020). O Turismo Acessível tem vindo a ser debatido em vertentes multidisciplinares: mercado sénior (Losada et al., 2016; Rowinki, Morgule-Adamowicz, Ogonowska-Slodowink, Dabrowiski, & Geigle, 2017); famílias com crianças com deficiência e os seus consumos turísticos (Lee et al., 2012; Kim & Lehto, 2013; Nyman, Westin, & Carson, 2018); os tipos de consumo do mercado acessível (Richards et al., 2010; Lyu, 2017; Devile & Kastenholz, 2018); a importância dos stakeholders e investidores (Nvyanjom, Boxall, & Slaven, 2018); a importância do Turismo Acessível nos destinos (Vila et al., 2015; Agovino et al., 2017; Porto et al., 2019) e a sua relação com destinos *Smart* (Nitti et al., 2018; Wang, Xie, Huang, & Morrison, 2020).

Para esta investigação agrega-se o fator cultural ao Turismo Acessível (Figura 2.4), que pode aumentar a sua sustentabilidade e integrar novos paradigmas inovadores. Assume-se que a acessibilidade e a cultura estão intrinsecamente associadas, sendo base para o desenvolvimento sustentável dos destinos turísticos.

Para a UNWTO (2011) a acessibilidade no turismo é sinónimo de qualidade, sustentabilidade e de inovação de um destino.

Figura 2.4 Relação do Turismo Sustentável com o Turismo Cultural Acessível



Fonte: Adaptado de Kadir et al. (2019).

2.2| Turismo Cultural Acessível

2.2.1| Ações para um Turismo Cultural Acessível

No final do século XVIII inícios do século XIX surge nas classes sociais mais elitistas um fascínio pelo conceito de “Grandes *Tours*” (Manera, Segreto, & Phol, 2009), viagens que valorizavam as experiências turísticas culturais. Com as inovações tecnológicas provenientes da Revolução Industrial, a existência de novos meios de transporte, e.g. comboio, possibilitou o desfrute de momentos de socialização e de lazer (Simmons, 2007) levando à prática de turismo também em áreas de interesse cultural.

O Turismo Cultural Acessível permite a todos ter independência e autonomia nas suas deslocações, garantindo equidade no acesso a produtos e ambientes turísticos

(Nursanty & Anwara, 2013). A preferência por períodos menos procurados pelos turistas, contribui para diminuir a sazonalidade (Galán, 2013). Nas áreas de uso coletivo das cidades, deve ser garantida a acessibilidade universal do espaço, resultando em benefícios em termos económicos, ambientais e sociais, sobretudo em áreas históricas, favorecedor para as pessoas com deficiência, pessoas idosas, mulheres e crianças (UNESCO, 2016).

Para além do valor dado pelos indivíduos ao património e à paisagem é necessário alcançar os objetivos globais dos direitos iguais ao acesso à cultura (Laaksonen, 2010). Há centros históricos que não são totalmente acessíveis para todos, consequentemente não proporcionam as mesmas oportunidades (Sørmoen, 2009; Cocco & Brogma, 2018; Evcil, 2018), muito devido ao seu património ter acesso limitado (Popiel, 2014a). As barreiras físicas de um destino impossibilitam os consumidores de usufruir das experiências culturais locais (Melian, Prats, & Coromina, 2016).

Segundo a Carta Internacional do Turismo Cultural (ICOMOS, 1999), o Turismo Cultural tem como recurso o património e os valores ambientais de um território, devendo ser usados todos os meios facilitadores para a compreensão e valorização do seu significado patrimonial, de forma equitativa, acessível a residentes bem como a visitantes. O património cultural pode também consolidar o turismo âncora e tornar o destino sustentável (Wallace & Riley, 2015). A UNWTO (2015a) ao longo destas últimas duas décadas tem divulgado diversas medidas e boas práticas de acessibilidade em espaços culturais.

Por sua vez, a Comissão Europeia, em 2011, lançou um prémio de cidades acessíveis - *European Access City Award* - com o intuito de promover e premiar as boas práticas na área da acessibilidade, encorajar as cidades europeias a dotar estratégias de acessibilidade, com componentes físicos, culturais, espaços verdes e com potencialidades na área do Turismo Cultural Acessível (Popiel, 2014b). A primeira cidade galardoada foi *Ávila* (Espanha), reconhecida pelo seu património medieval (Comissão Europeia, 2020a). Esta cidade é considerada pioneira e de referência na área do Turismo Cultural Acessível; tem um centro histórico que engloba rotas pedonais acessíveis nos espaços públicos, segundo os princípios do *Design Universal*, denominadas de *Via Libre* (Arcos, 2009).

A transformação urbana, visando a acessibilidade universal, incluiu intervenções nos espaços culturais, serviços de restauração e alojamento. No Reino Unido desenvolveram-se Planos de Acessibilidade em Edifícios Históricos (Sawyer, 2015). Na Austrália promove-se intensamente o Turismo Cultural Acessível, existindo uma percentagem elevada de edifícios e sítios classificados pela *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) que são acessíveis (Porto et al., 2019).

Outra ação que levou à promoção da acessibilidade universal corresponde ao desenvolvimento da Norma Internacional sobre Turismo Acessível, ISO 21902:2021 (UNWTO, 2019), publicada a 12 de julho de 2021, que envolveu instituições de 35 países, num processo liderado pela Fundação *ONCE* para a Cooperação e Inclusão Social das Pessoas com Deficiência de Espanha, a UNWTO e a *Asociación Española de Normalización* (AEN), Associação de Normalização Espanhola. O seu objetivo consiste no estabelecimento de requisitos e recomendações do turismo acessível para a indústria do turismo de um destino. Tornando-se num importante instrumento de certificação e de garantia de qualidade no turismo. A existência de destinos com uma gestão territorial com base no turismo acessível pode ser considerada uma oportunidade de mercado e um fator diferenciador ou de destaque (Vila et al., 2015).

Para a compreensão dos mercados, a acessibilidade em edifícios patrimoniais tem sido analisada (Naniopoulos & Tsalis, 2018), sendo necessário averiguar quais os (novos) interesses nos destinos culturais (Vila et al., 2015). Uma das principais motivações dos consumidores do Turismo Cultural é a aprendizagem, a experientiação e o contato com a cultura tangível e intangível local (Vila et al., 2015), bem como a segurança e a acessibilidade de alta qualidade (Cocco & Brogna, 2018). Os destinos culturais devem possuir um conjunto de valores distintos, com características emocionais locais e únicas (McKercher, 2020). O Turismo Cultural Acessível para todos é benéfico para o mercado e para a economia local. Atualmente, os indivíduos seniores e as pessoas com deficiência estão ativamente empenhados em ter experiências turísticas, influenciando um crescimento neste segmento (Qiao, Ding, Zhang, & Yan, 2022). A satisfação dos visitantes influencia as ofertas turísticas, sendo importante determinar as preferências dos consumidores do turismo patrimonial e acessível.

Rihova, Buhalis, Moital, & Gouthro (2015) defendem a participação ativa dos turistas, como cocriadores de valores e de experiências inovadoras. O *marketing* no

Turismo Cultural deve-se centrar nos novos públicos e proporcionar viagens responsáveis (UNWTO, 2021). A UNWTO (2021) defende a existência da acessibilidade em produtos bem como em serviços culturais, e assim, responder às necessidades das pessoas com deficiência, pessoas idosas e famílias com crianças. O caminhar, em centros históricos é uma experiência cultural sustentável (UNWTO, 2020a).

A autenticidade e o *Genus Loci* no destino (Smith, 2015; Christou, et al., 2019) promove a sua procura e o crescimento das experiências culturais (McKercher, 2020). Os espaços patrimoniais autênticos e os seus aspetos culturais são influenciadores na fidelidade do consumidor (Yi, Lin, Jin, & Luo, 2017; McKercher, 2020). Assim se reforça que os valores e a autenticidade patrimonial devem ser salvaguardados (ICOMOS, 1994). As novas tendências digitais revelam a importância da autenticidade (Ram, Björk, & Weidenfeld, 2016), bem como as experiências turísticas de valor patrimonial mais gratificantes (Hughes, Mkono, Myers, & Echentille, 2021).

A regeneração e revitalização urbana que atende ao Turismo Acessível é uma temática emergente na disciplina do Turismo. Destacam-se as análises de: espaços culturais e a criação de destino como um *Brand Cultural* (Richards, 2003; Hocaoglu, 2009); revitalização urbana dos centros históricos com a implementação de rotas acessíveis (Naniopoulos, Tsalis, Papanikolaw, Kalliagra, & Kourmpeti, 2015); a acessibilidade e a flexibilidade dos usos dos espaços para eventos (Richards, 2003); a acessibilidade em espaços museológicos recorrendo a tecnologias (Haworth & Williams, 2012; Naniopoulos & Tsalis, 2018); os impactos do turismo em sítios classificados pela UNESCO (Tarrafa, Imon, & Roders, 2009); a acessibilidade em monumentos e património (Naniopoulos & Tsalis, 2015; Naniopoulos et al., 2015); o futuro e as oportunidades do Turismo Acessível e sobre a importância do ambiente arquitetónico nos centros históricos e culturais (Sousa, 2017; Darcy et al., 2020).

Os espaços culturais podem proporcionar estratégias eficazes para a regeneração dos centros históricos e levar à revitalização da economia local (Gonçalves, 2015). Os obstáculos existentes num destino são principalmente barreiras arquitetónicas, levando ao apelo para a implementação da acessibilidade física (Almonte, 2014; Cocco & Brogna, 2018). O *Design Universal* nos processos de conservação do património em centros históricos pode contribuir para soluções mais eficazes (Evcil, 2018) e contribuir

para a sustentabilidade urbana.

Na gestão patrimonial ou cultural têm vindo a surgir soluções de conectividade que potenciam a ligação de pessoas, recursos, fluxos de trabalho e processos empresariais (Borg, Costa, & Gotti, 1996). A *Internet of Things* poderá trazer benefícios na gestão sustentável, ao incluir o fluxo turístico dos ambientes urbanos, permitindo a priorização de ações de reabilitação urbana que contribuam para o Turismo Acessível. A tecnologia permite otimizar a experiência pedonal, *e.g.*, ao gerar-se uma *tour* temática agregada com experiências/serviços adaptados para pessoas com deficiência física (Nitti et al., 2018). A utilização de Realidade Virtual (RV) no património cultural proporciona experiências hiper-realistas (Montagud, Orero, & Matamala, 2020), onde é cedida informação da cultura local aos visitantes *e.g.* histórias, vozes. A gestão inteligente de um destino turístico acessível tem como objetivo dar resposta às necessidades de todos os consumidores (Pultrone, 2016), tornar a paisagem urbana cultural mais acessível e competitiva no sector turístico, de preferência e comparativamente com outras cidades europeias (Cocco & Brogma, 2018).

No entanto, ainda não foram formuladas dinâmicas do futuro para o desenvolvimento turístico acessível e inclusivo (Darcy et al., 2020). Existe um *gap* sobre as perceções que existem sobre o Turismo Acessível, não só quanto ao seu mercado, mas na perspetiva da sociedade.

2.2.1| A emergência do turismo de Rotas Culturais

O Turismo Cultural e Patrimonial teve o seu crescimento nas décadas de setenta e oitenta do século XX (Richards, 2000), com uma procura por locais com experiências turísticas, promovida por empresas especializadas e relacionadas com eventos patrimoniais/culturais. Nesse período, o *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS) (1976) cria um documento onde se invoca a importância do Turismo Cultural. A paisagem urbana patrimonial passou a ter um valor acrescentado, devido à sua temporalidade e identidade (Choay, 1999).

Assim, a paisagem urbana e a vivência cultural local passaram a constituir elementos essenciais para o desenvolvimento do turismo. Estes componentes

atualmente são formadores de imagens e de experiências que poderão otimizar a satisfação dos consumidores num determinado destino. Podem, também, ser elementos proporcionadores de estratégias de desenvolvimento do Turismo Cultural Sustentável. A paisagem urbana é um elemento potenciador para a criação de espaços culturais acessíveis a todos, e deste modo transformadores em elementos inclusivos e determinantes para o Turismo Cultural. Os ambientes arquitetónicos com valor patrimonial são divulgadores do património cultural material e imaterial, da identidade e da diversidade da cultura local (Choay, 2005). Os produtos e experiências do Turismo Cultural podem trazer contributos significativos na economia local (Little, Bec, Moyle, & Patterson, 2020).

Neste contexto, têm surgido as Rotas Culturais que consistem em produtos turísticos desenvolvidos em função dos recursos territoriais locais, que tendem a contribuir para a autenticidade e a identidade cultural. Estas rotas têm vindo a constituir produtos turísticos inovadores e competitivos que tendem a contribuir para o desenvolvimento sustentável dos territórios. Sendo espaços organizados, podem ajudar na dinamização das áreas urbanas patrimoniais, de uma forma segura. Por outro lado, em termos económicos, as rotas temáticas são produtos turísticos impulsionadores de desenvolvimento de infraestruturas ou mesmo de novos modelos de negócio.

A implementação do Turismo de Rotas tem como objetivo aumentar o valor do património cultural. As suas características específicas variam nas infraestruturas e no tipo de desenvolvimento. O desenvolvimento das rotas turísticas ganhou particular destaque muito devido à possibilidade de superar a sazonalidade, de dar resposta às novas tendências de mercado emergentes que procuram experiências mais enriquecedoras; sendo elas mais flexíveis, onde envolve a descoberta, a aprendizagem e o contacto com a população local e as suas tradições (UNWTO, 2015a). As rotas têm três dimensões principais: a área, as atrações e as atividades (Timothy & Boyd, 2015).

A Carta dos Itinerários Culturais, do Comité Científico Internacional dos Itinerários Culturais (ICOMOS, 2008a) define o conceito de rota cultural como um traçado histórico tradicional, materialmente determinado, tendo uma objetividade e uma função histórica. Estes traçados incluem fenómenos culturais tangíveis e intangíveis bem como integram relações espirituais, económicas, valores ambientais e culturais em sistemas de Turismo Cultural. As rotas culturais criam condições para uma maior

competitividade turística, promotora do desenvolvimento regional sustentável e de diferentes sectores turísticos (Shishmanova, 2015).

De acordo com a ICOMOS (2008a) existem características-chave de uma rota cultural, tais como a integração de aspetos económicos e a cultural local. Para além de terem um papel no desenvolvimento económico, as rotas turísticas são ferramentas importantes para a conservação ambiental e minimização do impacto humano no património. As rotas culturais têm emergido por todo o mundo enquanto elementos inovadores desencadeados por municípios e outros atores locais. São produtos que constituem instrumentos zeladores dos territórios e promotores do turismo local. Em suma, as rotas são produtos impulsionadores de infraestruturas turísticas (Dayoub, Yang, Dayoub, Omran, & Li, 2020), de atividades criativas e de aprendizagem, tendem a ser associadas às artes, ofertas religiosas ou à gastronomia local. Têm também sido associadas ao *Slow Tourism*, promovendo a consciência ambiental (Moira, Mylonopoulos, & Kondoudaki, 2017), a pedonalidade, com permanências e experiências mais longas e maior envolvimento com a cultura local (Lin et al., 2020; Dayoub et al., 2020).

Estas atividades tiram partido da sustentabilidade espacial de um destino (Hillier, 2009). O turismo de rotas tem emergido com a reunião de um conjunto de atrações turísticas, que tem como objetivo a promoção do turismo/destino local, estimulando os visitantes à obtenção de experiências baseadas no ambiente territorial. As rotas distinguem-se pela sua duração, escala, temática ou mesmo pelos tipos de segmentos de mercado que pretendem atingir (Marques, Almeida, Dionísio, Silva, País, & Fernandes, 2021).

A implementação de rotas temáticas tem vindo a considerar as TIC como meio facilitador de informação aos visitantes, *e.g.* através de códigos *QR* (sigla do inglês *Quick Response*), guias áudio, apresentação de informação em várias línguas, realidade virtual, realidade aumentada, *Gamings* ou mesmo aplicação de estratégias de *Geocaching*. Todas estas medidas podem aumentar a atratividade do património local (Marques et al., 2021), desafiando o modelo tradicional dos espaços culturais, de aprendizagem passiva para um intercâmbio entre curador/espaço cultural e visitante/consumidor (Smith, Walford, & Jimenez-Bescos, 2019). Esta informação diversa pode potenciar a acessibilidade universal dos produtos e espaços.

As rotas turísticas podem proporcionar uma comunicação digital inovadora, pois têm um papel importante na divulgação do património cultural material e imaterial, da identidade local ou da diversidade cultural. O Turismo Digital pode constituir uma ferramenta fundamental para a construção de um Turismo Cultural Acessível inovador. Pode também contribuir para uma maior atratividade para novos consumidores e jovens. Desta forma, o desenvolvimento de produtos e experiências na sociedade digital tem vindo a ser proposto (UNWTO, 2021). A aplicação de TIC em rotas turísticas culturais pode melhorar a qualidade das experiências, valorizando, assim, o Turismo de Rotas, e, simultaneamente, promovendo o desenvolvimento turístico local sustentável (Moreira, Ferreira, & Santos, 2021).

A UNWTO (2020b) propõe novas linhas orientadoras para o turismo onde destaca o desenvolvimento de produtos segmentados e mais sustentáveis *e.g.* ligados à cultura, história e rotas tradicionais do destino. Devem ser produtos turísticos com um carácter personalizado e consumidos por pequenos grupos, distanciando-se do Turismo de Massas.

2.2.2| Rotas Culturais em centros históricos

2.2.2.1| Requisitos das Rotas Culturais Pedonais

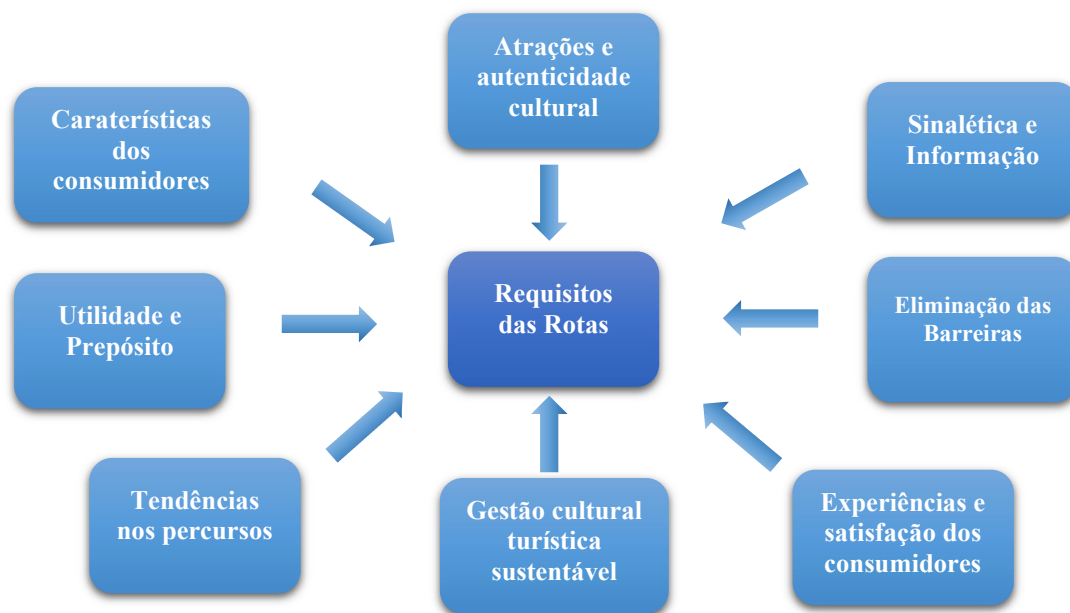
O Turismo Cultural é um segmento importante para muitos destinos. Os fatores contribuidores para a sua importância estão relacionados com o significado previamente percebido pelas experiências, autenticidade, envolvimento, troca cultural e pela qualidade dos serviços. Estes fatores são a essência das experiências turísticas memoráveis (Seyfi, Hall, & Rasoolimanesh, 2020).

As Rotas Culturais têm emergido por todo o mundo enquanto elementos inovadores, zeladores dos territórios e promotores do turismo local. A definição da rota, no geral, pode ser fisicamente determinada por ter uma dinâmica específica e/ou histórica bem como com uma funcionalidade. Revela movimentos interativos de pessoas e multidimensionais, contínuas e recíprocas trocas de bens, ideias, conhecimento e de valores dentro ou entre países ou/e regiões, durante períodos duradouros. Deste modo, é gerada uma fertilização cruzada de culturas no espaço e no tempo, o que se reflete no seu património material e imaterial (Carreño, 2003).

A qualidade ambiental de um lugar pode contribuir para a apreciação estética e para as expectativas dos visitantes (Aletta, Brambilla, Maffei, & Masullo, 2017). A diversidade urbana, boas acessibilidades e conectividade pedonal pode elevar a qualidade da experiência cultural obtida, através do caminhar por um centro urbano (Mansouri & Ujang, 2016). Os percursos pedonais turísticos caracterizam-se pela sua duração, escala, possível temática ou pelos tipos de segmentos de mercado que podem alcançar (Marques et al., 2021).

Em suma, as rotas são produtos turísticos impulsionadores de infraestruturas turísticas (Dayoub et al., 2020). Uma rota cultural poderá ser definida pela perceção obtida por uma viagem/percurso, entre dois ou mais pontos, para uma compreensão ampla de uma rede de atrações, onde um grupo de partes interessadas trabalham em conjunto, para alcançar objetivos comuns. Para a sua existência é necessário um conjunto de requisitos (Figura 2.5).

Figura 2.5 Fatores influenciadores para a construção de uma Rota Pedonal



Fonte: Adaptado de Timothy & Boyd (2015).

Por definição, uma Rota Cultural é um percurso pré-estabelecido que permite experienciar ambientes históricos e culturais, tendo um início e fim (EFC, 2013). Por sua vez, os itinerários culturais estabelecem uma ideia de livre circulação, não existindo

pontos de partida nem final. Em ambos os casos, para serem acessíveis devem ter acessos seguros, confortáveis e serem usáveis por todos.

Uma Rota Pedonal acessível deve consistir numa infraestrutura nivelada (sem desníveis), com largura livre de obstáculos, com uma superfície regular, antiderrapante e antitrepidante, com sinalização própria para permitir fácil navegação, bem como ter identificados os pontos de interesse. A informação deve estar no espaço público e no interior dos monumentos. A diversidade de suportes de informação permite diferentes alternativas de experienciar o património local, e.g.: audioguias, exposições de textos, modelos táteis ou simulações digitais. Assim, é constituída uma experiência inclusiva e para todos. A aplicação das boas práticas, e da acessibilidade universal, pode levar ao reforço da competitividade de um destino turístico (UNWTO, 2015b).

O conceito de Rotas Culturais surgiu em 1992, pela atribuição e distinção dada na Lista da UNESCO, *World Heritage List* (UNESCO, 1972). Posteriormente, a ICOMOS e a UNESCO formaram o Comité Científico Internacional de Rotas Culturais, entidade que estabeleceu o conceito de Rota Patrimonial. Já em 2008, ICOMOS ratificou a Carta dos Itinerários Culturais, documento fundamental para a implementação e gestão sustentável de percursos culturais (Oikonomopoulou, Delegou, Saya, & Moropoulou, 2017). As rotas ou itinerários culturais são produtos turísticos desenvolvidos em função dos recursos territoriais de um determinado local (Carmona, Tabales, & Ocerín, 2017). Deste modo, visa-se a criação de um ou vários itinerários baseados em rotas históricas, com significado para a compreensão e respeito dos interesses comuns dos valores europeus (Pedrosa, Martins, & Breda, 2022). Em 2014, a UNWTO e o Instituto Europeu das Rotas Culturais criaram o Conselho Europeu das Rotas Culturais, com o intuito de desenvolver rotas culturais turísticas.

Segundo a Carta das Rotas Culturais, uma rota cultural é uma via de comunicação delimitada fisicamente, uma infraestrutura constituída por um conjunto de elementos dinâmicos de comunicação e de património cultural, que podem ser apreciados pela sua dimensão espacial, histórica, tendo assim uma abordagem sustentável (ICOMOS, 2008b). O “Programa dos Itinerários Culturais do Conselho da Europa”, lançado em 1987, fez referência que a produção de uma rota cultural dependia de cooperação cultural, educacional e turística (Božić & Tomić, 2016).

Para a UNWTO (2015c), as Rotas Culturais são elementos inovadores, competitivos para o desenvolvimento do património cultural e do turismo. A Carta Internacional do Turismo Cultural (ICOMOS, 1999), indica que o Turismo Cultural é um segmento que utiliza os recursos patrimoniais e os seus valores ambientais para o desenvolvimento de um segmento. A Carta dos Itinerários Culturais, do Comité Científico Internacional dos Itinerários Culturais (ICOMOS, 2008a) define a Rota Cultural como um traçado histórico tradicional, materialmente determinado, tendo uma objetividade e uma função histórica. Este/s traçado/s pode/m incluir fenómenos culturais tangíveis e intangíveis, bem como integrar relações económicas, valores ambientais e culturais (Božić & Tomić, 2016). Para além de ter um papel no desenvolvimento económico, as rotas culturais e turísticas são ferramentas importantes para a conservação ambiental e gestão patrimonial (Dayoub et al., 2020).

Neste sentido, as atrações turísticas são um dos elementos mais importantes do sistema do turismo (Liu, Wang, Weber, Chan, & Shi, 2022), promotoras da motivação para visitar um determinado sítio (Timothy & Boyd, 2015). As rotas ou os percursos pedonais estão cada vez mais omnipresentes na paisagem turística de um destino, e, contribuem para a construção sociocultural espacial, nomeadamente, na criação de espaços temáticos, com um enquadramento cultural específico. Uma das suas desvantagens está no excesso de uso dos elementos patrimoniais e da possibilidade de exclusão da identidade local (MacLeod, 2016). Deste modo, deve existir uma melhor compreensão dos impactos e do papel das rotas nos destinos, e a importância das comunidades na sua gestão (Boyd, 2017).

As Rotas Pedonais são consideradas produtos turísticos que proporcionam experiências temáticas. Um dos seus propósitos está na possibilidade de integração com a paisagem urbana, estabelecendo ligações com sítios e atrações, através de informação bem como a existência de narrativas de histórias ao longo do percurso (MacLeod, 2016). Deste modo, as rotas são produtos com capacidade de aumentar o valor patrimonial e cultural de um destino, destacando-se pelas infraestruturas e desenvolvimentos obtidos (Vada, Dupre, & Zhang, 2022).

As tendências atuais e emergentes realçam as opções turísticas mais personalizadas, em especial as rotas temáticas e as infraestruturas em rede (Vada et al., 2022). Existem vários tipos de rotas culturais urbanas, as mais usuais são as temáticas e

interpretativas. Normalmente, envolvem sítios históricos com significado cultural, onde são utilizados instrumentos auxiliares, mapas e brochuras, com informação sobre os edifícios e atrações bem como sobre a sinalética existente. Estes instrumentos são facilitadores na definição do percurso, dando uma maior confiança ao consumidor (Timothy & Boyd, 2015).

A UNWTO (2021) propõe o desenvolvimento do turismo considerando a atual sociedade digital. A aplicação de TIC em rotas turísticas culturais pode melhorar a qualidade das experiências, pela valorização, e, simultaneamente, a promoção do desenvolvimento sustentável no turismo local (Moreira et al., 2021). As rotas temáticas com TIC têm como grande vantagem facilitar a cedência de informação aos visitantes, e.g. códigos *QR*, audioguias, realidade virtual, realidade aumentada, *Gamings* ou mesmo aplicação de estratégias de *Geocaching*, apresentação de informação em diversas línguas. Todas estas medidas podem aumentar a atratividade do património local (Marques et al., 2021), desafiando o modelo tradicional dos espaços culturais (Smith et al., 2019).

Outro sentido que pode ser dado às Rotas Culturais é o do melhoramento, do reforço nos lugares e seus significados, “*Genius Loci*”. Existem diversos exemplos de centros e de rotas urbanas que constroem uma imagem, a partir da sua singularidade, originalidade do ambiente e da paisagem urbana patrimonial. As Rotas Culturais têm impactos positivos, associados à possibilidade de desenvolvimento económico. Adicionalmente, ao “Sentido de Lugar” também existe a construção de uma imagem racional e promocional. As rotas são igualmente objetos promotores do Turismo Cultural; estimuladores da economia local, podendo mesmo ocorrer uma estratégia comercial que envolva a temática da rota. Ressalva-se que os visitantes preferem rotas com histórias particulares e locais (Timothy & Boyd, 2015).

Em termos económicos, as Rotas Temáticas são produtos turísticos impulsionadores de desenvolvimento de infraestruturas e novos modelos de negócio. No entanto, devem-se ter em consideração os possíveis danos ambientais para assegurar a sustentabilidade do destino. A UNWTO (2020b) propõe novas linhas orientadoras onde consta o desenvolvimento de produtos segmentados e mais sustentáveis e.g. ligados à cultura, história e rotas tradicionais. As rotas pedonais podem ser vantajosas para a construção e consolidação ou implementação do Turismo Cultural Acessível.

2.2.2.2| Ação para a acessibilidade universal dos centros históricos

As barreiras ambientais que dificultam a mobilidade e a participação social são bastante diversas. Gamache, Routhier, Mortenson, Lacroix, Miller e Martin (2020) referem a aplicabilidade da acessibilidade ambiental, que permite criar ambientes urbanos mais acessíveis. A utilização do espaço público deve ter em consideração as necessidades dos seus consumidores. A acessibilidade é um conceito que tem sido aplicado em vários contextos, inclusivamente no planeamento urbano e no turismo (Masiero & Hrankai, 2022).

A UNESCO e o Programa das UNO para os Assentamentos Humanos (Nações Unidas, 2016a; UN-Habitat, 2020), designado por UN-Habitat, criaram ferramentas para a conservação de áreas históricas. Destas, destaca-se a *Historic Urban Landscape* pela UNESCO (2011) e da Agenda do Desenvolvimento Sustentável das UNO, nomeadamente, o Objetivo 11, onde é proposto a construção de cidades e comunidades sustentáveis e inclusivas. A Nova Agenda Urbana Habitat III, promovida pela UN-Habitat em 2016, também defende a criação de cidades inclusivas sustentáveis para todos, a sustentabilidade das economias locais, a inovação e a modernização tecnológica bem como a criação de indústrias culturais sustentáveis no turismo. Neste processo devem estar integradas atividades na área da conservação do património (Rodgers & van Oers, 2011; Nações Unidas, 2016a) nos centros históricos constituídos por paisagens com valor patrimonial (UN-Habitat, 2020).

Academicamente, nas disciplinas de engenharia, arquitetura e urbanismo discute-se a pedonalidade do espaço público e o seu usufruto. São aspetos que envolvem a acessibilidade e mobilidade urbana (Small & Darcy, 2010), a inserção e regulamentação da acessibilidade na arquitetura, planeamento urbano, transportes e comunicação/informação (Buhalis & Michopoulou, 2011; Vila et al., 2015). Também foram desenvolvidos estudos académicos sobre a acessibilidade no património e no Turismo Cultural (Deffner, Psatha, Bogiantzidis, Mantas, Vlachaki, & Ntaflouka, 2015; Naniopoulos et al., 2015; Papadimtriou, Plati, Markou, & Catapoti, 2017) ou sobre a questão dos centros históricos e a sustentabilidade cultural - fluxos turísticos e dinâmicas do mercado urbano (Peixoto, 2017).

Os destinos turísticos urbanos podem aumentar o nível de acessibilidade nas atrações e ofertas turísticas. Vila et al. (2015) revelam a existência de destinos onde na

sua gestão territorial o Turismo Acessível foi considerado uma oportunidade de mercado e um fator diferenciador. O segmento do Turismo Cultural envolve consumidores em que a sua principal motivação é aprender, descobrir, ter consumos e ter experiências através de atrações/produtos culturais intangíveis e tangíveis (Richards, 2018).

As atrações estimulam o turismo de um destino. A maioria das limitações que os turistas com deficiência enfrentam é a dificuldade no acesso a museus, monumentos ou outros espaços culturais. A diferenciação, nos usos das atrações, entre os consumidores com deficiência e os restantes é notória. A comunicação com o público, a acessibilidade, as atrações e a atmosfera do local são aspetos, que, são por vezes, negligenciados no planeamento cultural turístico de um destino (Russo & Borg, 2002).

Os centros urbanos que se esforçam em eliminar as barreiras físicas nos seus ambientes estão a promover a participação social e turística das pessoas com deficiência, e, também nos seniores. Consiste num esforço de mudança, onde as cidades e seus recursos são enriquecidos com infraestruturas turísticas, tornando os centros urbanos mais acessíveis a todos. O acesso pode ser visto em duas perspetivas: o acesso físico ao percurso pelo público em geral e a acessibilidade para todos, incluindo pessoas com deficiência física (Popiel, 2014a). Uma das infraestruturas a considerar é a rota pedonal acessível nos centros históricos. Trata-se de um produto turístico com um conjunto de componentes criadores de ambientes urbanos acessíveis para todos (EFC, 2013).

Em termos de reabilitação e restauro do património, a inclusão e a equidade social estão previstas na Carta de Veneza (ICOMOS, 1964), onde se expressa que os monumentos devem ter as devidas adaptações para possuir uma função útil à sociedade. Neste sentido, têm surgido recomendações e boas práticas de acessibilidade urbana (Pineda & Dard, 2016; Nações Unidas, 2016b), através de guias para a acessibilidade universal em centros históricos (NDA, 2011) e em edifícios patrimoniais (Sawyer, 2015). A gestão patrimonial deve considerar a acessibilidade física e informação acessível bem como a existência de rotas históricas. Estas rotas devem respeitar as características arquitetónicas e paisagísticas do local, não devendo danificar o seu carácter significativo (NDA, 2011). As intervenções de conservação do edificado necessitam de uma gestão e planeamento especializado multidisciplinar, onde se deve incluir a acessibilidade (Porto, Rucci, & Ciaschi, 2017; Kadir et al., 2019). A Carta

Internacional do Turismo Cultural considera que o património cultural revela o processo histórico de um lugar. Este património deve ser acessível em todas as dimensões e para todos, incluindo para os residentes. Assim, as medidas de proteção e de conservação têm de facilitar a compreensão do valor patrimonial a todos os consumidores, e, simultaneamente, ser igualitária, inclusiva e sustentável (ICOMOS, 1999).

As necessidades básicas dos visitantes de centros históricos podem ser: a iluminação adequada das áreas públicas; passeios e zonas pedonais acessíveis; zonas de estacionamento amplas; transportes com acesso conveniente em áreas com mais tráfego; percursos pedonais com sinalética direcional e informativa. Trata-se de infraestruturas básicas que os visitantes necessitam para ter experiências funcionais (Welty, 2017) e que são essenciais para as necessidades básicas dos residentes.

Existem meios que podem facilitar a acessibilidade de centros históricos, *e.g.* rampas e corrimãos, superfícies regulares, sinalização, bebedouros, instalações sanitárias e suportes interpretativos, espaços facilitadores a cadeiras de rodas ou animais de serviço (Timothy & Boyd, 2015). A avaliação da acessibilidade da atração, por parte dos turistas, pode variar, dependendo do conhecimento geográfico dos turistas, suas habilidades espaciais e de orientação. O nível de familiaridade com o território e com a paisagem urbana influencia na capacidade dos turistas de circular no destino (Masiero & Hrankai, 2022). Torna-se vital numa rota, ajudar na navegação turística. Normalmente são implementados mapas com detalhes adequados para auxiliar a navegação/orientação do visitante. Tem sido dada uma alta prioridade aos aplicativos móveis para atrair turistas para o espaço histórico (Timothy & Boyd, 2015).

O desenvolvimento do turismo exige o cumprimento de uma série de condições básicas relativas à qualidade da hospitalidade; a qualidade ou estado de preservação do património. Isto inclui a comunicação com o público, a acessibilidade do destino e das suas atrações, a atmosfera do local e um planeamento cultural bem como turístico consistente. A acessibilidade é um conceito que tem sido aplicado em vários contextos de pesquisa, incluindo geografia de transporte, planeamento urbano, planeamento de transporte, *marketing* e turismo (Russo & Borg, 2002). Um dos maiores desafios será mapear os significados e interpretações do termo cultura. Em termos de centros históricos e suas acessibilidades, a crescente aplicação da tecnologia e as sobreposições resultantes entre o mundo real e as experiências virtuais serão uma importante área de

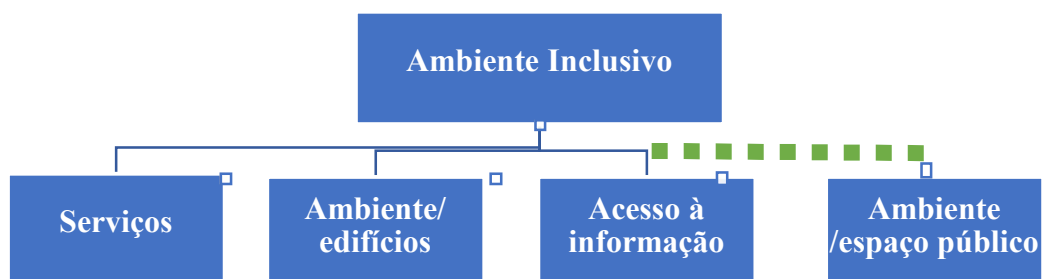
desenvolvimento. No entanto, devem ser compreendidas as mudanças sociais mais amplas, o envolvimento da variedade de mercados, as diferentes acessibilidades e mobilidades de diferentes grupos culturais e sociais, quais os seus impactos para a produção bem como o consumo cultural (Richards, 2018).

2.2.2.3| Espaços pedonais acessíveis em centros históricos

Na Suécia, na década dos anos sessenta do século passado, com o propósito de se criar uma sociedade para todos, desenvolve-se o *Design Inclusivo*. Nos EUA, surge a designação de *Universal Design*, visando a possibilidade de uma vida independente e livre de obstáculos, permitindo uma vivência com autonomia (Costa, Landim, & Paschoarelli, 2019). Mais tarde, em 2004, foi apresentada a Declaração de Estocolmo, na Assembleia Geral Ordinária do Instituto Europeu, para o *Design Inclusivo* (EIDD, 2004).

A aplicação dos princípios do *Design Universal* na criação de espaços urbanos, possibilita que os ambientes sejam usufruídos pelo maior número de pessoas possível, em toda a sua extensão, sem qualquer tipo de ajuste. Deste modo, deve-se ter em consideração os componentes de um ambiente inclusivo (Figura 2.6) para a construção de um destino cultural acessível.

Figura 2.6 Componentes para um ambiente urbano inclusivo



Fonte: Adaptado de NDA (2011).

Esta procura de igualdade e equidade levou a que estes conceitos fossem implementados, em vários países europeus *e.g.* nos Países Baixos, as suas cidades integravam os conceitos de mobilidade e acessibilidade, implementando-se espaços compartilhados pelos automóveis, ciclistas e peões. Nas vias públicas também foram colocados pavimentos de orientação, tendo em consideração a segurança das crianças e das pessoas idosas; nas cidades suíças, foram colocadas, nas vias, sinais com pictogramas, indicando a prioridade pedonal e o limite máximo de 10 a 20 km/h para veículos motorizados. Foram também implementadas barreiras físicas entre calçadas/passeios e faixas de rodagem através de equipamentos urbanos (bancos); nas cidades espanholas, nas vias exclusivamente pedonais os pavimentos são pensados à escala humana (Costa et al., 2019).

Não obstante a existência de boas práticas, está presente a carência de espaços públicos acessíveis, sendo necessário, a construção de zonas urbanas acessíveis, incluindo nos centros históricos.

O aumento dos fluxos de viagens internacionais tem provocado impactos negativos na área do turismo, muito devido à massificação de turistas nas cidades (Diaz-Parra, 2021). A criação de pontos atrativos patrimoniais e culturais acessíveis, *e.g.* centros históricos acessíveis, poderão facilitar na mobilidade de deslocação de pessoas em Época Baixa, diluindo os impactos do turismo (Turismo de Massas) em Época Alta.

A mobilidade urbana nas últimas décadas tem sido alvo de mudanças profundas. Este facto deriva da existência de novos paradigmas, resultantes dos novos desafios: do ponto de vista social; do planeamento urbanístico; dos transportes e da comunicação; na construção de cidades mais seguras e acessíveis para todos (Teles, 2017). O diagnóstico e análise das características físicas dos locais de interesse cultural, nomeadamente, as infraestruturas pedonais, pode levar a indicadores de desempenho. No estudo Rosa et al. (2020) verificou-se que o centro histórico da cidade de Faro necessitava de eliminar obstáculos, investir em infraestruturas pedonais que oferecessem conforto, segurança e acessibilidade a todos os peões. Atualmente, o projeto de uma rota cultural acessível inserida na paisagem urbana cultural da cidade de Faro está a ser desenvolvido.

A criação de percursos pedonais culturais deve ser integrada nos processos de regeneração urbana. A conservação e a reabilitação urbana são procedimentos de

negociação, de gestão do património cultural, onde a consulta pública e a participação devem ser aplicadas (Belova, 2021). O envolvimento dos residentes é um fator importante (Li, Krishnamurthy, Roders, & Wesemael, 2020) bem como dos agentes ou gestores do Turismo Cultural de um destino (Ghanem & Saad, 2015).

A temática dos itinerários pedonais nos meios urbanos em Portugal tem sido analisada nas últimas décadas, nomeadamente, nas áreas do turismo e do planeamento urbano. Para além de estudos efetuados sobre os itinerários do centro histórico da cidade do Porto, foram analisados os itinerários da cidade de Lamego, sendo essencial considerar os valores culturais, a memória histórica, o património cultural e as múltiplas identidades do território (Branco, Vieira, & Rodrigues, 2015). Outros fatores demonstraram ter papel de relevo como a informação histórica-patrimonial e a área de localização geográfica do percurso (Branco et al., 2015).

Num estudo do percurso turístico pedonal da cidade da Guarda foi comprovada a importância dos declives das vias; o tempo necessário para percorrer o itinerário e os pontos históricos propostos a visitar (Soares & Monteiro, 2006). Outro dos exemplos foi o estudo efetuado sobre a compatibilidade entre a acessibilidade, a cultura e a Rota do Romântico de Vale de Sousa (Teles, 2009), percurso estruturado em 1998, envolvendo 21 monumentos. Destaca-se a elaboração do Plano de Promoção da Acessibilidade da Rota do Romântico do Vale do Sousa, que inclui os referidos 21 edifícios culturais, com propostas de intervenções de reabilitação, tornando-os mais acessíveis.

A importância dos centros históricos aumenta quando a sua riqueza patrimonial e cultural tem a capacidade de desencadear o Turismo Cultural. As paisagens urbanas podem estar mais aptas para inserir rotas pedonais patrimoniais e incluir produtos estimuladores do desenvolvimento urbano em áreas históricas (Al-hagla, 2010).

As características do ambiente urbano combinadas com as perceções dos consumidores podem contribuir para a criação de uma imagem de destino, e, deste modo, influenciar a atração turística do meio urbano (Koufodontis & Gaki, 2022). O principal problema/barreira de tornar os centros históricos acessíveis são as condicionantes jurídicas e a gestão territorial afetas às áreas históricas. Muitas das vezes, estão associados a instrumentos que impossibilitam as intervenções de restauro bem

como as intervenções espaciais e arquitetônicas de maiores dimensões (Curado, Rodríguez, Jimenez, Tortosa, & Vicente, 2021).

Um dos exemplos de centro histórico acessível, é a cidade de *Ávila*, Espanha. Consiste num núcleo patrimonial e paisagístico, declarado em 1982 de Conjunto Histórico-Artístico, e em 1985, de Cidade Património Mundial pela UNESCO. Para o centro histórico de *Ávila* foi criado um processo de desenvolvimento de plataforma acessível, que veio a ter como resultado um roteiro turístico acessível. O processo iniciou-se em 2002, com a implementação de um Plano de Ação Especial de Acessibilidade, abrangendo o centro histórico. As medidas aplicadas na área da acessibilidade proporcionaram o desenvolvimento do Turismo Cultural Acessível, a partir da conceção de serviços e produtos turísticos acessíveis: compilação com informação sobre a acessibilidade; itinerários acessíveis; visitas guiadas e informação em formato alternativo e adaptado (Comissão Europeia, 2020a). Devido às medidas pioneiras implementadas na área da acessibilidade do património artístico e histórico, em 2010 o centro histórico de *Ávila* foi premiado com o *European Commission Award for Accessible Cities* (Comissão Europeia, 2020b) e reconhecida pelo alto nível de acessibilidade no Congresso Internacional de Turismo para Todos, organizado ENAT (Turismo de Espanha, 2023).

A criação de uma Rota Pedonal dentro de uma paisagem urbana com valor patrimonial e cultural necessita de medidas que afetam instrumentos de planeamento urbanísticos. Em particular, são aplicáveis os planos de acessibilidade pedonal, planos de gestão patrimonial e de turismo. Neste conjunto de processos estratégicos em paisagens patrimoniais urbanas, ou centros históricos, devem-se incluir as iniciativas de divulgação/informação, sensibilização e educação da população e residentes. A necessidade de obter ambientes universais, produtos e serviços acessíveis é sentida em algum momento da vida (UNWTO, 2016).

O projeto *Mobility UNESCO Sustainable Tourism* (MUST) foi desenvolvido pela UNESCO com o objetivo de aumentar a oferta turística acessível e criar uma metodologia promotora de rotas acessíveis (MUST, 2019). A acessibilidade é, assim, uma necessidade primordial em sociedades modernas, devendo ser garantida a qualidade de vida de todos, incluindo as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. A procura dos consumidores por elementos únicos e diferenciadores leva os

destinos a desenvolverem a sua oferta e valorizarem os seus recursos endógenos, *e.g.* a melhoria na dinâmica da cidade e das condições de acessibilidade para todos, incluindo pessoas com mobilidade reduzida e pessoas idosas (Teles, 2017). A aplicação de Rotas Culturais leva à existência de produtos sistemáticos e dinâmicos, nomeadamente, para a gestão da acessibilidade (Taşkan & Polat, 2020).

A relação entre a qualidade do desenho urbano e o nível de atividade e usos dos espaços públicos pelos indivíduos é uma temática importante de análise, em termos de: vitalidade, diversidade, conexão, inclusão, legibilidade e segurança do espaço bem como a aceitação do espaço público. Estas qualidades podem também incluir a acessibilidade numa escala espacial mais humanizada. As Rotas Pedonais Culturais e Acessíveis em centros históricos com paisagem patrimonial são a resultante de processos densos e longos de instrumentos multidisciplinares. Deste modo, são produtos/serviços turísticos resultantes de uma tentativa de tornar o turismo de um destino mais acessível, inclusivo (Darcy, 2012), sustentável, com benefícios sociais e económicos, para as dinâmicas de um destino turístico.

2.3| Valor cultural das paisagens urbanas

À escala local a emergência de Rotas Culturais, tem desencadeado a reflexão sobre a importância da paisagem urbana na definição destes percursos. Tradicionalmente a paisagem urbana é considerada uma arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Enfatiza-se a combinação de edifícios próximos uns dos outros e o conceito de "visão em série" descrevendo a paisagem urbana como a arte das proporções (Cullen, 1961).

Tem-se vindo a assumir uma evolução das abordagens à paisagem urbana: abordagem artística (ênfase nas fachadas urbanas), abordagem funcional (ênfase na estrutura espacial), abordagem perceptual contextual (ênfase na estrutura sócio espacial), abordagem sustentável (ênfase na estrutura sócio espacial sustentável) (Golkar, 2008).

A paisagem urbana como estrutura socio-espacial dá atenção às referências históricas e culturais e à inerente identidade, é assumida como um reflexo da diversidade

social e diferenças étnicas e os espaços que a detêm são agradáveis para se estar em termos de habitabilidade e vida pública. Enquanto estrutura socio-espacial sustentável dá-se ênfase aos conceitos estéticos, à identidade, ao senso de lugar, à escala humana, e ao papel ambiental da paisagem urbana em questões como a ecologia, energia, mudanças climáticas. Neste sentido, dá-se importância ao significado da cultura e história e à identidade dos lugares (Keshtkaran, 2019).

A identidade de um lugar traduz o grau com que uma pessoa pode reconhecer ou recordar um lugar como sendo distinto de outros lugares (Lynch, 1981). Ou seja, traduz a singularidade percebida de um lugar. Assim, a identidade urbana ou identidade da paisagem urbana é definida como "identidade do lugar", "localização", "caráter de um lugar", "imagem de um lugar", "senso de lugar" e "espiritualidade de lugar", todos relacionados com a identidade urbana enquanto conceito de "distinção" (Keshtkaran, 2019). Desta forma, a identidade de um lugar pode ser percebida através da arquitetura vernacular, tradicional, rústica ou regional, componentes fundamentais no património cultural.

Os valores culturais são crenças e normas concebidas por uma sociedade que pode afetar vários aspetos do comportamento dos seus membros ou de outros. Os bens culturais são aspetos vitais para qualquer processo de desenvolvimento urbano, em especial nas zonas históricas, onde a riqueza do património cultural tem a capacidade de motivar o Turismo Cultural (Al-hagla, 2010). Posto isto, o ICOMOS (2011) criou um conjunto de normas com o objetivo de salvaguardar e gerir áreas urbanas históricas. O segmento do Turismo Cultural envolve um tipo de atividade turística, nomeadamente, com experiências e consumos de atrações/produtos culturais tangíveis, bem como intangíveis de um destino turístico. Podendo mesmo desencadear experiências ligadas ao Turismo Criativo (Richards, 2011).

A avaliação e gestão de riscos em sítios com valor patrimonial, em especial em centros históricos, tem de ter em consideração os seus valores tangíveis ou intangíveis locais. Estes espaços são altamente vulneráveis devido às características do ambiente construído, da comunidade e da vida social, falta de conscientização e manutenção do risco, e o deficiente quadro regulamentar para a sua gestão (Giuliani, Paoli, & Miceli, 2021).

As alterações climáticas e a globalização possuem um impacto bastante significativo nas vivências dos meios urbanos e no património (Bandarin & van Oers, 2012). A criação de planos mitigadores de riscos, para além do objetivo de garantir a segurança e recuperação do património urbano, são de alta importância para a identidade local e para a manutenção de pontos turísticos culturais. Outros planos podem ser gerados para o desenvolvimento da economia local e estar relacionados com rotas culturais de um centro histórico (Timothy & Boyd, 2015). Weltevreden, Atzema e Frenken (2005) revelam no seu estudo que a aplicabilidade de um plano sobre o comércio local não altera o ambiente do centro histórico da cidade, a mobilidade dos consumidores internos. Revelam até que a aplicação deste instrumento de gestão territorial fez com que o centro da cidade de *Utrecht*, Países Baixos, se tornasse num importante local para compras recreativas, espaços e consumos que também são feitos pelos visitantes.

As atrações/produtos tem um conjunto de características materiais, intelectuais, espirituais e emocionais distintivas de uma sociedade, que inclui *e.g.* as artes, a arquitetura, o património histórico e cultural, as culturas vivas com seus estilos de vida e os sistemas de valor (Huang & Wen, 2021).

As Rotas Pedonais são infraestruturas que podem incluir atrações patrimoniais de um determinado sítio ou destino (Timothy & Boyd, 2015), e, afetar positivamente a satisfação dos consumidores (Kelley, Rensburg, & Jeserich, 2016). O valor de atratividade do património cultural de uma determinada paisagem urbana pode ser tão significativo, que em termos de avaliação do seu património cultural estimule a implementação de Rotas Culturais (Božić & Tomić, 2016).

Os valores humanos demonstram as atitudes e os comportamentos dos indivíduos (Schwartz & Bilsky, 1987). Os valores culturais referem-se aos valores mantidos por um determinado grupo, sendo indispensáveis para a compreensão da sua cultura. O turismo pode ter características definidoras e únicas, para as quais certos valores culturais são mais relevantes (Huang & Wen, 2021).

As Rotas Culturais com património urbano cultural podem ter em consideração os instrumentos e políticas utilizados pelo ICOMOS, *e.g.* ter em consideração o edifício com valor adquirido, por ser património classificado e com reconhecimento

internacional. O património com este tipo de valor está associado às condições de integridade e/ou autenticidade e com valor universal excecional. Deste modo, podem ser criadas temáticas históricas numa determinada paisagem (Chen & Jones, 2020). Para que um percurso histórico seja classificado como rota cultural, o seu uso deve gerar trocas de pessoas, bens, ideias, conhecimentos e valores ao longo de um período significativo (Carreño, 2003). As intervenções devem ser não intrusivas.

Na Carta de Amesterdão, documento adoptado pelo Conselho da Europa, faz-se menção da conservação integrada, e quanto à prevenção específica que,

“(...) deve ser uma das primeiras considerações em todos os planeamentos urbanos e regionais. Deve-se assinalar que a conservação integrada não impede a introdução da arquitectura moderna nas áreas que contêm edifícios antigos, desde que sejam totalmente respeitados o contexto, as proporções, as formas, as dimensões e a escala existentes.”
(Conselho da Europa, 1975: 4).

As Rotas Turísticas têm-se desenvolvido, sobretudo devido à junção de atrações turísticas. O seu objetivo está na promoção do turismo/destino local, estimulando os visitantes a obter experiências baseadas na paisagem e envolvente territorial. Isto inclui o caminhar por centros urbanos ou centros históricos. Existem formas de avaliação de uma Rota Cultural, onde são analisados os valores científicos (específicos da rota), valores económicos, de proteção e conservação (valores principais), bem como valores funcionais e adicionais do produto turístico (valores específicos do turismo).

O próprio Programa Itinerários Culturais do Conselho da Europa pode ser analisado como um instrumento para a compreensão de valores que decorrem na sociedade e na cultura europeia (Božić & Tomić, 2016). Deste modo, destaca-se o valor imaterial de um percurso cultural, que pode afetar várias cidades, nomeadamente, os seus centros históricos e edifícios religiosos, em vários países e.g. os Caminhos de Santiago (Carreño, 2003).

Richards (2018) demonstra que existe uma forte ligação entre as políticas do turismo e a cultura. A nível económico, além de seu valor cultural e físico existe o valor

de produto proveniente da experiência patrimonial (Božić & Tomić, 2016).

As abordagens da economia criativa para o turismo agregam valor por meio do desenvolvimento de conteúdo e experiências envolventes, baseadas na inovação e em lugares diferenciados bem como atraentes (Richards, 2018). Os lucros obtidos também podem ser canalizados para a conservação dos recursos turísticos, nomeadamente, o património cultural existente numa rota (Božić & Tomić, 2016). Em suma, um dos efeitos provocados pelas rotas pedonais é a possibilidade de aumento de consumidores, e assim, elevar a sustentabilidade económica do destino (Timothy & Boyd, 2015) ou mesmo estimular a economia circular de um local.

Em determinados países o valor dado à acessibilidade na cultura e nos espaços culturais tem impactos diretos no turismo. As Rotas Turísticas necessitam de uma maior compreensão dos valores culturais, para que as futuras intervenções não possam causar danos no património cultural, histórico ou na paisagem e ambiente urbano. Para o efeito devem ser incorporados recursos de adaptabilidade que levam à reconstrução e a preocupações ao nível da materialidade (Timothy & Boyd, 2015). A importância nos modos de conceção e seu valor para a eliminação de barreiras é demarcada. Daí, ser relevante ter em consideração os princípios do *Design Universal*, sendo uma abordagem inovadora e holística que constitui num desafio ético e criativo para todos os arquitetos, designers, empresários, administradores e dirigentes políticos (EIDD, 2004).

Devido aos benefícios económicos dos percursos turísticos históricos existe a necessidade de melhorar a qualidade das rotas pedonais, conservando e mantendo o edificado e a paisagem urbana associada. A qualidade do espaço público tem um grande efeito na taxa de aceitabilidade, devendo-se assegurar segurança e proteção. A existência de uma comunicação acessível, *e.g.* através de mapas urbanos é um dos mais influentes métodos pode melhorar a qualidade da segurança e proteção (Timothy & Boyd, 2015). Os valores aplicáveis numa Rota Pedonal Cultural são diversos e com uma complexidade acentuada.

Em termos turísticos, existe a necessidade de um levantamento exaustivo dos valores locais bem como dos seus consumidores. A criação de relação entre eles é fundamental para a construção de um produto turístico cultural sustentável e inovador.

2.4| A arquitetura vernacular e local como produto cultural

Historicamente, a Arquitetura constituiu uma disciplina que teve uma evolução conceptual e diversificadas funções ao longo dos séculos: *Techo* (algo técnico) na Grécia Antiga; Arte Mecânica na Europa Medieval; a Arte do *Disegno* na Itália Renascentista e a Arte Plástica na Europa do século XVIII. Tratando-se de uma disciplina detentora do seu próprio conhecimento, em todas estas definições existem três elementos: o designer/matéria; o construtor/desenho e o usuário/construção (Parcell, 2012).

As mudanças sociais decorrentes da evolução da construção e da edificação podem pôr em risco a autenticidade dos atributos valorativos dos bens, incluindo os arquitetónicos (Barreto, Aguiar, & Pontual, 2020). O património cultural pode ser considerado um conjunto de artefactos físicos (edificado cultural) e atributos intangíveis (bens culturais) de um grupo/sociedade, que foram herdados do passado. A Arquitetura é um elemento intrínseco ao edificado. Através do património cultural é possível estabelecer uma relação entre o passado e o futuro e ser defendido no presente, em benefício das futuras gerações (Guzman, Roders, & Colenbrander, 2017).

Institucionalmente, a necessidade de proteger os bens culturais arquitetónicos nasceu em França, em 1837, com a criação da Comissão dos Monumentos Históricos, que apresentou a classificação do edificado em 3 categorias: Antiguidade, Religiosos da Idade Média e Castelos. Neste mesmo período, Portugal esteve também na vanguarda nas questões da conservação patrimonial, pois em 1721, foi um dos primeiros países europeus a criar a primeira legislação na área do património (ICOMOS, 2023).

Após a Primeira Guerra Mundial, surge a Carta de Atenas (1931) onde foi apresentado um conjunto de princípios de proteção aos monumentos. Mais tarde, depois da Segunda Guerra Mundial, foi fundada a UNESCO, entidade promotora do 1.º Congresso dos Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos (1957), onde foi constituída a *International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property* (ICCROM). Em 1964, no 2.º Congresso surge a ICOMOS, entidade responsável pela Carta de Veneza, foi revelado, pela primeira vez, o conceito de monumento histórico e de sítio monumental (artigo 1.º e 14.º respetivamente). Estes novos princípios levaram a UNESCO (1972) a criar a Lista do Património Mundial. O objetivo desta lista está em proteger os bens patrimoniais com valor universal. À data,

os princípios culturais e patrimoniais estavam relacionados com o ambiente e a proteção. Atualmente, envolve o desenvolvimento sustentável, as alterações climáticas, a cultura (Rodwell, 2013) e a inclusão (MUST, 2019).

Mais tarde, é sentida a necessidade de valorizar e proteger a arquitetura popular, designada de arquitetura erudita (designação de origem italiana) ou vernacular (origem inglesa). O património é observado a partir de aglomerados de edifícios e a sua inserção na malha urbana. Assim, ao longo dos tempos o conceito de património tem vindo a ser revisto.

A essência do termo “vernáculo” refere-se à definição dos três elementos que compõem um protótipo: o sistema de ocupação do solo, o sistema construtivo, o tipo de construção e, finalmente, a fachada como contributo urbano. Todas as arquiteturas produzidas até ao século XVIII, deste ponto de vista, são consideradas vernáculas, tanto a arquitetura civil pública e a arquitetura religiosa, como também a arquitetura civil privada de uso residencial ou uso misto (Navarro, Delgado, & Perdigón, 2018).

A arquitetura vernacular é composta por edifícios tradicionais, que representam uma resposta morfológica às restrições ambientais e climáticas bem como às características socioeconómicas e culturais de uma determinada sociedade (Correia, Carlos, Mecca, Dipasquale, Guillaud, Vegas, Mileto, Achenza, & Castro, 2013).

A Carta Europeia do Património Arquitetónico, foi adotada pelo Comité dos Ministros do Conselho da Europa, em 26 de setembro de 1975, e proclamada no Congresso sobre o Património Arquitetónico Europeu, que teve lugar em Amesterdão, Países Baixos, de 21 a 25 de outubro de 1975. Neste documento assume-se que o património arquitetónico proporciona a matéria privilegiada para explicar e comparar as formas e os estilos, e as suas respetivas aplicações (Conselho da Europa, 1975). Aliou-se a necessidade de proteção da arquitetura à educação, através da apreciação visual e do contacto direto, sendo essencial manter vivos os testemunhos de todas as épocas e das suas respetivas realizações. A Carta sobre o Património Construído Vernáculo foi ratificada pela 12.^a Assembleia Geral do ICOMOS, no México, em outubro de 1999. Nela se assume que o património construído vernáculo é a expressão fundamental da cultura de uma comunidade, do seu relacionamento com o seu território e, ao mesmo tempo, a expressão da diversidade da cultura mundial. A construção vernácula é a forma

tradicional e natural pela qual as comunidades habitavam, constituindo uma resposta às restrições sociais e ambientais (ICOMOS, 1999).

Devido à globalização socioeconómica as estruturas vernaculares encontram-se vulneráveis. A problemática da integração dos atuais valores, levaram ao estabelecimento de princípios específicos na área da conservação e proteção do património construído vernacular. Muitas das vezes, é através de estudos efetuados ao edificado localizado em espaço cultural que é possível diagnosticar as tipologias existentes (Raposo, 2007). Com esta Carta o património vernáculo edificado passou a ser considerado uma parte integral da paisagem cultural.

Na Convenção Quadro do Conselho da Europa relativa ao Valor do Património Cultural para a Sociedade, ratificada na cidade algarvia de Faro, em 27 de outubro de 2005, geralmente designada Convenção de Faro, assume-se que,

“(...) o património cultural constitui um conjunto de recursos herdados do passado que as pessoas identificam, (...), como um reflexo e expressão dos seus valores, crenças, saberes e tradições em permanente evolução (...).”
(Conselho da Europa, 2005, Art.º 2).

Esta Convenção enfatiza o valor e o potencial do património como recurso para o desenvolvimento sustentável e para a qualidade de vida numa sociedade em constante evolução. Desta forma, a arquitetura vernacular tem vindo a tornar-se num recurso para as comunidades, permitindo-lhes valorizar este património local através do turismo.

A diferenciação que a arquitetura vernacular induz, é notória nas últimas décadas, através do crescimento de objetos na Lista do Património Mundial da UNESCO. Pode ser considerada uma tentativa de compromisso global para a preservação do património (Guzman et al., 2017). Podendo mesmo constituir um elemento promotor de planos estratégicos e integrados para a salvaguarda do património, a ação climática, a redução do risco de catástrofes e a consolidação da paz (ICOMOS, 1931).

Este interesse pela preservação da arquitetura vernacular tem sido focalizado, sobretudo, nos centros históricos por constituírem parcelas urbanas que estão associadas à sua adaptação ao território: solo/vegetação; clima e microclima e à parte social (população e/ou sistema económico). São definidos pelo seu edificado patrimonial, caracterizado por tipologias construtivas e representativas vernaculares, possuidoras de uma escala própria, de um território e de uma paisagem única (Pozas & González, 2018). Em consequência, nas últimas décadas, os centros históricos têm ganhado grande importância, sendo estes espaços de elevado interesse ao nível da atração turística. As áreas com características turístico-históricas estão a ter maior foco na questão da preservação e da regeneração urbana. Estes processos permitem aos residentes ter sentimento de pertença, compreensão dos valores locais, levando à promoção da renovação sustentável do património arquitetónico (You, Zhang, Tu, Xu, Li, Lin, Chen, Chen, & Ren, 2023).

O território português é rico neste património local arquitetónico, causado pelas múltiplas diferenças territoriais, *e.g.* topográficas, geológicas e/ou climáticas (Araújo, 2022), que levam a uma vasta variedade de tipologias de arquitetura vernacular (Fernandes, Mateus, & Bragança, 2013). A conservação e reabilitação dos conjuntos edificados com valor patrimonial tem vindo a ter cada vez mais relevância. Este facto advém da necessidade da criação do conceito de paisagem cultural e da conservação do seu valor patrimonial (Araújo, 2022).

Este património aliado à arquitetura tem sido considerado como uma atração turística, pois os turistas desejam visitá-lo pela sua importância histórica, beleza, originalidade, contribuindo para a preservação da identidade de cada comunidade e simultaneamente para o desenvolvimento do Turismo Cultural nas regiões (Zamudio, 2013). Assim, a arquitetura vernacular tem vindo a associar-se ao Turismo Cultural, proporcionando experiências de "representação" social e cultural em que os indivíduos residentes/visitantes participam ativamente (Palupi, Hardiilla, & Nugroho, 2021).

2.5| Perceções sobre o ambiente construído e a cultura local dos destinos turísticos

As atuais tendências de gestão de destinos turísticos questionam os instrumentos tradicionais, baseados em competências técnicas, valorizando as experiências do

utilizador, sendo assim necessárias novas abordagens na área do *design* (Marchigiani, 2020).

Na perspectiva da inclusão social, a temática da percepção dos utilizadores de um espaço ou de um produto, surge com o *Design Universal*, através do 3.º Princípio sobre “Utilização Simples e Intuitiva” (Center for Universal Design, 1997). O *design* deve contribuir para que os espaços e os produtos sejam de fácil compreensão, independentemente da experiência do utilizador, conhecimentos, competências linguísticas ou seu nível de concentração. Uma das orientações deste princípio determinava que os espaços e os produtos deveriam ser projetados para serem consistentes com as expectativas e intuição do utilizador.

Paralelamente, no domínio dos transportes, Handy & Niemeier (1997) reconheceram que a acessibilidade, a fim de ser útil na prática, deve basear-se na forma como os indivíduos percebem o seu meio envolvente e avaliam os aspetos que são para eles mais importantes.

Atualmente, no quadro da sustentabilidade, em que se promovem abordagens de participação pública das comunidades, no projeto de infraestruturas pedonais e interfaces modais tem-se recorrido a abordagens centradas no utilizador, desencadeando-se, processos de cocriação com as comunidades.

Têm sido concretizados processos de regeneração urbana em larga escala, onde se consideram os parâmetros técnicos (acessibilidade objetiva) e, também, as percepções dos utilizadores (acessibilidade percebida). Deste modo, nos espaços públicos estão a ser implementados esforços para adaptar as infraestruturas para que sejam inclusivas para todas as pessoas, de acordo com as suas diferentes necessidades e capacidades.

Em muitos países existem normas públicas ou da indústria, diretrizes ou regras de acessibilidade segundo a abordagem do *Design Universal*, que permitem desenvolver avaliações de acessibilidade (acessibilidade objetiva) através de parâmetros específicos, para conhecer o grau de acessibilidade de um sistema, *e.g.* uma infraestrutura pedonal.

Medidas objetivas de acessibilidade (dada por normas) e de acessibilidade percebida (dada pelos utilizadores) são medidas complementares para garantir a usabilidade dos espaços. A acessibilidade percebida, conhecida através de abordagens

colaborativas, pode ser considerada uma ferramenta moderna necessária no *Design* urbano e de transportes, sendo imprescindível para a sustentabilidade social (Rosa, 2022).

Por exemplo, esta percepção de acessibilidade relativa a sistemas de mobilidade contribui para a inclusão social e justiça nos transportes (Schwanen, Lucas, Akyelken, Solsona, Carrasco, & Neutens, 2015; Mattens, 2016) e deve ser vista como um importante contributo para o projeto de infraestruturas turísticas de alta qualidade. A acessibilidade percebida refere-se às percepções, experiências e expectativas individuais da acessibilidade.

Tratando-se de infraestruturas turísticas deverão ser desenvolvidos processos de *codesign* com os turistas utilizadores das mesmas. A acessibilidade percebida dos ambientes contruídos de um destino turístico, pode influenciar a imagem de um destino, que resultou das experiências obtidas. A imagem de destino acessível está muito associada ao *Design Universal* (Darcy & Buhalis, 2010) bem como à consolidação com carácter único e diferenciador dos mercados concorrentes.

Requer-se o desenvolvimento de estudos sobre o nível de satisfação dos turistas sobre as infraestruturas que utiliza no destino turístico e a importância cultural da paisagem. O tipo de consumidor pode influenciar no tipo de percepção de uma imagem de um destino. As limitações individuais podem ser influenciadoras na percepção da participação, nas experiências turísticas vivenciadas e criar sentimentos de vulnerabilidade, frustração e de ansiedade (Richards et al., 2010). Daí, para o segmento do Turismo Sénior ser fundamental assegurar a satisfação das necessidades e preocupações dos indivíduos idosos (Sarmiento, Brás, & Oliveira, 2016).

As percepções e sentimentos do indivíduo quanto ao património apresentado (ou demolido) são de considerável importância para a classificação de um sítio patrimonial. Torna-se essencial captar as atitudes dos visitantes em relação ao sítio: antigo, original e com significado para a cultura humana. Em termos da psicologia ambiental, as atitudes em relação ao património e à paisagem derivam dos sistemas de valores culturais dos visitantes e da sua "aprendizagem" sobre o local (Poria, Reichel, & Cohen, 2013).

Os consumidores de Turismo Cultural têm maior interesse por experiências autênticas. A autenticidade do património cultural é muito influenciada pelos atributos

nucleares do objeto e pela forma como este é produzido (Jokilehto, 2006; Meurs, 2016). No entanto, os sítios culturais com uma carga turística intensa podem inibir a motivação dos que procuram uma experiência emocional (Poria et al., 2013). Para que as cidades culturais e históricas se diferenciem, para terem vantagens competitivas, devem ser enfatizadas as imagens e produtos patrimoniais de carácter único, museus, celebrações e rituais históricos, arquitetura local, símbolos históricos, cultura local, atrações naturais e hospitalidade (Saeedi & Hanzae, 2016).

O valor percebido é uma construção subjetiva e varia entre culturas, tempos e consumidores. A acessibilidade pode-se constituir num atributo agregador de consumidores para espaços patrimoniais. O valor percebido da acessibilidade pode incluir atributos que têm impactos na satisfação de pessoas com deficiência, *e.g.* nos transportes, alojamento, via pública, espaços culturais.

A gestão de destinos deve atender ao valor percebido, oferecendo aos consumidores benefícios ao reduzir custos e melhorar a qualidade do serviço. Além de que pode enfatizar o padrão de acessibilidade em sítios turísticos culturais, comércio e restauração (Moreno-Manzo, Gassiot-Melian, & Coromina, 2022). A aplicação do Turismo Acessível, além dos benefícios financeiros e de segurança, melhora a imagem do destino e destaca-se do restante mercado, incluindo as suas empresas bem como serviços. Consiste assim num fator importante quando se trata de fidelização e de aumentar o potencial de atração de novos visitantes (UNWTO, 2014b).

A imagem de um destino deve ter determinadas características para criar atração patrimonial, *e.g.* agradabilidade, ambiente relaxante, hospitalidade dos residentes, estilo de vida local, segurança, entre outros. Neste contexto, para a perceção da qualidade é crucial o valor, o serviço, os recursos históricos, as oportunidades de compras, as facilidades de comunicação, o transporte adequado, os serviços de orientação e a segurança (Saeedi & Hanzae, 2016). Assim, para conhecer estes atributos é fundamental o desenvolvimento de estudos sobre as perceções dos turistas sobre os destinos que visitam.

CAPÍTULO 3 | CARATERIZAÇÃO DAS ROTAS PEDONAIS DOS CENTROS HISTÓRICOS DE PORTIMÃO E LOULÉ

3.1| Definição das Rotas Turísticas objeto de estudo

O presente Capítulo apresenta as rotas pedonais de interesse turístico e cultural das cidades de Portimão e de Loulé, que constituem boas práticas de Turismo Acessível em Portugal e no Algarve. Fundamenta-se a importância da arquitetura vernacular para a paisagem urbana, constituindo um fator de atração turística, que resulta do seu valor patrimonial. Apresenta-se em trabalho empírico, realizado através de campanhas de trabalho de campo desenvolvido ao longo da “Rota Turística Acessível” de Portimão e dos itinerários pedonais “Património” e “Comércio” de Loulé. Pretendendo-se ter conhecimento da arquitetura local/vernacular presente ao longo das rotas e avaliar parâmetros específicos de acessibilidade objetiva das infraestruturas pedonais onde se integram estas rotas turísticas.

A “Rota Turística Acessível” localizada na cidade de Portimão foi desenvolvida a partir de processos de reabilitação urbana e dos Projetos “Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos” (2005-2009) e “Rota Turística Acessível de Portimão” (2007). A partir de 2008 foram adjudicadas as obras da sua construção e a sua inauguração ocorreu no ano de 2010.

Deste modo, surgiu a primeira rota pedonal turística e acessível em Portugal, um percurso pedonal inicial com cerca de 5 km, contínuo, sem barreiras urbanísticas, abrangendo os serviços públicos, espaços culturais e a área comercial da “Baixa” da cidade. Para além de dar a conhecer os pontos notáveis da cidade de Portimão aos seus visitantes, esta rota consiste num equipamento urbano que pode ser usufruído pelos residentes. Localiza-se, essencialmente, na área central da cidade, incluindo o centro histórico de Portimão.

Na cidade de Loulé, no âmbito também de processos de regeneração urbana, foram implementados, em 2012, os itinerários pedonais “Património” e “Comércio” a partir de um projeto de candidatura ao Programa Operacional Regional do Algarve – PO Algarve 21, que visava especificar as potencialidades do espaço histórico da cidade

de Loulé. Um dos objetivos da implementação destes percursos pedonais estava em ser usufruído por todos os cidadãos (visitantes ou residentes). Estes itinerários são percursos promotores de orientação e de autonomia do visitante, que queira ter acesso à história e cultura da cidade de Loulé.

3.2| Ação para o Turismo Cultural Acessível em Portugal e na região do Algarve

Segundo os Censos 2001 (INE, 2001), em Portugal 636 059 pessoas tinham algum tipo deficiência (cerca de 6 % da população total). Já nos Censos 2011, 17,4 % das pessoas dos 15 anos aos 64 anos de idade (cerca de 1 234 mil pessoas) referiram ter dificuldade em pelo menos uma atividade básica (INE, 2012). Nos Censos 2021 especifica-se que 10,9 % da população residente com 5 ou mais anos de idade tem pelo menos uma incapacidade e que a prevalência da incapacidade aumenta com o avanço da idade, de forma progressiva, sobretudo a partir dos 70-74 anos de idade; a incapacidade em andar ou subir degraus é a mais prevalente e afeta 6,1 % da população com 5 ou mais anos de idade, 3,5 % são afetados pela incapacidade em ver, 3,4 % pela incapacidade de cognição/memória, e 2,8 % em ouvir (INE, 2022a).

Para estes grupos de potenciais consumidores turísticos é fundamental o apoio da família para obtenção de uma experiência turística. Os turistas portugueses com deficiência demonstram uma forte vontade de participar em viagens e atividades de turismo recreativo, apesar das barreiras físicas e psicológicas existentes (Kastenholz, Eusébio, & Figueiredo, 2015). Numa escala global, o envelhecimento da população tem tido impacto significativo ao nível dos fluxos turísticos. Em Portugal, este fenómeno é sentido com o aumento do turismo internacional e gradualmente do turismo doméstico.

Em 2019, Portugal recebeu cerca de 27 milhões de hóspedes, registando-se, aproximadamente, 70 milhões de dormidas; as exportações dos serviços de viagens e turismo aumentaram 8,1 %, gerando 18 431 milhões de euros (Calheiros, 2020). Atualmente o consumo de turismo é equivalente a 10,1 % do PIB português (INE, 2022b). Mesmo em períodos de crise, a indústria portuguesa do turismo é competitiva e contribui para a melhoria da qualidade de vida, a progressão da coesão territorial e a identidade nacional.

Em termos institucionais, o Turismo Acessível tem vindo a ser promovido pelo Turismo de Portugal, pelo Instituto Nacional de Reabilitação, pelos governos regionais e locais, pelas associações de pessoas com deficiências e por organizações não governamentais, sobretudo, associadas à cultura. Esta dinâmica surge do próprio regime jurídico nacional.

Um dos primeiros regimes jurídicos que defendeu o direito da igualdade e o direito à cultura em Portugal foi a Constituição Portuguesa de 1976, sendo uma referência na Europa (Laaksonen, 2010). Segundo Calheiros (2020) apesar de ser um direito consagrado na lei e nos regimes jurídicos, o direito à igualdade e à cultura deve ser considerado prioritário para tornar o destino de Portugal mais competitivo, acessível, e consequentemente receber qualquer visitante, desde a pessoa idosa e famílias com crianças, a pessoas com deficiência ou com outro tipo de carência.

Diversos diplomas, estratégias e planos têm sido desenvolvidos integrando a dimensão da acessibilidade no turismo. A Lei de Bases do Turismo (Decreto-Lei n.º 191/2009 de 17/08), tinha nos seus objetivos a acessibilidade nas atividades e empreendimentos turísticos. Este requisito da acessibilidade foi sendo aprofundado no *Plano de Ação Para o Desenvolvimento do Turismo 2014–2020* (Turismo de Portugal, 2014). Neste documento, considera-se como oportunidade para o Algarve o desenvolvimento do Turismo Sénior e a adoção de práticas sustentáveis, tendo como recursos e ativos a cultura, o património cultural e o edificado.

À escala regional, o *Plano de Marketing Estratégico para o Turismo da Região do Algarve* (2015-2018), desenvolvido pela Região de Turismo do Algarve, propõe a acessibilidade para todos no Turismo “Sol e Praia” e o desenvolvimento do mercado sénior (Padinha, Miguel, & Almeida, 2014). Por sua vez o Plano Estratégico do Turismo 2020-2023 destaca o desenvolvimento da região do Algarve em 19 produtos/segmentos, com mais de 18 tipos de mercados. Para atual investigação consideraram-se os seguintes segmentos: “Sol & Praia”; *Touring* Cultural e Paisagístico e Turismo Acessível (Padinha, Miguel, & Almeida, 2021). Mais recentemente a Estratégia de Turismo 2027 (2021-2027) faz referência à sustentabilidade através do uso de espaços culturais e históricos, estruturando a oferta turística, bem como o enriquecimento das experiências e a melhoria das acessibilidades do destino. Também é proposta a regeneração urbana, como uma das políticas territoriais sustentáveis. Os processos de reabilitação e

qualificação do edificado proposto consiste no melhoramento do espaço público bem como na eliminação de barreiras físicas (Turismo de Portugal, 2017).

O destino de Portugal possui recursos patrimoniais e naturais que o tornam num país atrativo para a atividade turística (Almonte, 2014). Em território nacional, o Turismo Acessível possui boas práticas, inovadoras e referenciais ao nível nacional e internacional, sendo um desses casos, a cidade da Lousã (Nunes, 2011). Em 2008, foi apresentado o projeto “Lousã Acessível” juntamente com o estudo “Lousã, Destino de Turismo Acessível” (Fontes & Monteiro, 2009). O Turismo Acessível da Lousã foi desenvolvido em vários segmentos: Aventura e Desportos Radicais, Natureza e Relaxamento e Património (Devile et al., 2011).

Em 2010, foi implementado o programa *Rampa - Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade*, com o objetivo principal de incentivar os municípios na criação de planos de acessibilidade e de ambientes mais acessíveis. Alguns municípios turísticos aproveitaram as iniciativas, destacando-se o caso de Portimão no Algarve. Ainda na esfera do financiamento, destaca-se o programa operacional *CRESC Algarve 2020* que teve como objetivo mobilizar o desenvolvimento equilibrado, transformando o destino Algarve mais competitivo, resiliente e sustentável. O *Plano de Ação de Mobilidade Urbana*, promoveu a acessibilidade física em espaços públicos e a pedonalização dos centros urbanos e históricos (CCDR Algarve, 2015). O *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável no Algarve, Plano de Ação 2020*, também deu grande importância à requalificação da rede pedonal e ao desenvolvimento de planos de acessibilidade para todos (AMAL, 2020).

O Turismo Cultural Acessível em Portugal foi inicialmente aplicado em espaços museológicos. O Museu Nacional dos Azulejos, em Lisboa, consistiu no primeiro museu em Portugal com um projeto de arquitetura de reabilitação seguindo os princípios do *Design Universal* (2008-2010), com a designação de “Tesouros para todos”. O seu principal objetivo foi tornar a cultura acessível para todos (Mineiro, 2012), tendo em atenção alguns tipos de deficiência (Gomez & Peixoto, 2012). Outro exemplo inovador no Turismo Cultural Acessível é o espaço “Parques de Sintra Acolhem Melhor”, implementado desde 2000. Este projeto teve como objetivo criar melhores condições de acessibilidade nos espaços urbanos e culturais da vila de Sintra. As boas práticas na área do Turismo Acessível foram reconhecidas ao se tornar membro da ENAT (Baptista &

Tavares, 2014) e ter sido distinguido pela *World Travel Awards*, com o galardão de melhor empresa turística do mundo em conservação.

A Direção Geral do Património Cultural (DGPC) e o Turismo de Portugal, I. P. lançaram o Guia de Boas Práticas de Acessibilidade, Comunicação Inclusiva em Monumentos, Palácios e Museus (DGPC, 2017) com o objetivo de dar resposta às necessidades físicas e psicológicas dos visitantes, incluindo crianças e indivíduos com perfis linguísticos e culturais diversos, dando assim oportunidades igualitárias a todos (Mineiro, 2017).

Em 2016, foi lançado o programa “*All for All – portuguese tourism*” com o objetivo de melhorar a oferta turística. Destaca-se a criação de percursos pedonais acessíveis em todo o país e o desenvolvimento de guias de boas práticas (Calheiros, 2020). Esta iniciativa englobou a região do Algarve, nomeadamente, os centros históricos de Lagos, Faro e Tavira (Turismo de Portugal, 2015). Outros Guias sobre o Turismo Acessível foram publicados, *e.g.* “Porto e Norte, um destino para todos” promovido pela Direção Geral do Turismo do Porto e Norte, “Turismo Acessível. Guia para um percurso no Funchal” promovida pela Câmara do Comércio e Indústria da Madeira e o “Guia de Turismo Acessível – Lisboa para Todos” desenvolvido pela Câmara Municipal de Lisboa. Ainda a cidade do Funchal, com um projeto de uma praia acessível a pessoas com deficiência visual, foi premiada pelo prémio de *Special Mention Awarded*, pela Comissão Europeia e pelo Fórum Europeu das Pessoas com Deficiência no âmbito do *Access City Award 2017*.

Almonte (2014) refere que em Portugal a maior percentagem de práticas de acessibilidade está nos serviços ligados ao turismo. Como resultante dos esforços que têm sido desenvolvidos neste domínio, em 2019, Portugal recebeu a distinção de Destino Turístico Acessível, prémio promovido pela UNWTO. No entanto, tal como Prates & Garcia (2009) especificaram, continuam a não existir estudos que demonstrem como o Turismo Acessível poderá contribuir positivamente para o crescimento da economia nacional.

Na região Algarve, o programa “*Algarve for All - Promoção e Desenvolvimento do Turismo Acessível*” que foi implementado entre 2020-2022, pela Associação *Accessible Portugal*, em parceria com a Região de Turismo do Algarve e os Municípios

do Algarve, divulgou amplamente o conceito de Turismo Acessível. O objetivo deste projeto consistiu em aumentar a importância da acessibilidade no turismo, e gerar competências no âmbito de: criar e promover itinerários de Turismo Acessível; estimular parcerias e redes estratégicas; promover a informação e comunicação acessível; reforçar a acessibilidade do destino Algarve e a qualificação da oferta bem como da procura turística (Padinha et al., 2021).

O Turismo Cultural Acessível no Algarve ainda se encontra em desenvolvimento e a se enquadrar às novas tendências dos destinos europeus. A eliminação de barreiras arquitetónicas é considerada uma medida inovadora quando são aplicados os princípios do *Design Universal* (Umbelino, 2012). Um dos desafios a ultrapassar na implementação do Turismo Acessível é a falta de competências técnicas/científicas, onde a ausência de formação leva a lacunas na oferta de formação académica e profissionais (Eusébio, Pimentel, Rosa, & Teixeira, 2022).

À escala da região do Algarve, em termos de espaços culturais, o Museu de Portimão constitui um dos exemplos de boas práticas de acessibilidade arquitetónica e é uma referência na área do Turismo Cultural Acessível pelo Turismo de Portugal. Esta intervenção teve em consideração os princípios do *Design Universal* na conceção arquitetónica (Gameiro & Ramos, 2015) e a Carta dos Princípios para Museus e Turismo Cultural (Câmara Municipal de Portimão, 2016). A inclusão está presente na oferta de guias multimédias, *App* gratuita, disponível em 5 línguas, com visitas guiadas às principais peças do espólio museológico, óculos de realidade aumentada. Também possui parcerias com operadores turísticos ligados a outros segmentos de turismo, *e.g.* o Turismo Sénior, através da Fundação do INATEL (Instituto Nacional de Apoio aos Tempos Livres) e com operadores de cruzeiros (Gameiro & Ramos, 2015).

Em termos de definição de rotas, Portimão e o seu centro histórico foram pioneiros e inovadores enquanto destino acessível, na área da acessibilidade urbana. A “Rota Turística Acessível” surgiu no contexto das intervenções de reabilitação urbana no espaço público referentes à Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU) da cidade de Portimão, e à Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Portimão. Ambos os instrumentos de regeneração urbana dão ênfase à valorização do centro histórico e do património edificado, à segurança e ao conforto do espaço público da cidade de Portimão (Câmara Municipal de Portimão, 2014a).

No concelho de Loulé, na área do Turismo Acessível associado ao espaço público, pode-se destacar a Baixa de Vilamoura (Padinha et al., 2021), onde foi implementado o projeto de Regeneração Urbana que envolveu os espaços públicos desta área, tendo como um dos principais objetivos a transformação do ambiente urbano de Vilamoura e torná-lo mais sustentável e acessível para todos (Teles, 2012). Outra das ações deste projeto foi a criação de um percurso acessível para todos, com marcação específica e contínua de auxílio para pessoas com deficiência visual, que se estende das vias principais de acesso ao centro de Vilamoura.

Na cidade de Loulé, foram implementados, em 2012, os itinerários pedonais “Património” e “Comércio” abrangidos nas intervenções de reabilitação urbana desenvolvidos inicialmente pela ARU do Centro Histórico de Loulé – Cidade Intramuros e Mouraria. Mais tarde, foi elaborada uma nova limitação, em simultâneo com a ARU dos Bairros da Graça, Alto de S. Domingos e S. Francisco. 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 – *CRESC Algarve 2020*, eixo prioritário Reforçar a Competitividade do Território, PARU para os Centros Urbanos de Nível Superior. Um dos objetivos destes instrumentos consistiu 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 (Câmara Municipal de Loulé, 2016).

Em ambos os casos, as políticas municipais de mobilidade e de regeneração urbana desencadearam processos de dinamização e de desenvolvimento do Turismo Cultural.

Constata-se, assim, existirem dinâmicas na ligação entre o Turismo Cultural e o Turismo Acessível. Em parte deve-se à implementação de vários instrumentos de planeamento urbano promotores de paisagens urbanas culturais e turísticas mais acessíveis, com benefícios diretos na economia local. As questões sociais alusivas aos residentes e visitantes, são devidamente consideradas no ambiente e nos valores patrimoniais, contribuindo para o desenvolvimento da economia local. A cultura local e acessível é essencial neste processo. Consoante a sua dimensão/importância territorial e o seu valor local pode promover o desenvolvimento sustentável.

3.3| A arquitetura vernacular como elemento de identidade cultural do Algarve

Os valores arquitetónicos aplicáveis no turismo são diversos pois atende-se às características construtivas dos edifícios, à sua história, ao seu conteúdo e à sua localização urbana. Mas também são extensíveis a outros valores mais relacionados com a disciplina da arquitetura *e.g.* a utilidade (presente ou passado), os elementos arquitetónicos, proporção, escala, ritmo, textura, luz ou cores. Em certos destinos, a arquitetura vernacular e/ou patrimonial tem mais valor turístico do que a arquitetura contemporânea.

Os edifícios diferenciam-se pela sua tipologia arquitetónica que consiste em processos racionais, formais e artístico-culturais relacionados com os programas/ usos do edificado, onde existe uma coerência, uma identidade própria (Pires, 2009). O desenvolvimento do Turismo Cultural requer a inventariação dos recursos culturais existentes no território. Henriques (2014) no relatório sobre o Turismo Cultural elaborou um inventário dos recursos culturais do Algarve. Este estudo demonstra as potencialidades dos recursos culturais para o desenvolvimento de novos segmentos de turismo na região, que inclui a sua implementação nos centros históricos de Portimão e de Loulé.

Estes recursos devem ter potencial para o surgimento de rotas pedonais com interesse arquitetónico constituindo uma nova oferta, um novo produto turístico. À escala local esta perceção tem desencadeado a inventariação das tipologias arquitetónicas dos edifícios que integram a paisagem urbana.

Um dos trabalhos referenciais da análise tipológica foi desenvolvido pelo arquiteto *Alessandro Rossi*, no centro histórico de Bolonha, Itália, em 1974. Consistiu numa análise fundamental para a compreensão e diagnóstico das potencialidades da paisagem urbana. O estudo também está relacionado com as potencialidades que o segmento de Turismo Patrimonial poderia trazer para um destino. Também proporciona o levantamento de questões sobre o desenvolvimento sustentável, gestão de sítios e paisagens urbanas históricas (Veldpaus & Roders, 2017).

Em Portugal, bem como na região do Algarve, existem diferentes tipologias arquitetónicas de edifícios correntes de habitação, devido à diferenciação geográfica, o clima, o tipo de solo e o tipo de atividade económica local.

Segundo Oliveira e Galhano (2003) na região do Algarve existem dois tipos de arquitetura vernacular: a interior, muito ligada ao mundo rural, e a arquitetura litoral, relacionada com povoados piscatórios. Os materiais de construção existentes nos locais eram determinantes, influenciando a forma e as metodologias construtivas do edificado. A principal característica da habitação algarvia tradicional está na simplicidade, tanto na forma como na disposição das fachadas: composto por uma fachada frontal, elemento principal e exterior de um edifício e os restantes componentes do objeto arquitetónico que são os alçados laterais e posterior.

No entanto, não deixava de ter elementos de valorização. Destacam-se as diversas formas e elementos decorativos das chaminés, os madeirados dos vãos das janelas ou portas (Afonso, Martins, & Meneses, 2004). Já nos centros urbanos realçavam-se as varandas, varandas de sacada e seus gradeamentos, ou mesmo, as guarnições em pedra calcária com elementos decorativos, principalmente nas áreas do Barrocal (Neves, 2013).

A arquitetura algarvia é possuidora de uma linguagem de formas e linhas únicas, elementos estes que lhe dá o seu valor e a sua identidade. Mas existem vários tipos de arquitetura por terem sido concebidas por diferentes comunidades, pelo que as suas obras são totalmente diferentes entre si. Daí, cada tipo de arquitetura ser caracterizado pelo seu estilo temporal e pela sua materialização.

A tipologia arquitetónica consiste num processo de análise dos tipos de arquitetura de uma determinada área urbana, onde engloba a sua materialidade. Nela também se pode incluir os elementos de valorização decorativa (Motta & Scopel, 2015). Tal como Dias (2000) menciona, as técnicas e materiais de construção estão associados à tradição, ao hábito e à facilidade de recursos que leva à construção da imagem da paisagem. Neste processo de identificação da paisagem urbana é fundamental a análise de acordo com as tipologias, mas também dos elementos decorativos existentes nas construções.

Existe uma diversidade de edificado, com vários estilos, de diferentes épocas e com uma variedade de usos - religiosos, militares, civis/habitacionais e industriais. Estas características arquitetónicas podem ser averiguadas nos centros das cidades de Loulé e de Portimão ao longo dos percursos pedonais em estudo.

Adaptando Raposo (2007) pode-se verificar a existência de nove tipologias de edificado na cidade de Loulé:

1. Casa Antiga do tipo rural popular;
2. Casa Antiga do tipo urbano século XVI a XVII;
3. Casa Antiga do tipo urbano século XVIII a XIX;
4. Casa Nobre ou Solar Urbano;
5. Edifício Urbano do final do século XIX a 1930;
 - 5.1 Ecletismo Romântico
 - 5.2 Edifício *Art Déco*
6. Edifício Urbano de 1930 a 1970;
 - 6.1 Modernismo
 - 6.2 Moderno
7. Pós-Modernismo.

Destas tipologias, cinco têm carácter exclusivamente habitacional. A “casa antiga do tipo rural popular” tem uma volumetria com dimensão pequena com pé-direito reduzido, cobertura 1 ou 2 águas, geralmente sem chaminé ou com chaminé rendilhada. A fachada não apresenta adornos, tem uma porta de pequena dimensão com degraus com uma ou duas janelas e apresenta-se caiada de branco. Em termos de materialidade, as paredes exteriores são de alvenaria de pedra irregular não aparelhada e o revestimento da cobertura é de telha canudo.

A “casa antiga do tipo urbano do século XVI a XVII” tem uma dimensão média, um a dois pisos, com pé-direito alto, cobertura com uma ou duas águas, telhado misto com açoteia, chaminé rendilhada. Na fachada, as molduras dos vãos são pintadas, o beirado é simples ou duplo, ou existem cimalthas e platibandas simples. As paredes exteriores são de alvenaria de pedra irregular não aparelhada, o telhado com telha canudo, a zona da açoteia tem abobadado com tijolo de burro.

A “casa antiga do tipo urbano do século XVIII a XIX” tem uma dimensão média, um a dois pisos, com pé-direito alto, cobertura com três ou quatro águas, telhado misto com açoteia, chaminé rendilhada. A fachada apresenta molduras dos vãos, socos, cunhais e platinadas pintadas, cimaltha balançada. As cantarias dos vãos são em pedra bujardada ou massa pintada em tons fortes.

O segundo piso tem vãos de sacada ou varandim pouco saliente. As paredes exteriores são em alvenaria de pedra irregular não aparelhada e o telhado em telha de canudo.

A “casa nobre ou solar urbano” tem uma dimensão alargada, com dois pisos, com pé-direito alto, cobertura com quatro águas. Na fachada, a porta central é ladeada por vãos alinhados entre pisos (entre 5 a 9 vãos), os socos, cunhais e moldura em cantaria, a cimalha é trabalhada e existe friso de separação de pisos. O piso nobre, localizado no segundo piso, tem vãos de sacada ou varandins com guardas de ferro. As paredes exteriores são em alvenaria de pedra irregular não aparelhada, telhado com telha em canudo.

Entre a segunda metade do século XIX até às primeiras décadas do século XX ocorre um período de transição da arquitetura, em que aparece uma mistura de estilos do passado, para a criação de uma nova linguagem arquitetónica, desenvolvendo-se o ecletismo e a arquitetura do ferro, a par com o, então, presente Romantismo.

Dentro da tipologia de “edifício urbano do século XIX a 1930”, a subtipologia “edifício urbano do Ecletismo Romântico do século XIX a 1930” apresenta uma tipologia uni e plurifamiliar, a entrada principal é lateral ou central com escadaria com claraboia. A volumetria é de dimensão alargada, até três pisos, com águas-furtadas, com pé-direito alto, cobertura de duas a quatro águas, as fachadas enfumadas. A fachada apresenta um ritmo simétrico em relação com a porta principal, os vãos são altos. Existem elementos decorativos de influência neoclássica/neobarroco ou romantismo. As guarnições são em cantaria e as guardas das varandas ou varandins são em ferro. A cimalha é trabalhada ou a platibanda decorada. Regista-se marcação dos socos, divisão de pisos, pilastras, cunhais. Os panos de parede são em alvenaria de pedra ou de tijolo, com pavimento cerâmico e a cobertura em madeira.

Por sua vez, a subtipologia “edifício *Art Déco* de 1920-1930” apresenta uma volumetria de dimensão alargada, até três pisos, com águas-furtadas, com pé-direito alto, cobertura de duas a quatro águas e fachadas enfumadas. A fachada apresenta vãos geminados, geometrização e depuração da decoração, ocorrendo verticalidade dos vãos. As pilastras são estilizadas, as platibandas denteadas ou em leque e os elementos decorativos são realizados em argamassa, com socos demarcados e alinhamento dos

vãos na vertical e horizontal, mostrando a separação dos pisos. Utilizam-se mosaicos e cerâmicos policromos com estilizações abstratas ou florais. Usam-se guardas de ferro. Em termos de materialidade são construídas estruturas em consola em betão armado, alvenarias em tijolo e cobertura em laje de betão armado.

O Modernismo em Portugal desenvolveu-se aproximadamente no início do século XX até ao final do Estado Novo, na década 1970. A arquitetura não registou grandes desenvolvimentos neste período, mas pode-se considerar que a este contexto artístico e cultural vem associada a Arquitetura Moderna.

O edifício urbano das décadas que ocorreram entre 1930 e 1970 apresenta uma dimensão alargada, e dois ou três pisos. As varandas são salientes, a entrada principal não está centrada e a cobertura é plana. A decoração é depurada, a composição assimétrica, ocorre horizontalidade acentuada, existindo faixas salientes em argamassa, os vãos são largos, e as varandas salientes. O vão principal é armado com uma pala, a caixa de escadas tem painéis de vidro. Existem guardas nas varandas e as platibandas têm aberturas horizontais. Em termos de materialidade são construídas estruturas em consola em betão armado, alvenarias em tijolo e cobertura em laje de betão armado.

A modernidade nos edifícios urbanos destas décadas demonstra-se, sobretudo, com a utilização dos *brise-soleil* (quebra-sol), marcação saliente dos vãos, vigotas, pilaretes ou grelhas nas varandas, guardas na cobertura plana. Apresenta uma composição geométrica e ortogonalidade.

A tipologia “edifício Pós-Modernismo” em Portugal teve mais expressão após o 25 de abril de 1974. Devido aos novos desafios que a nova Democracia desencadeou, surgiram projetos de grandes dimensões, muitos deles ligados à criação de novos edifícios habitacionais. Destaca-se o projeto habitacional da Quinta da Malagueira, de autoria do arquiteto Álvaro Siza Vieira, na cidade de Évora, baseado na arquitetura vernacular local. Esta tradição e ligação com o património e a história local também foi promovida na obra de Recuperação do Chiado, também da autoria do arquiteto Álvaro Siza Vieira, com o projeto de Interiores dos “Armazéns do Chiado” da autoria do arquiteto Eduardo Souto Moura.

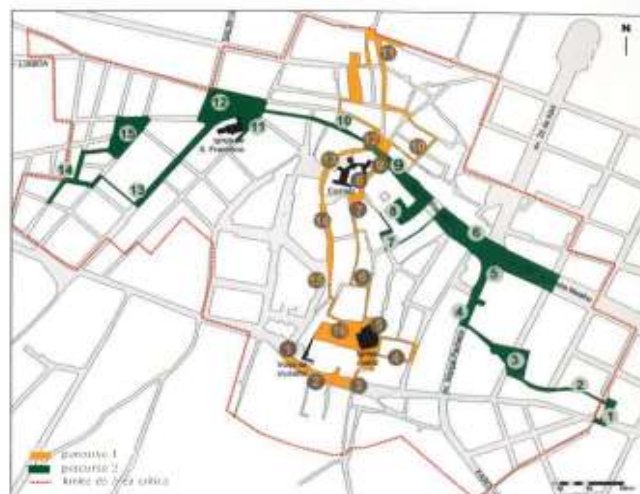
Em contraste existia outra escola de fazer arquitetura pós-modernista, sobretudo nos projetos caracterizados por terem grandes dimensões, e localizados na área

metropolitana de Lisboa. Este tipo de arquitetura estava intrinsecamente relacionado com os novos valores culturais dos anos oitenta e noventa do século passado. Destacam-se os projetos do arquiteto Manuel Graça Dias ou do arquiteto Tomás Taveira, que exaltavam uma linguagem arquitetónica extravagante, com influências clássicas ou geométricas, existindo uma grande preocupação com os aspetos gráficos, volumétricos e das formas bem como da(s) cor(es) nas fachadas. Um dos grandes nomes do Pós-Modernismo, *Robert Venturi*, referia que as suas obras requeriam programas de uma escala que fosse exploratória (Venturi, 1995).

Verifica-se que em todas as designações tipológicas de “casas antigas”, no geral, as suas metodologias construtivas não variavam muito. Para além da questão da temporalidade, as grandes diferenças estavam nos elementos de valorização decorativa e no número de pisos do edificado. Nas tipologias de arquitetura monumental, os seus usos não estavam associados à habitação e os seus proprietários não eram cidadãos populares. Já as restantes tipologias fazem parte de movimentos arquitetónicos, onde todo o processo projetual estava associado a conceitos e filosofias específicas.

No caso da cidade de Loulé, o valor patrimonial de edifícios antigos e vernaculares presentes na paisagem urbana, diagnosticado por Raposo (2007) levou à definição de dois percursos da malha urbana histórica, com o intuito de se revelarem os pontos de interesse singulares e culturais da cidade (Figura 3.1).

Figura 3.1 Percursos Culturais Pedonais na cidade de Loulé



Fonte: Raposo (2007).

Compreendem-se valores que estão expostos num conjunto de tipologias de edificado, nos elementos decorativos das fachadas ou noutros locais, *e.g.* muros, portões, memórias da cidade louletana Medieval (Porta de Faro Medieval) ou mesmo em tipos de revestimentos em cor (fingidos por pinturas em estuque). Para além dos vestígios arquitetónicos podem também ser observados outros elementos urbanos valorizadores do seu ambiente urbano-paisagístico (Figura 3.2).

Figura 3.2 Pontos de interesse – valor arquitetónico e paisagístico, Loulé



Fonte: Raposo (2007).

Destes destacam-se os componentes da arquitetura paisagística, referentes aos alinhamentos arbóreos existentes nas artérias novas ou as buganvílias situadas nos logradouros dos edifícios existentes no núcleo histórico, ou mesmo os candeeiros antigos que valorizam tanto o ambiente diurno como o noturno. Por fim, situações de descanso e de contemplação, em locais estratégicos com uma componente de miradouros. Trata-se de locais onde se pode ter uma vista panorâmica de parte da malha urbana da cidade de Loulé, enquadramento paisagístico e do território envolvente.

3.4| Metodologia aplicada para a caracterização das rotas

A metodologia aplicada na realização do trabalho de campo consistiu na recolha de dados quantitativos e qualitativos sendo exploratória e descritiva (Bertusso, Wendling, & Malacar, 2018). Para o desenvolvimento do trabalho foi necessário criar áreas urbanas *focus* de análise: as vias públicas dos itinerários das cidades de Portimão e de Loulé. Neste estudo foram analisadas as vias públicas dos itinerários pedonais e o edificado sobre: a acessibilidade, o património, e a informação fornecida através de novas tecnologias.

Para a recolha de dados procedeu-se a campanhas de visitas e observação direta. Este trabalho caracterizou-se por 4 fases (Tabela 3.1):

- 1.^a fase: o levantamento de dados (em duas subfases: 1.^o itinerário da cidade de Portimão e 2.^o itinerários da cidade de Loulé);
- 2.^a fase: o tratamento de dados (programa *IBM SPSS*);
- 3.^a fase: a análise dos dados; e
- 4.^a fase: os resultados do processo comparativo.

A metodologia qualitativa descritiva e análise exploratória foram aplicadas através de 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 uma leitura eficaz através de procedimento comparativo.

Tabela 3.1 Metodologia aplicada

“Rota Turística Acessível” de Portimão	Trabalho de Campo	Local	Espaço público da “Rota Turística Acessível” de Portimão
		Período	Janeiro a março de 2017
	Processo de recolha de dados	Universo (1)	Espaço público da cidade de Portimão onde se encontra implementada a “Rota Turística 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>
		Universo (2)	Estabelecimentos comerciais existentes no espaço público da cidade de Portimão onde se encontra implementada a “Rota Turística 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 Pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé	Trabalho de Campo	Local	Espaço público do percurso pedonal “Património” e “Comércio” da cidade de Loulé
		Período	Abril a junho de 2017
	Processo de recolha de dados	Universo (1)	Espaço público da cidade de Loulé onde se encontram implementados os percursos pedonais “Património” e “Comércio” da cidade 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>
		Universo (2)	Estabelecimentos comerciais existentes no espaço público da cidade de Loulé onde se encontram implementados os percursos pedonais “Património” e “Comércio” da cidade de Loulé total de 438 estabelecimentos comerciais; Instrumentos: Trabalho de pesquisa “ <i>in loco</i> ”, Levantamento fotográfico, inventariação, <i>Google, Facebook, Tripadvisor</i> .

Fonte: Elaboração a própria (2023).

3.5| “Rota Turística Acessível” de Portimão

3.5.1| Introdução histórica da cidade de Portimão

O espaço territorial da cidade de Portimão foi, desde um passado remoto, uma referência para a permanência de povoados, existindo vestígios arqueológicos localizados na zona ribeirinha, tais como tanques de salgas do período Romano. Nesta área também foram encontrados vestígios arqueológicos do período da ocupação árabe. De acordo com o Dicionário Infopédia de toponímia (Porto Editora, 2003), o nome de Portimão poderá ter influência Romana, deriva do latim *Portus Magnus*, que significa 'porto grande', evoluindo para o português arcaico *Portumanho*. Oliveira (1905) refere os *Ceneos*, um povo da antiga Lusitânia que ocupou a região do Algarve. Este povo teve como um dos principais centros urbanos, o *Porto Annibal*, a atual cidade de Portimão.

No século XVI, durante o reinado de D. Manuel I foi dado o foral à então Vila Nova de Portimão. O núcleo urbano situava-se estrategicamente localizado num ponto alto, junto ao rio Arade. Devido à ascensão do povoado foi autorizada a construção da Igreja Matriz, obra apadrinhada pelo fidalgo Gonçalo Vaz Castelo Branco, 1.º senhor da Vila Nova de Portimão. Neste mesmo período foram erguidas as muralhas do castelo (Pereira, 2012).

A cidade mais tarde cresceu intramuros tendo o seu desenvolvimento sido feito por três eixos intrinsecamente relacionados com as entradas do castelo - a porta da Ribeira, a porta da Serra e a porta de S. João (Câmara Municipal de Portimão, 2014b). À semelhança do ocorrido noutros povoados da região do Algarve, a Vila Nova de Portimão sofreu graves danos com o terramoto e maremoto de 1755. O edificado que ficou mais danificado foi a Igreja do Colégio dos Jesuítas e as muralhas do castelo. Todo o processo de reconstrução resultou numa maior importância territorial e administrativa da Vila Nova de Portimão. Foi neste período que foi elevada a sede de concelho e ter-se-á instalado o Bispado do Algarve.

Neste período emergiam na Vila Nova de Portimão novas indústrias ligadas às conserveiras, aos frutos secos, fumeiros e estaleiros navais. Todo este crescimento levou a uma expansão do povoado, através de novas infraestruturas e edifícios. Este processo de desenvolvimento proporcionou que mais tarde fosse implementada a construção da atual zona ribeirinha de Portimão. Esta área da antiga vila de Portimão foi executada

através de um aterro, em parte para a construção da ponte rodoviária, construída de 1863 e concluída em 1876. Esta obra de engenharia de ferro só foi conseguida devido à influência do Visconde de Bivar, ilustre da terra. Outros equipamentos na zona ribeirinha foram edificados, tais como o cais de apoio à atividade piscatória - diretamente ligada à indústria conserveira. O porto da Vila Nova de Portimão foi considerado o primeiro porto piscatório do Algarve (Dionísio, 1927). Em 15 de fevereiro de 1903 inaugurou-se a Estação Ferroviária de Vila Nova de Portimão. Posteriormente, foi construída a ponte ferroviária de Portimão, tendo sido aberta ao serviço em 1922.

Na 2.^a metade do século XIX surgem novos núcleos habitacionais – quarteirões - na área do sapal da vila. Segundo Dionísio (1927), a vila de Portimão possuía uma grande qualidade e diversidade de serviços de hotelaria, nomeadamente, hotéis e hospedarias, de comércio local e outros serviços. Em termos de vivência social, a antiga vila de Portimão tinha vários espaços ligados à modernidade, à intelectualidade artística e às tertúlias políticas, tais como a Casa Inglesa, uma referência no mapa mental e mnemónico da cidade. Este mesmo autor também fez menção das especialidades gastronómicas, destacando a doçaria através dos morgados. Em termos arquitetónicos mencionou a importância da igreja Colégio dos Jesuítas. Sobre o ambiente urbano descreveu a arquitetura da antiga vila fortemente relacionada com a indústria conserveira, liturgia, serralharia mecânica, serração de madeira, fundição de metais, moagem e cortiça.

A indústria conserveira teve um forte impacto e crescimento na antiga vila de Portimão, tendo o seu auge no período da Segunda Guerra Mundial. Com o fim da guerra, a diminuição da produção conserveira, os processos de fabrico industriais ultrapassados e a menor atividade piscatória levaram ao seu declínio. Entretanto, emerge a indústria do turismo que teve o seu grande desenvolvimento a partir dos anos 60 do século passado.

Em termos de individualidades com destaque, oriundos de Portimão, pode-se indicar o 7.º Presidente da República Portuguesa Manuel Teixeira Gomes, oriundo de uma família com grande poder económico, devido ao envolvimento no comércio e exportação de frutos secos. A residência da família de Teixeira Gomes é atualmente um espaço museológico onde se encontra o espólio e acervo da história desta

individualidade, descrevendo as suas facetas de homem político, escritor, intelectual relacionado com a cultura. Esta antiga habitação situava-se numa zona nobre da cidade, junto ao rio Arade e nas imediações do Palácio Bivar (atual Paços do Concelho de Portimão) e do Palacete Sárrea Garfias (atual Teatro Tempo).

3.5.2| A dimensão urbanística da “Rota Turística Acessível” de Portimão

A “Rota Turística Acessível” da cidade de Portimão (Figura 3.3) desenrola-se em 29 vias públicas, numa extensão atual de 7 km, tendo 429 estabelecimentos comerciais, incluindo 14 objetos arquitetónicos com valor cultural.

Figura 3.3 Percurso pedonal da “Rota Turística Acessível” de Portimão



Fonte: Câmara Municipal de Portimão, Site: www.cm-portimao.pt, consultado em 2023.

Em termos de caracterização das vias públicas da “Rota Turística Acessível” da cidade de Portimão foi possível constatar que 89,7 % possuíam um espaço canal de circulação com pavimento liso, regular, antiderrapante e antitrepidante, com uma largura de 1,20 m livre de obstáculos. Quanto aos tipos de pavimentos das zonas pedonais onde se insere este percurso 89,7 % eram em calçada portuguesa, 6,9 % em lajetas imitando a calçada portuguesa e 3,4 % em blocos de pavimento de cimento. Foi também possível verificar que 100 % das vias públicas desta rota possuíam pavimentos tácteis nas travessias pedonais.

Para este trabalho foi analisado o percurso pedonal da cidade de Portimão em função das políticas e estratégias de reabilitação urbana: ACRRU da cidade de Portimão e a ARU de Portimão. Deste estudo constatou-se que 34,5 % das vias públicas do percurso estavam inseridas na ACRRU de Portimão e cerca de 58,6 % integradas na ARU de Portimão. Em suma, 93,1 % das vias do percurso turístico pedonal acessível de Portimão estava inserido na área urbana alvo de estratégia de reabilitação urbana.

Em termos dos tipos de circulação, 20,7 % eram somente de circulação pedonal, 6,9 % das vias do percurso pedonal eram partilhadas, tais como a ciclovia - numa extensão de 700 m. Em termos de morfologia urbana verificou-se que 94,8 % das vias tinham inclinações suaves, inferiores a 3 % de inclinação, inclinações confortáveis e seguras para todas as pessoas.

Em relação a fatores relacionados com o conforto urbano, 13,8 % das vias pedonais desta rota possuíam áreas de sombreamento e 31 % possuíam pontos de descanso. Quanto às áreas verdes ou parques (infantis ou de *fitness*), 10,3 % das vias da rota possuíam este tipo de equipamento.

Em termos de transportes e mobilidade, pode-se mencionar que 31 % das vias públicas da “Rota Turística Acessível” tinham bolsas ou áreas de estacionamento e 27,6 % com estacionamento gratuito. Quanto à integração do percurso pedonal de Portimão com as redes de transportes públicos constatou-se a sua conexão com a rede urbana de autocarros da cidade de Portimão, com as redes regionais, nacional e internacional, Portimão-Sevilha. Deste modo, 44,8 % das vias públicas da rota pedonal acessível de Portimão tinha paragens para rede de autocarros da rede urbana, 13,8 % da rede regional e 3,4 % rede nacional e internacional.

3.5.3| A dimensão patrimonial cultural da “Rota Turística Acessível” de Portimão

Para esta investigação foram estudados o património e o ambiente urbano onde se insere a “Rota Turística Acessível” de Portimão. Dentro deste contexto foi constatada a existência de 14 objetos edificados de interesse ou valor Patrimonial (14 = 100 %). Para esta contabilização teve-se em consideração as classificações dadas pela DGPC e o Regulamento do Plano Diretor Municipal de Portimão (RPDMP), bem como os critérios

de valor patrimonial edificados mencionados no Guia de Reabilitação e Construção da cidade de Loulé (Raposo, 2007).

Constatou-se que 89,7 % das vias tem o pavimento em calçada portuguesa. No entanto, só 3,4 % das vias com calçada portuguesa, pela sua composição de interesse estético, possuem potencial valor patrimonial. Da análise efetuada constata-se que 24,2 % dos estabelecimentos comerciais estão instalados em edifícios de interesse patrimonial vernacular.

Segundo o estudo efetuado ao território onde se encontra inserida a rota pedonal, verifica-se que 42,9 % dos edifícios com valor patrimonial possuem atividades comerciais, dos quais 35,7 % não possuem barreiras arquitetónicas na sua entrada principal (Figura 3.4). Na área alvo de reabilitação urbana 14,3 % do edificado com valor patrimonial teve intervenções de reabilitação (Figura 3.5 e Figura 3.6). Todo este processo contribuiu para a transformação dos edifícios em espaços culturais de interesse público.

Relativamente aos edifícios classificados, do universo dos 14 objetos edificados de interesse cultural 42,9 % estão devidamente listados: 1 Edifício classificado de Interesse Público - Muralhas do castelo de Portimão; 2 Edifícios classificados de Interesse Municipal ou Concelhio - Convento do Colégio dos Jesuítas e Igreja da Misericórdia; 1 Edifício em vias de classificação de interesse público - Casa Museu Manuel Teixeira Gomes; 1 Edifício em vias de classificação de interesse concelhio - Palácio Bivar (Paços do Concelho).

Quanto à informação existente e disponível na “Rota Acessível” pode-se mencionar que 58,4 % das vias tem pontos de informação pertencentes à Rota, 13,8 % possuem pontos de informação interpretativos da cultura e do local/ espaço público (Figura 3.7), e 17,2 % tem pontos interpretativos da cultura e da paisagem urbana local. Em termos de informação adicional e acessível *Online* constata-se que 7,1 % dos estabelecimentos comerciais, incluindo culturais, tem este tipo de comunicação, existindo 7,1 % de estabelecimentos culturais com comunicação através do canal áudio e com comunicação disponibilizada através de Código *QR*. No entanto, os espaços museológicos não possuíam referências em *Braille* à data da realização do trabalho de campo.

Figura 3.4 Junta de Freguesia de Portimão – entrada principal acessível, Portimão



Fonte: Elaboração própria (2017).

Figura 3.5 Edifício com arquitetura nobre – Paços do Concelho, Portimão



Fonte: Elaboração própria (2017).

Figura 3.6 Edifício da antiga fábrica conserveira La Rose, Portimão



Fonte: Elaboração própria (2017).

Figura 3.7 Ponto interpretativo da cultura e do local; Portimão



Fonte: Elaboração própria (2017).

A UNESCO (2003:2) considera património cultural imaterial,

“(...) as práticas, representações, expressões, conhecimentos e competências – bem como os instrumentos, objetos, artefactos e espaços culturais que lhes estão associados – que as comunidades, grupos e, eventualmente, indivíduos reconhecem como fazendo parte do seu património cultural.”

Tendo em consideração esta definição de património cultural imaterial consideram-se 5 elementos de património imaterial existentes no percurso pedonal Rota Acessível de Portimão: a procissão do Senhor dos Passos; as ilustrações em azulejaria

existentes no Largo 1.º de dezembro; a vida piscatória e conserveira; a personagem Manuel Teixeira Gomes e por fim a gastronomia (as técnicas associadas à produção de doces e às receitas de pratos de sardinha).

A procissão do Senhor dos Passos é um dos momentos religiosos mais importantes na cidade de Portimão que decorre no período Pascal. Consiste num conjunto de procissões onde o seu percurso localiza-se na zona antiga da cidade. Na procissão de Sexta-feira Santa o andor do senhor dos Passos percorre as principais vias do centro da cidade. O andor vai devidamente decorado, sendo acompanhado por peregrinos com tochas de flores. Nas habitações existentes ao longo do percurso da peregrinação, os residentes adornam as janelas ou varandas com colchas e rendas luxuosas. Este percurso envolve 3 vias que fazem parte da rota: Alameda da República, Av. São João de Deus e Rua do Comércio. Consiste num episódio com forte ligação com a comunidade, nomeadamente, com os residentes de Portimão. As ilustrações em azulejaria no Largo de 1.º de dezembro fazem parte da intervenção do Largo executada nos anos trinta do século passado. Trata-se de um conjunto de 6 painéis que se encontram instalados em assentos de jardim que relata episódios da história de Portugal. Este espaço verde possui uma escadaria de pedra ladeada com dois candeeiros da Arte Nova (*Art Nouveau*), e no meio do jardim está uma fonte com uma escultura de Bordalo Pinheiro (1846-1905).

Quanto à vida piscatória e à indústria conserveira o seu carácter de cultura imaterial é percecionado pelo processo de reabilitação da Fábrica *La Rose*, transformada num museu. Consiste num equipamento com forte ligação com Turismo Cultural e Acessível (Gameiro & Ramos, 2015). Também é possível senti-la nas manifestações artísticas locais, nomeadamente, na arte urbana existente no percurso pedonal (Figura 3.8), ou pelos eventos gastronómicos. Dos vários eventos que decorrem na cidade de Portimão, destaca-se o Festival da Sardinha, que decorre no mês de agosto todos os anos.

Figura 3.8 Arte Urbana, Portimão



Fonte: Elaboração própria (2017).

Uma das individualidades mais marcantes do espectro cultural da cidade de Portimão foi Manuel Teixeira Gomes. Para além de ter sido escritor, foi ligado à cultura e exerceu o mais elevado cargo político da República Portuguesa, sendo o 7.º Presidente da República. Pertencente a uma família de relevo, a sua residência em Portimão foi transformada em museu. Tal como já foi referido este museu possui o seu nome e onde se encontra em exposição a vida desta individualidade.

Quanto à gastronomia, de acordo com a revisão de literatura, a cidade de Portimão era conhecida pela sua doçaria tradicional e pelos ambientes sociais e de lazer, tais como a Casa Inglesa (Dionísio, 1927). Este estabelecimento ainda se encontra aberto ao público, com a sua arquitetura interior original. Uma das suas especialidades são os doces tradicionais algarvios, como os morgados, entre outros.

Quanto às dinâmicas culturais e artísticas em espaço público urbano, 24,1 % dos arruamentos do percurso pedonal da cidade de Portimão possuíam arte pública (estátuas ou monumentos) e 37,9 % tinham arte urbana – grafites.

3.5.4| A dimensão arquitetónica da “Rota Turística Acessível” de Portimão

Segundo a recolha de dados obtidos pelas campanhas realizadas ao percurso pedonal de Portimão foi possível verificar a existência de 379 edifícios, sendo 151 desse

edificado de valor patrimonial. Para a análise das tipologias arquitetónicas recorre-se à proposta de Raposo (2007) para a cidade de Loulé e aplicada em Portimão.

No âmbito deste estudo constata-se a existência de diferentes tipologias arquitetónicas nos edifícios culturais ou de interesse cultural deste percurso. Tal como Raposo (2007) defende, a tipologia arquitetónica consiste numa abordagem e análise da arquitetura pertencente a um determinado lugar, através da caracterização do edificado segundo a sua peculiaridade, escala, materiais, composição e uso. Deste estudo constata-se a existência de diferentes tipologias arquitetónicas nos edifícios culturais ou de interesse cultural pertencentes aos percursos pedonais de Portimão (Tabela 3.2).

Nesta análise foi averiguada uma maior concentração de edificado no estilo Eclético Romântico (25,2 %) (Tabela 3.3) e Pós-modernismo (15,9 %). Salienta-se a existência significativa da Arquitetura Industrial (11,9 %) e a inexistência da tipologia Casa antiga do tipo rural. Nestes percursos também foram averiguados o edificado classificado pela DGPC e descrito no RPDM de Loulé, já referidos.

Tabela 3.2 Tipologias arquitetónicas presentes em Portimão

Casa antiga de tipo urbano popular		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, lojas	
Casa antiga de tipo urbano século XVI a XVII		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, comércio e lojas	

Tabela 3.2 Tipologias arquitetónicas presentes em Portimão (Cont.)

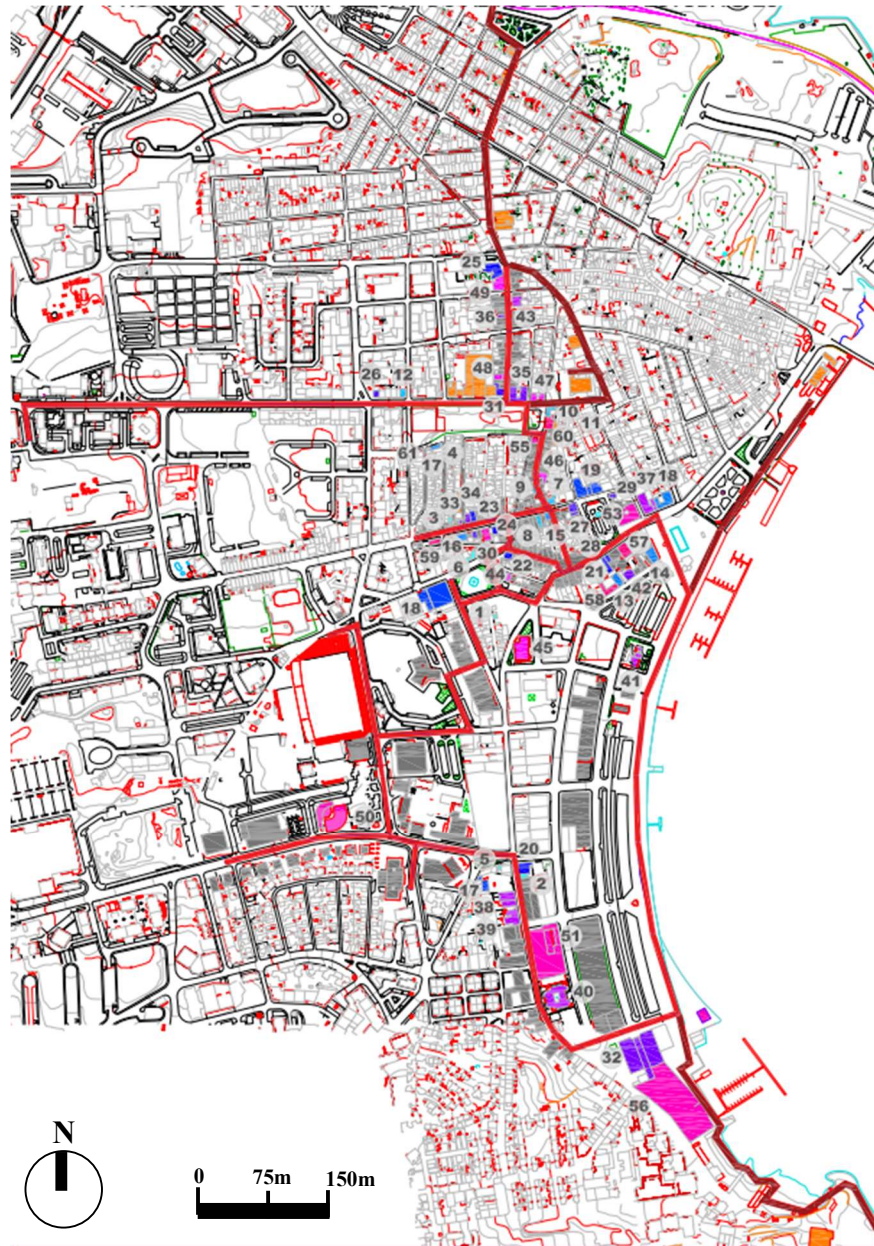
Casa nobre ou solar urbano		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação	
Edifício urbano (século XIX a 1930)		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, comércio e lojas	
Ecletismo Romântico		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, comércio e lojas	
Arte Déco		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, comércio e lojas	

Tabela 3.2 Tipologias arquitetónicas presentes em Portimão (Cont.)		
Edifício urbano (décadas 1930 a 1970)		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, comércio e lojas	
Edifício urbano Pós-modernismo (a partir de 1970) Influência da Escola de Lisboa		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, comércio e lojas	
Edifício urbano Pós-modernismo (a partir de 1970) Influência da Escola do Porto		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Comércio e lojas	

Fonte: Elaboração própria (2023) (Levantamento fotográfico de 2020-2023).

A Figura 3.9 mostra a localização dos edifícios com interesse arquitetónico na “Rota Turística Acessível” de Portimão, incluindo o edificado que se encontra classificado pela DGPC e descrito no RPDM de Portimão. Nos Apêndices A e B apresentam-se fotos e os mapas de caracterização do património, dos edifícios e do edificado de interesse cultural na “Rota Turística Acessível” de Portimão.

Figura 3.9 Mapa Edifícios com valor arquitetónico “Rota Turística Acessível” de Portimão



Fonte: Elaboração própria (com base na cartografia digital cedida pela CM Portimão) (2020).

Tabela 3.3 Tipologias arquitetônicas “Rota Turística Acessível” de Portimão

Tipologias arquitetônicas	Número de edifícios	Porcentagem
Casa antiga do tipo urbano popular	27	17,9 %
Casa antiga do tipo urbano século XVI a XVII	2	1,3 %
Casa antiga do tipo urbano século XVIII a XIX	3	2,0 %
Urbano Ecletismo Romântico	38	25,2 %
Art Déco 1920-1930	7	4,6 %
Estado Novo Casa Portuguesa	13	8,6 %
Modernismo	12	7,9 %
Pós-modernismo	24	15,9 %
Casa nobre	3	2,0 %
Edifício religioso	1	0,7 %
Edifício militar	1	0,7 %
Edifício industrial	18	11,9 %
Edifícios de autor (Modernismo + Nobre)	9 (8 modernismo + 1 nobre)	2,4 %
Total	151	100 %

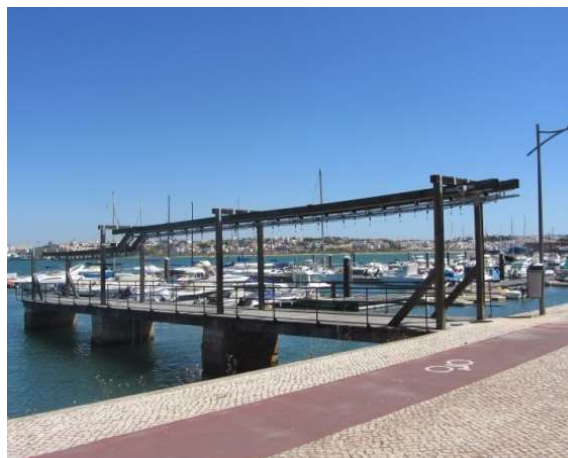
Fonte: Elaboração própria (2018).

Figura 3.10 Estilo Urbano Ecletismo Romântico, Portimão – vão e mão-de-Fátima



Fonte: Elaboração própria (2018).

Figura 3.11 Arquitetura Industrial – indústria conserveira, Portimão



Fonte: Elaboração própria (2018).

3.5.5| Informação e comunicação na “Rota Turística Acessível” de Portimão

A “Rota Turística Acessível” de Portimão 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 desta rota foram identificados três tipos de pontos de informação: pontos de informação da “Rota Turística Acessível” de Portimão; pontos de informação sobre a paisagem e cultura urbana de Portimão e pontos de informação locais.

Neste estudo foi possível verificar que 58,4 % das vias públicas do itinerário possuíam pontos de informação da rota pedonal acessível. Quanto aos pontos informativos sobre paisagem e cultura urbana 13,8 % das vias públicas da rota de Portimão continham este tipo informação: com imagens antigas de Portimão, texto bilingue (Português e Inglês) e Códigos *QR* (Figura 3.12). Os outros tipos de pontos de informação existentes na rota de Portimão, os painéis digitais da *TOMI* solução interativa de comunicação e informação urbana que disponibiliza informação no local; mapas da cidade e os pontos de informação com Código *QR* sobre a freguesia de Portimão, estavam distribuídos por 20,7 % das vias públicas da rota pedonal. Também é de referir que alguns edifícios com valor patrimonial que se encontram inseridos no percurso acessível de Portimão também disponibilizam informação através de Códigos *QR* na fachada – Igreja do Colégio dos Jesuítas.

Quanto à informação na *internet* foi encontrada no *Facebook* uma página, designada de Comércio Local de Portimão onde está disponível informação sobre eventos e dinâmicas no espaço público. Dentro das áreas das novas tecnologias 3,4 % das vias públicas da rota de Portimão possuíam *Wifi* gratuito. Alguns espaços culturais inseridos na rota da cidade de Portimão possuíam página própria na *internet* e página no *site* do *Facebook* - o Museu de Portimão e o Teatro Tempo.

No processo de inventariação foi possível constatar que 30,1 % dos estabelecimentos comerciais da rota de Portimão estavam identificados no motor de busca *Google*, 24,9 % possuíam página na rede social *Facebook* e 32,6 % tinham *site* próprio na *internet*. Já em termos do motor de busca *Tripadvisor*, 9,3 % dos estabelecimentos comerciais do percurso turístico pedonal de Portimão possuíam informações e comentários. Relativamente ao Turismo Acessível (associado às necessidades de famílias com crianças, a referências à confeção dos alimentos, a comida

vegan ou vegetariana, a equipamentos de apoio a crianças, a cães guia), 7,5 % dos estabelecimentos comerciais possuíam este tipo de informação no espaço físico ou nos canais digitais (Figura 3.13). Quanto ao fácil acesso à comunicação e informação 12,8 % dos estabelecimentos comerciais do percurso de Portimão tinham *Wifi* gratuito. No entanto, a acessibilidade inclusiva dos conteúdos dos *sites* depende de estes estarem programados de acordo com as normas de acessibilidade *Web*.

Figura 3.12 Ponto de informação, com Códigos QR, Portimão



Fonte: Elaboração própria (imagem manipulada) (2018).

Figura 3.13 Indicação de produtos alergénios alimentares, Portimão



Fonte: Elaboração própria (2018).

3.6| Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé

3.6.1| Introdução histórica da cidade de Loulé

Devido aos vestígios arqueológicos encontrados na cidade de Loulé sabe-se que o seu território foi ocupado pelos Fenícios, Gregos, Cartagineses, Romanos e Árabes. Segundo Oliveira (1905) o nome da cidade de Loulé provém de uma lenda associada ao nome de uma árvore, de um loureiro, elemento arbóreo que se encontra representado no brasão da cidade.

A Conquista do castelo árabe de Loulé pelos Cristãos deu-se no século XIII, em 1249 pelo cavaleiro e mestre da Ordem de Santiago, D. Paio Peres Correia (Oliveira, 1905). Mas foi só no reinado de D. Afonso III que se obteve o total controlo do povoado. Neste reinado foi também entregue o foral à antiga vila de Loulé e reconstruídas as

muralhas do castelo com o atual perímetro. No início do século XIV, no reinado de D. João I foram tomadas iniciativas para atrair população na área intramuros do povoado. Já em 1471, por ordem do rei D. Afonso V, foi dada ordem de transformar uma albergaria (situada na antiga vila) em hospital, para receção dos feridos oriundos de Tânger (Almeida, 1988).

A vila de Loulé era composta por um conjunto de bairros: Arrabalde - bairro na parte norte do perímetro amuralhado, de classe média; Mouraria - a sul onde se encontrava instalada a comunidade islâmica; a Sapataria - zona nascente do perímetro amuralhado ocupada por uma população pobre, onde estava o Mosteiro de S. Francisco, convento da Graça e o Hospital da N.^a Sr.^a dos Pobres; a Judiaria - lado poente, ocupada pela comunidade judaica e onde se encontra a ermida de S. Sebastião, mais tarde a capela de N.^a Sr.^a da Conceição, da N. Sr.^a do Pilar, da N.^a Sr.^a do Carmo e o Convento do Espírito Santo. Todos estes espaços religiosos estavam adossados a pano da muralha do castelo.

Com o terramoto de 1755 a antiga vila de Loulé ficou praticamente destruída. Muitos dos edifícios religiosos deste povoado foram reconstruídos. Nesta fase de reconstrução surgiu um novo conjunto de edifícios apalaçados ou solares. Estes novos edifícios de carácter habitacional pertenciam a nobres da antiga vila de Loulé, com altos cargos administrativos ou militares. A localização destes edifícios centrava-se essencialmente na parte norte da cidade (Simões, 2012). A localização estratégica destes edifícios no centro urbano de Loulé fez com que um dos solares fosse ocupado e usado como quartel pelo exército francês de Napoleão.

Com o fim das ordens religiosas, em 1834, muitos dos espaços religiosos da antiga vila de Loulé foram ocupados por atividades comerciais. A vila teve nova transformação com o surgimento da linha de comboio a cerca de 5 km de distância, tendo a Estação de Loulé-Praia de Quarteira sido inaugurada em 1889. Nos meados do século XIX, a população da vila aumentou devido ao surgimento de novas pequenas indústrias. Consequentemente, este aumento de população provocou o crescimento da vila na parte poente. Deste modo, surgia a freguesia de S. Sebastião (Oliveira, 1905).

Dionísio (1927) descreveu a cidade de Loulé como um espaço urbano luxuosamente ordenado, com uma riqueza de elementos arquitetónicos, tais como as

chaminés rendilhadas, de influência árabe. Indicando mesmo ser um dos espaços mais interessantes para conhecer na região do Algarve. Descreveu a existência de alguns estabelecimentos hoteleiros e comércio local. Relatou também as indústrias existentes destacando as fábricas de curtumes, sabão, olarias, juta, linho, moagem, esparto e palma. Em termos de património referiu o estado de conservação dos trechos da muralha do castelo, do convento do Espírito Santo, das ruínas do convento da Graça e de uma porta quinhentista na Avenida Marchal Pacheco, localizada na propriedade onde iria ser edificada a agência do Banco de Portugal. Também fez menção à Igreja Matriz, ao Hospital e à Igreja da N.ª S.ª dos Pobres com um portal manuelino e um cruzeiro em granito.

Nas primeiras décadas do século XX foram projetadas para a vila de Loulé novas infraestruturas: implementação na parte nascente de grandes avenidas inspiradas no desenho das avenidas novas de Lisboa. Tratava-se de espaços públicos com carácter social e cultural, passeios públicos com equipamentos de lazer e culturais. Destes equipamentos destacam-se o Cineteatro e o Coreto de Loulé.

No período do Estado Novo (1933-1974) foi dado o seguimento ao planeamento urbano, com a implementação de novas avenidas e vias. O novo desenho da cidade de Loulé promovia o crescimento urbano para norte e sul. Neste processo de desenvolvimento surgiram novos equipamentos sociais, tais como uma agência dos correios ou o Centro de Saúde. Neste mesmo período, em 16 de novembro de 1953, foi inaugurado pelo então Presidente dos Ministérios António Oliveira Salazar, o monumento em memória do ilustre Eng.º Duarte Pacheco, um dos mais destacados ministros do Estado Novo que exerceu os cargos de ministro da Educação e das Obras Públicas. A expansão urbana da cidade tem dado continuidade ao ocorrido nos princípios do século XX, para nascente da cidade.

3.6.2| A dimensão urbanística dos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé

Para esta investigação foi estudado o ambiente urbano onde se inserem os percursos pedonais “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé (Figura 3.14). Esta rede de percursos envolve 39 vias públicas numa trajetória aproximadamente de 3,3 km, com 438 estabelecimentos comerciais, incluindo 18 objetos arquitetónicos com valor

patrimonial inseridos nos percursos pedonais de Loulé. Ambos os itinerários estão localizados na zona central urbana das suas cidades, incluindo as áreas históricas.

Da análise urbanística efetuada a estes itinerários averiguou-se que 81,6 % das vias públicas possuíam um espaço de circulação superior a 1,20 m sem obstáculos, dimensão de referência para o cruzamento de duas pessoas em cadeira de rodas. Também foi possível verificar que em nenhuma das vias públicas dos percursos pedonais de Loulé existia um espaço canal de circulação, segregado, acessível de acordo com a abordagem do *Design Universal*. Os tipos de pavimentos das zonas pedonais destes percursos pedonais consistiam em 47,4 % em calçada portuguesa, 13,2 % em lajetas de material pétreo com acabamento liso, 7,9 % em pedra de calçada irregular e 18,4 % em calçada portuguesa e lajetas de material pétreo com acabamento liso.

Neste estudo foi possível verificar que 68,4 % das vias públicas onde se integram estes percursos pedonais estavam inseridas na ARU do Centro Histórico de Loulé – Cidade Intramuros e Mouraria, e que 26,3 % das vias públicas 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 dos percursos pedonais de Loulé faziam parte de áreas urbanas alvo da estratégia urbanística e concelhia para um melhor desenvolvimento cultural, social e turístico.

Figura 3.14 Percursos pedonais do “Comércio” e “Património” de Loulé



Fonte: Câmara Municipal de Loulé, Site: www.cmloule.pt, (imagem manipulada) consultado em 2023.

Relativamente ao tipo de circulação, 23,7 % das vias públicas dos percursos pedonais de Loulé não possuíam circulação automóvel, sendo exclusiva a circulação pedonal. Considera-se de referir que 3,8 % das vias públicas destes itinerários tinham circulação automóvel condicionada à velocidade de 30 km/h, devido à coexistência partilhada com bicicletas, numa extensão de 80 m, para utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito. As vias públicas dos percursos pedonais de Loulé também foram analisadas quanto à sua morfologia, isto é, quando às suas inclinações longitudinais tendo-se constatado que 86,2 % dos arruamentos tinham inclinações suaves, inferiores a 3 %, inclinações confortáveis e seguras para todas as pessoas.

Nesta mesma análise foi possível constatar que 36,8 % das vias públicas dos percursos pedonais de Loulé possuíam pontos de descanso para peões (Figura 3.15) e 26,3 % das vias públicas com zonas de ensombramento (Figura 3.16). Algumas das vias públicas dos percursos pedonais de Loulé tinham ensombramento permanentes (toldos), que em termos cromáticos alternavam consoante os eventos a decorrer no espaço público: durante o período do Festival *MED* os toldos são de multicores e durante o período do evento Noite Branca são de cor branca.

Figura 3.15 Pontos de descanso para peões, Loulé



Fonte: Elaboração própria (2018).

Figura 3.16 Vias públicas com zonas de ensombramento, Loulé



Fonte: Elaboração própria (2019).

Os percursos pedonais “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé também foram analisados quanto à mobilidade e aos transportes públicos. Neste caso, 18,4 % das vias públicas dos percursos pedonais da cidade de Loulé tinham bolsas ou áreas de estacionamento e 26,3 % com estacionamento gratuito. Já em termos de transportes públicos, as vias públicas dos percursos pedonais de Loulé possuíam paragens relativas à rede urbana de autocarros e com a rede de transportes regional. Do levantamento efetuado verificou-se que 10,5 % das vias públicas dos percursos pedonais “Comércio” e “Património” da cidade de Loulé estavam integradas na rede urbana e 2,6 % inserida na rede regional de transportes públicos.

3.6.3| A dimensão patrimonial cultural dos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé

Ao longo dos percursos pedonais de Loulé verifica-se a existência de 18 objetos edificados de interesse ou valor Patrimonial (18 = 100 %).

Nestes percursos pedonais 47,4 % das vias tem o pavimento em calçada portuguesa, tendo 15,7 % potencial valor patrimonial (Figura 3.17). Do estudo efetuado verifica-se que 44,4 % dos edifícios com interesse ou valor patrimonial possuem atividades comerciais, e 27,8 % dos edifícios não possuem barreiras arquitetónicas na sua entrada principal (Figura 3.18). Na área alvo de reabilitação urbana 16,7 % do edificado com valor patrimonial teve intervenções, sendo alguns casos intervenções ou investimento de privados.

Figura 3.17 Calçada portuguesa, Loulé



Fonte: Elaboração própria (2017).

Figura 3.18 Igreja de São Francisco, Loulé



Fonte: Elaboração própria (2017).

Relativamente aos edifícios classificados, do universo dos 18 objetos edificados de interesse cultural 94,4 % estão listados: 5 Edifícios classificados de Monumentos de Interesse Nacional - Capela da Nossa Senhora da Conceição, Castelo de Loulé, Igreja Matriz, Igreja da Misericórdia, Cruzeiro da Igreja da Misericórdia; 1 Edifício classificado de Interesse Municipal - Café Calcinha; 9 Edifícios classificados de património cultural: Edifício Paços do Concelho, Edifício antigo no Largo da Igreja da Matriz, Convento Espírito Santo, Mercado Municipal, Bicas Velhas, Cineteatro Louletano, Edifício no Largo do Afonso III, Matadouro Municipal, Igreja Matriz de São Francisco.

Nos percursos pedonais de Loulé 39,5 % das vias têm mais do que um objeto arquitetónico nobre. De acordo com o itinerário proposto pelas rotas turísticas de Loulé, 16 edifícios de carácter patrimonial são sugeridos para visitar. Também é proposto a observação do ambiente urbano do centro histórico através de situações pontuais que se encontram integradas no percurso: vestígios arqueológicos de silos medievais na via pública; chaminé rendilhada, chaminé balão, arcos e aradarias existentes nas vias, porta e janela “Manuelina”, objetos arquitetónicos com traça vernacular típica do centro histórico.

Algumas vias dos percursos pedonais do centro urbano e histórico de Loulé estão associadas aos Caminhos de Santiago (Sousa, 2017). Supõe-se que estes caminhos se iniciavam na cidade de Faro e terminavam em Almodôvar. Este percurso algarvio foi devidamente reconhecido pela Delegação de Faro da Associação Espaço Jacobeus. Estando assim, o centro histórico da cidade de Loulé integrado na rota religiosa dos Caminhos de Santiago.

Através da revisão de literatura e da observação exploratória no território da cidade de Loulé no presente estudo consideram-se cinco elementos de património imaterial existentes no percurso pedonal “Comércio” e “Património”: procissão da Nossa Senhora da Piedade, Café Calcinha, Carnaval de Loulé, Poeta Aleixo e Eng.º Duarte Pacheco.

A procissão da Nossa Senhora da Piedade consiste num culto religioso que decorre após o período Pascal. Sabe-se que é uma tradição secular, que vem desde o século XVI. Possui dois momentos, a Festa Pequena e a Festa Grande. A ligação deste

culto à comunidade envolve vários grupos, tendo eles uma participação bastante ativa no culto: os Homens do Andor, conjunto de ilustres homens filhos da terra que têm a honra de levar o andor; a Sociedade Filarmónica Artistas de Minerva, que acompanha as procissões de ambas as Festas; o Clube Hípico de Loulé, que realiza uma homenagem a Nossa Senhora da Piedade, na noite anterior à Festa Grande, com uma montada até à Igreja de São Francisco (onde se encontra a Imagem da Santa nesse período); os estudantes do antigo Instituto Universitário D. Afonso III, em Loulé, com a colocação das suas capas no chão do interior da Ermida de Nossa Senhora da Piedade, aquando da Festa Grande (Aleixo, 2015).

Em termos de espaços pode-se mencionar o Café Calcinha. Este estabelecimento foi fundado em 1928, num período onde existiam vários tipos de estabelecimentos idênticos em Portugal, tais como a Brasileira do Chiado e o Martinho da Arca (espaços frequentados por Fernando Pessoa) ou a Confeitaria Nacional em Lisboa. Recentemente foi reabilitado, tendo sido respeitada a arquitetura interior, tipicamente Arte Nova. Tratava-se de um espaço de encontro para tertúlias entre intelectuais e políticos da cidade de Loulé. Dois ilustres que frequentavam esses encontros eram o Poeta António Aleixo e Joaquim de Magalhães (Mendes, 2013).

O Carnaval de Loulé existe desde 1906, sendo uma prática social com forte importância para a comunidade louletana. Para além dos bailes, os momentos altos do Carnaval são os seus cortejos, que decorrem no centro da cidade. É um dos maiores eventos na cidade de Loulé, que atrai um vasto número de visitantes. Inicialmente tratava-se de um cortejo de carros de mula ou carroças, revestidos com flores de papel. Um dos episódios mais marcantes desse cortejo era a batalha das flores, onde eram atiradas dos carros, flores de papel com rebuçados e confettis, tradição que ainda persiste. Tal como as Festas da Nossa Senhora da Piedade é um dos momentos altos de convívio e socialização da comunidade de Loulé. Alguns defendem que se trata do Algarve mais antigo de Portugal (Raimundo, 2004).

O Poeta Aleixo foi um dos mais famosos poetas algarvios dos meados do século XX. De origem humilde, era frequentador das tertúlias e conversas com a alta sociedade louletana que decorriam no Café Calcinha. O seu reconhecimento foi dado pelo apreço dos seus poemas pela sociedade cultural algarvia. É considerado um poeta popular, com um forte espírito crítico social bem como com um excelente sentido filosófico. Existe

um vasto espólio já publicado (Mendes, 2013). A importância desta personagem para a comunidade louletana traduz-se na existência da estátua do Poeta Aleixo junto à esplanada do Café Calcinha (Figura 3.19), bem como a mesa onde se costumava sentar neste estabelecimento exposta no Castelo de Loulé.

Figura 3.19 Estátua do Poeta Aleixo, Café Calcinha, Loulé



Fonte: Elaboração própria (2017).

O Eng.º Duarte José Pacheco foi um louletano, nascido em 1900, que se formou em engenharia eletrotécnica pelo Instituto Superior Técnico da então Universidade Técnica de Lisboa, tendo lá lecionado entre 1923-1927. Em 1928 foi nomeado ministro da Instrução Pública, e em 1932 nomeado ministro das Obras Públicas e Comunicações. Este cargo viria a abandonar em 1936, voltando a lecionar no Instituto Superior Técnico. Em 1938 foi nomeado presidente da Câmara Municipal de Lisboa e depois ministro das Obras Públicas e Comunicações, cargo que desempenharia até à sua morte em 1943. Devido à importância da sua dedicação à causa pública foi construído um monumento em sua homenagem numa das vias mais importantes da cidade de Loulé, inaugurado pelo estadista António Oliveira Salazar. Também existe a Casa Memória Duarte Pacheco em Loulé que se situa no edifício onde nasceu.

O artesanato é uma prática social e cultural, que explica os modos de vida de determinadas comunidades. Uma das tipologias de Turismo Cultural que existe em Loulé é o Turismo Criativo (Sousa, Vareiro, Coelho, Mota, & Silva, 2019) que é

baseado nas tradições populares locais, sendo este património imaterial uma oportunidade para organizar eventos culturais e patrimoniais no espaço urbano. Grande parte destes eventos decorrem no centro histórico da cidade de Loulé.

A cidade de Loulé possui um projeto de Turismo Criativo, “Loulé Criativo”, que faz parte da *Creative Tourism Network* desde 2015. Neste âmbito, destaca-se o curso de caldeireiro artesanal ou workshops de como fazer flores de papel colorido (corte, colagem e moldagem), com a mesma técnica à aplicada na decoração dos carros alegóricos do cortejo do Carnaval. Esta técnica e a sua aplicação pode ser considerada como património, tal como o evento das flores das Festas do Povo de Campo Maior, no Alentejo. Também existem outros eventos relacionados com a gastronomia tradicional local ou técnicas construtivas tradicionais. Destacam-se os workshops de doces com frutos secos ou a técnica de pintura de frescos em base de barro, por exemplo.

3.6.4| A dimensão arquitetónica dos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé

Nos percursos pedonais de Loulé estão integrados 495 edifícios, sendo 290 possuidores de valor patrimonial. Nestes percursos também foram averiguados o edificado classificado pela DGPC e descrito no RPDMD de Loulé, já referidos. Deste estudo constata-se a existência de diferentes tipologias arquitetónicas nos edifícios culturais ou de interesse cultural pertencentes aos percursos pedonais de Loulé (Tabela 3.4), seguindo Raposo (2007).

De acordo com a Tabela 3.5, nesta análise foi averiguada uma maior concentração de edificado no estilo Eclético Romântico (33,1 %) e Casa antiga do tipo urbano popular (27,9 %). Destaca-se para a situação da existência significativa da tipologia do movimento Modernismo (8,6 %) e a existência de edificações do tipo Casa antiga do tipo rural (1,4 %).

Tabela 3.4 Tipologias arquitetónicas presentes em Loulé

Casa antiga de tipo rural popular		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação	
Casa antiga de tipo urbano popular		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, lojas e/ou oficinas	
Casa antiga de tipo urbano		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação, comércio, lojas e/ou oficinas	
Casa nobre ou solar urbano		
Localização	Núcleo medieval e extramuros	
Uso/s	Habitação com arrecadações e armazéns	
Edifício urbano (século XIX a 1930)		
Eclétismo Romântico		Art Déco
Extramuros		Núcleo medieval e extramuros
Comércio e serviços no piso térreo e os pisos seguintes habitações		
		

Tabela 3.4 Tipologias arquitetónicas presentes em Loulé (Cont.)		
Edifício urbano (décadas 1930 a 1970)		
	Modernismo	Moderno
Localização	Extramuros	
Usos	Comércio e serviços no piso térreo e os pisos seguintes habitações	
Fotos		
Edifício urbano Pós-modernismo (a partir de 1970)		
	Influência da Escola do Porto	Influência da Escola de Lisboa
Localização	Extramuros	
Usos	Comércio e serviços no piso térreo e os pisos seguintes habitações ou comércio e serviços	
		

Fonte: Adaptado de Raposo (2007), (levantamento fotográfico da própria em 2020).

Tabela 3.5 Tipologias arquitetónicas percursos “Comércio” e “Património” de Loulé

Tipologias arquitetónicas	Número de edifícios	Percentagem
Casa antiga do tipo rural	4	1,4 %
Casa antiga do tipo urbano popular	81	27,9 %
Casa antiga do tipo urbano século XVI a XVII	14	4,8 %
Casa antiga do tipo urbano século XVIII a XIX	7	2,4 %
Urbano Eclétismo Romântico	96	33,1 %
Art Déco 1920-1930	14	4,8 %
Estado Novo Casa Portuguesa	12	4,1 %
Modernismo	25	8,6 %
Pós-modernismo	7	2,4 %
Casa nobre	9	3,1 %
Edifício religioso	11	3,8 %
Edifício militar	10	3,4 %

Tabela 3.5 Tipologias arquitetónicas percursos “Comércio” e “Património” de Loulé (Cont.)

Tipologias arquitetónicas	Número de edifícios	Percentagem
Edifício industrial	2	0,7 %
Edifícios de autor (Modernismo + espaço museológico)	5 (4 modernismo + 1 espaço museológico)	1,7 %
Total	290	100 %

Fonte: Elaboração própria (2018).

3.6.5| Informação e comunicação nos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé

Nos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé também se encontrava disponível informação no *site* da Câmara Municipal de Loulé, e era promovido como um produto turístico cultural da cidade de Loulé. Neste *site* era possível obter o mapa destes percursos pedonais, gratuitamente, em formato digital.

Relativamente à informação disponível nestes 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. Ambos os pontos tinham a informação textual bilingue.

Já 15,8 % das vias públicas destes percursos pedonais tinham pontos de informação com a localização e 34,2 % das vias públicas com pontos de informação de apoio aos itinerários (Figura 3.20 e 3.21). Já relativamente à obtenção de rede *Wifi* gratuitamente no espaço público das vias públicas destes percursos pedonais 34,2 % estavam abrangidas. Este valor está diretamente associado aos edifícios públicos camarários que possuíam *Wifi* gratuito, e alcançável na via pública. Na pesquisa exploratória também foi detetado que alguns espaços culturais da cidade de Loulé que integravam estes itinerários possuíam página de *Facebook* - o Museu Municipal de Loulé, a Praça de Loulé e o Cineteatro de Loulé.

Figura 3.20 Ponto de informação identificação dos espaços culturais, Loulé



Fonte: Elaboração própria (2017).

Figura 3.21 Informação interpretativa da cultura, Café Calcinha, Loulé

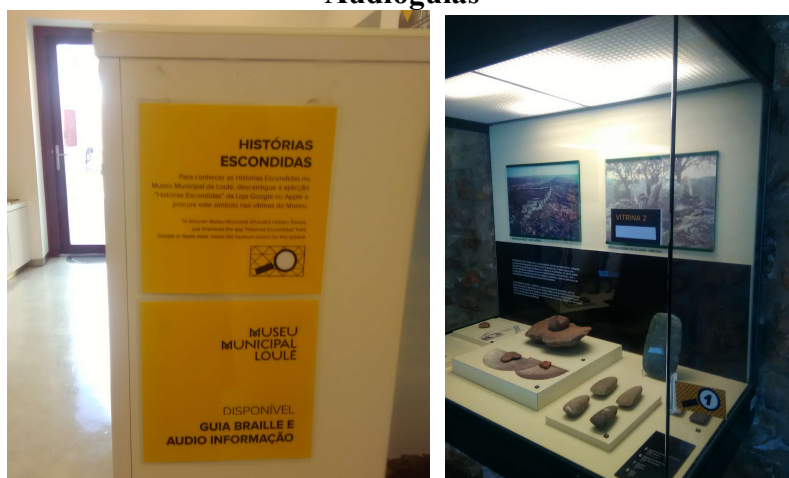


Fonte: Elaboração própria (2017).

Da análise efetuada aos estabelecimentos dos percursos pedonais da cidade de Loulé foi possível constatar que 30,5 % estavam identificados no motor de busca da *Google*, 30,3 % possuíam página na rede social *Facebook* e 9,9 % possuíam *site* próprio na *internet*. Considerando o motor de busca *Tripadvisor* 7,8 % dos estabelecimentos comerciais destes percursos pedonais estavam identificados e possuíam informações. Quanto ao Turismo Acessível 3,2 % dos estabelecimentos comerciais tinham informações nos seus espaços físicos ou nos canais digitais. Relativamente ao acesso livre à *Internet*, 9,9 % dos estabelecimentos comerciais dos percursos pedonais de Loulé tinham *Wifi* gratuito.

Quanto à informação adicional e acessível *Online* constata-se que 3,2 % dos estabelecimentos comerciais, incluindo culturais, eram possuidores deste tipo de comunicação, existindo 5,5 % de estabelecimentos culturais museológicos (Museu Municipal de Loulé) com comunicação acessível - *Braille*, códigos interativos e audioguias (Figura 3.22).

Figura 3.22 Informação interpretativa: *Braille*, Códigos interativos e Áudioguias



Fonte: Elaboração própria (2017).

CAPÍTULO 4 | ESTUDO EMPÍRICO SOBRE PERCEÇÕES DAS ROTAS DE PORTIMÃO E LOULÉ

4.1| Objetivos da investigação

A primeira parte desta dissertação tem como objetivo a aquisição de conhecimento sobre a base conceptual do Turismo Cultural Acessível segundo a abordagem do *Design Universal*. Em seguida, obteve-se conhecimento sobre a acessibilidade objetiva das rotas pedonais de interesse turístico e cultural das cidades de Portimão e de Loulé, que constituem boas práticas na região do Algarve.

Os anteriores capítulos apresentam um enquadramento teórico sobre o Turismo Acessível e o Turismo Cultural, tendo em especial apreciação as questões patrimoniais da paisagem urbana em centros históricos. Considerou-se revelante para este trabalho relatar as implicações do Turismo Acessível Cultural nos destinos turísticos, associadas aos novos paradigmas sobre a inclusão social e o desenvolvimento sustentável. Este conhecimento qualitativo é servidor da base do pensamento da atual tese, sendo fundamental para a contextualização das medidas nacionais e internacionais sobre o Turismo Cultural Acessível, constituindo um apontamento revelador/indicador das novas tendências neste segmento turístico.

Os objetos em análise deste trabalho são dois percursos pedonais que se encontram na região do Algarve, em pontos geograficamente distintos: um no litoral costeiro, outro no interior, no Barrocal. A presente parte da tese, estudo empírico de percepções, tem como objetivo determinar quais os fatores que podem levar à satisfação dos consumidores de dois percursos pedonais e culturais localizados em dois destinos da região Algarve ao nível da acessibilidade universal.

Num contexto de Turismo Acessível, as infraestruturas pedonais têm de ter características específicas, em termos de: espaços livres de obstáculos; inclinações longitudinais suaves; pavimentos lisos, regulares, antiderrapantes e antitrepidantes; entre outras, para atenderem às necessidades dos turistas com deficiência ou turistas idosos. Os estudos em turismo sobre acessibilidade percebida são escassos e os existentes têm-se focalizado em utilizadores com deficiência. Chang e Chen (2011)

identificaram as necessidades de serviços de mobilidade para passageiros com deficiência em aeroportos e nos meios de transporte aéreos. Stankova, Amoiradis, Velissariou e Grigoriadou (2021) estudaram a satisfação dos turistas com deficiência relativamente às infraestruturas existentes, aos produtos e serviços turísticos que utilizaram nas férias. Rosa (2022) analisou a acessibilidade percebida por parte de turistas idosos, utilizadores de paragens de autocarro e áreas envolventes. Perante a diversidade humana, e a diversidade de tipologias de deficiência, por vezes as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida na utilização do ambiente construído são divergentes.

Existe um *gap* na literatura de estudos de avaliação da acessibilidade percebida, ou estudos relativos à satisfação com o ambiente construído, por parte dos turistas que utilizam rotas culturais, que constituem ambientes construídos específicos. Assim, a questão que se coloca nesta investigação é qual a satisfação, ao nível da acessibilidade, dos consumidores dos percursos pedonais da “Rota Turística Acessível” de Portimão e dos Percursos Pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé. Pretende-se, objetivamente, analisar como área temática mais específica:

- O Turismo Cultural Acessível e seus produtos em centros históricos, nomeadamente, os percursos pedonais;
- A acessibilidade percebida pelos consumidores dos percursos pedonais em análise.

Face às intenções propostas, tendo em consideração a pergunta principal, pretende-se também, secundariamente, ter em reflexão os seguintes objetivos:

- O património e a paisagem urbana cultural nos dois percursos pedonais;
- Os recursos culturais e acessíveis nos dois percursos pedonais;
- A validação dos resultados obtidos – método qualitativo, quantitativo e triangulação;
- Os atributos do Turismo Cultural Acessível de um itinerário em estudo podem ser benéficos e complementares para o outro e vice-versa.

Sabendo dos objetivos propostos e a formulação da questão, esta investigação aplicada recorre a uma metodologia adaptada aos objetivos traçados. Sendo esta parte empírica da investigação estruturante para a consolidação das conclusões.

Para isso, foi desenvolvida uma análise estatística e formulado e testado um conjunto de hipóteses. Objetivamente, pretende-se que as mesmas possam dar resposta ao propósito desta investigação. A investigadora optou por uma metodologia em muito aplicada e decorrente na área do turismo. Consiste numa abordagem metodológica mista com a triangulação dos dados quantitativos e qualitativos (Koc & Boz, 2014). Neste caso, a tese baseia-se em dados provenientes do conhecimento teórico, adquiridos pela revisão de literatura, das visitas ou campanhas efetuadas ao território das duas rotas e, por fim, dos resultados apresentados pela análise estatística.

4.2| Metodologia de investigação

O atual trabalho de investigação é caracterizado pela sua base empírica quanto à experimentação obtida pelos consumidores de percursos pedonais nos centros históricos de Portimão e Loulé. A criação deste conhecimento procura, objetivamente, testar um conjunto de hipóteses. Por sua vez, esse mesmo conhecimento permitirá dar resposta, de forma lógica, à questão deste estudo.

A aplicação do método dedutivo, do conhecimento geral para o particular, leva a conclusões formais e geradas pelo sentido lógico. Assim, pesquisam-se as bases teóricas sobre o Turismo Cultural Acessível até à sua constatação nos destinos turísticos que são objeto de análise. Para esta investigação, o foco centra-se nas rotas pedonais dos centros históricos de Portimão e de Loulé e a sua acessibilidade.

Esta tese teve como base referências práticas ao nível de estudos académicos sobre o Turismo Acessível. A linha orientadora aplicada na atual investigação inspira-se noutra trabalho académico, da autoria de *Trinidad Domínguez Vila*, da Universidade de Vigo (Espanha), uma das referências internacionais na área da investigação do Turismo Acessível. A investigadora deu grande foco ao trabalho académico: "*Estudio de Mercado del Turismo Accesible en España: Oferta, Demanda y Oportunidad de*

Mercado" (Vila, 2008). Consiste numa investigação referenciada por entidades internacionais ligadas ao Turismo Acessível, e.g. a ENAT, assim como à tese de doutoramento da mencionada investigadora com o tema “*Marketing turístico para personas con discapacidad del producto turístico accesible*” (Vila, 2009).

As motivações por esta escolha, geradora de inspiração, estão associadas a requisitos culturais, sociais e geográficos, sendo notoriamente sentidos, no geral, em toda a Península Ibérica. Isto é, as tendências na área do turismo no destino Espanha têm algumas similaridades ao território português, nomeadamente, na região do Algarve.

A consciência teórica e a sofisticação da/s metodologias/s aplicada/s num estudo são consolidantes na fase de conceitualização do processo de investigação (Dann, Nash, & Pearce, 1988). A estratégia de triangulação, com uma abordagem ou método misto fornece uma aptidão para a compreensão de fenómenos complexos (Rittichainuwat & Rattanaphinanchai, 2015). Através da convergência dos resultados, permite também a possibilidade de obter provas consistentes. Podendo assim, ser implementado um processo mais conclusivo e robusto da investigação (Koc & Boz, 2014). Para o atual estudo adotou-se um método misto. Considera-se necessária a aplicação da metodologia de triangulação para a construção de conclusões sólidas, aplicáveis e próximas à realidade ao território em causa. Sobretudo devido ao tipo de recolha de dados (inquéritos e observação participativa dos consumidores de rotas culturais), juntamente com a possibilidade de articular os dados quantitativos e os qualitativos (Figura 4.1).

Figura 4.1 Síntese do método triangulação



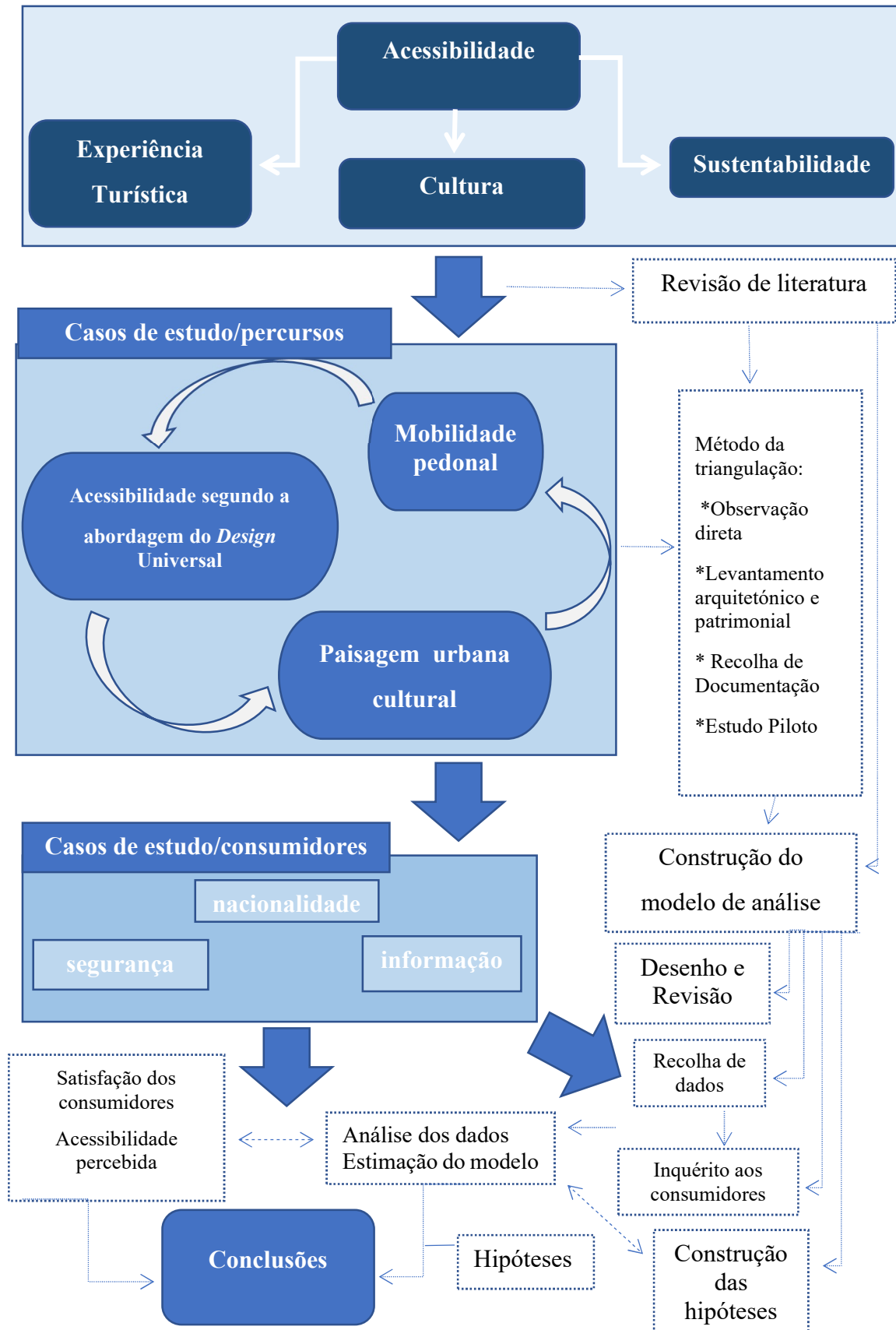
Fonte: Elaboração própria (2022).

A recolha de dados quantitativos a partir de inquéritos é uma das técnicas mais utilizadas no meio académico, nomeadamente, na área do turismo (Rachão, Breda, Fernandes, & Joukes, 2021). Sendo a sua aplicação, muitas vezes, fundamentada para averiguar quais os níveis de satisfação dos consumidores. Existe literatura diversa sobre determinantes da satisfação em estudos de turismo e *marketing*. Ressalva-se que se deve considerar o conceito de satisfação como um somatório de diferentes dimensões (Rachão et al., 2021). Juntamente com as técnicas de modelação, as técnicas qualitativas são utilizadas para a previsão de cenário na área do turismo (Lee, Song, & Mjelde, 2008). Sabendo dos objetivos propostos por esta investigação, fundamenta-se a aplicação da metodologia mista e articulada.

Para esta investigação, considerou-se fundamental a criação de um modelo concetual (Figura 4.2), pois as necessidades organizativas do conhecimento empírico obtido exigem uma gestão esquemática e simplificada dos dados obtidos. A necessidade de delinear e estabelecer uma convergência teórica é notória, nomeadamente, entre os conceitos/tópicos analisados para a existência de um quadro de referência. A resultante desta gestão de conhecimento permitiu a estruturação de conceitos sustentadores para a criação das hipóteses desta investigação.

A pesquisa foi estruturada em 4 fases: 1.^a fase dedicada à parte exploratória, onde dentro da temática da acessibilidade foi executada a revisão de literatura sobre a temática da experiência turística, a importância da cultura e da paisagem urbana, focalizando-se na arquitetura local, bem como o seu propósito sustentável. Procuraram-se conceitos e teorias sobre o Turismo Cultural Acessível. A 2.^a fase esteve ligada à caracterização e diagnóstico das rotas culturais dos casos de estudo de Portimão e Loulé. Na 3.^a fase houve a necessidade de aplicar a metodologia de triangulação dos dados. A partir desta fase, e em conjunto com a revisão de literatura, é possível estabelecer os modelos de análise e de recolha de dados mais adequados para o desenvolvimento do estudo. A 4.^a fase consiste no tratamento dos dados obtidos pelos inquéritos. Com estas fases procurou-se obter informação sobre a segurança, o bem-estar e o acesso à informação enquanto serviço urbano. Todos estes são fatores que estão associados à experiência ou ao produto turístico. As fases aplicadas na pesquisa desta investigação foram interdependentes e com uma lógica sequencial, tendo sofrido alguns ajustes no decorrer do processo da investigação.

Figura 4.2 Modelo conceptual da investigação



Fonte: Elaboração própria (2023).

Muitos autores que desenvolvem investigação na área do Turismo Acessível aplicam métodos qualitativos nos seus trabalhos (Darcy et al., 2020; Qiao et al., 2022). No entanto, outros investigadores que utilizaram métodos quantitativos, após recolha de dados (Vila et al., 2015), indicam que a aplicação deste tipo de metodologia permite encontrar referências de competitividade em destinos turísticos acessíveis. Os investigadores que realizaram inquéritos nos seus estudos defendem tratar-se de um instrumento de investigação que permite diagnosticar a satisfação dos consumidores de Turismo Acessível (Stankova et al., 2021). Consiste numa técnica de recolha de dados aplicada em outras áreas do turismo, inclusive no Turismo Cultural, *e.g.* sobre o caminhar em centros históricos (Mansouri & Ujang, 2017), ou relativamente às experiências culturais e aos níveis de satisfação dos consumidores de rotas pedonais (Mansouri & Ujang, 2016).

4.3| Desenvolvimento de um estudo piloto preliminar

Alguns trabalhos académicos na área do turismo são desenvolvidos com base em estudos-piloto (Ozturk, Yayli, & Yesilta, 2008). Segundo Araújo e Gouveia (2018), um estudo-piloto consiste num estudo preliminar de pequena escala, realizado para avaliar a viabilidade, bem como a tentativa de prever um tamanho de amostra apropriado. Uma das suas consequências é a melhoria de um projeto de pesquisa em grande escala. Deste modo, o estudo-piloto poderá ser uma versão reduzida da investigação, pois envolve, em pequena escala, todos os procedimentos metodológicos a serem aplicados. Dando assim a possibilidade de testar, avaliar, alterar e aprimorar os instrumentos, bem como os procedimentos da futura investigação. Em suma, permite determinar os pontos fracos e potenciais problemas que poderão ser resolvidos antes da implementação da pesquisa: a dimensão da amostra; a análise em diversas fases do ano; o diagnóstico à satisfação da acessibilidade para além dos espaços museológicos e culturais.

No âmbito da parte curricular do programa de doutoramento, foi elaborado um estudo que se pode classificar de estudo-piloto. Esse trabalho foi suportado pela recolha de dados, provenientes de inquéritos preenchidos pelos visitantes dos espaços culturais da cidade de Loulé. O período de recolha decorreu nos meses de outubro e novembro do ano de 2015. Algumas das questões colocadas estavam associadas com a

acessibilidade dos espaços culturais e da cidade/centro histórico de Loulé. Posteriormente, as questões colocadas no inquérito foram transformadas em variáveis.

A análise estatística aplicada nesse estudo-piloto preliminar foi baseada na Regressão Logística Binária. Com este tipo de análise estatística foi constituído um modelo explicativo da satisfação global dos consumidores relativamente aos espaços culturais da cidade de Loulé (Turismo Cultural), no decorrer da Época Baixa.

As conclusões reveladas pelo estudo-piloto demonstraram que a avaliação muito satisfatória dos espaços culturais da cidade de Loulé, estava associada aos aspetos alusivos à acessibilidade. Existindo assim uma relação entre o Turismo Cultural e o Turismo Acessível, durante esse período sazonal. Também foi possível concluir que a faixa etária sénior é expressivamente explicativa na avaliação muito satisfatória dos espaços culturais, podendo-se deduzir que o Turismo Cultural existente na cidade de Loulé interagia com o Turismo Acessível, inclusive com o Turismo Sénior. No entanto, o conceito de Turismo Acessível possuía mais significância do que o do Turismo Sénior.

O estudo-piloto executado na parte curricular foi determinante na estruturação dos inquéritos aplicados posteriormente nesta investigação. Também influenciou na obtenção de uma amostra mais alargada, assim como, nos períodos de recolha de dados. Em termos de conteúdos, forneceu algumas considerações a serem exploradas na área da mobilidade, acessibilidade/*Design* Universal, relativas ao segmento Turismo Cultural Acessível.

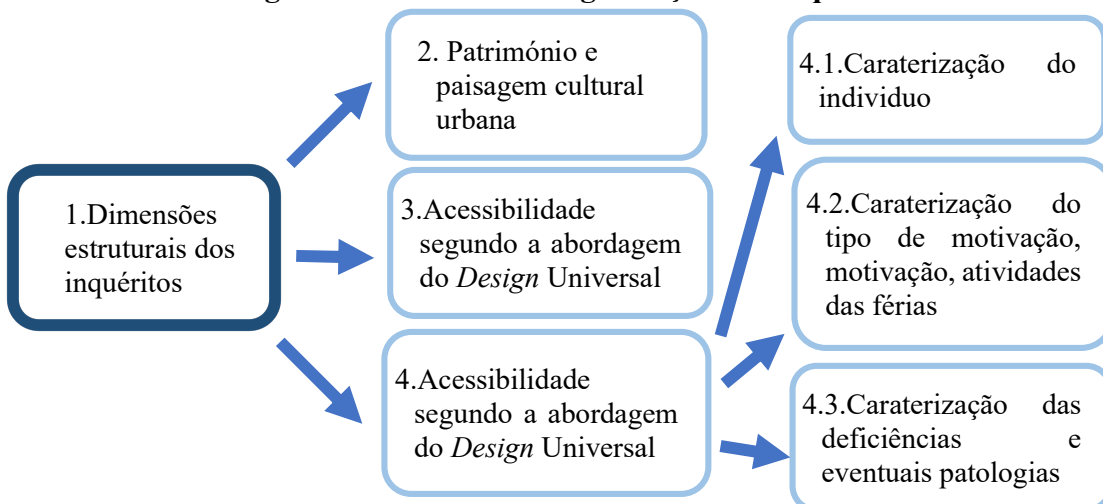
4.4| Inquéritos

A abordagem da atual investigação é de carácter empírico, uma parte sendo desenvolvida pela recolha de dados qualitativos. O seu intuito está na descrição, análise e na possibilidade de interrelacionar questões, que posteriormente são transformadas em variáveis. Para esta investigação optou-se por utilizar inquéritos para a recolha de dados. A aplicação deste instrumento dá a possibilidade de implementar um método misto bem como a utilização de técnicas qualitativas e quantitativas simultaneamente, em especial para a recolha e análise dos dados.

Os inquéritos utilizados para a recolha de dados foram idealizados a partir da pesquisa bibliográfica e dos resultados do trabalho de campo desenvolvido nas rotas turísticas de Portimão e Loulé (Apêndices C e D). A sua estruturação foi simplificada e organizada por categorias (Ray & Ryder, 2003). Salienta-se que um dos objetivos desta investigação consiste em determinar quais os atributos do Turismo Cultural Acessível existentes num destes percursos pedonais, que podem contribuir para a satisfação dos consumidores do outro itinerário em estudo e vice-versa. Desta forma, foram aplicados dois inquéritos: um para o percurso pedonal acessível e turístico de Portimão e outro para os percursos pedonais turísticos de Loulé. Esta diferenciação verifica-se em questões onde se pretende saber quais as medidas promotoras de um Turismo Cultural Acessível, aplicadas num destino e que sejam impulsionadoras da satisfação dos consumidores sobre a acessibilidade na outra rota em análise e vice-versa.

A estrutura dos inquéritos utilizados para a recolha de dados é definida em três partes: a primeira sobre a temática do património e da paisagem cultural urbana; a segunda sobre a acessibilidade segundo a abordagem do *Design Universal* e a última sobre a identificação do inquirido. Esta última parte foi subdividida em três categorias: caracterização do indivíduo; caracterização do tipo, motivação e das atividades desenvolvidas nas férias; e, por fim, a caracterização das deficiências e eventuais patologias /saúde (Figura 4.3).

Figura 4.3 Estrutura e organização dos inquéritos



Fonte: Elaboração própria (2022).

Através das conclusões obtidas previamente pelo estudo-piloto verificou-se que o género dos consumidores dos espaços culturais, do centro histórico de Loulé, Época Baixa, não era uma variável explicativa para a satisfação dos visitantes em relação à acessibilidade. Deste modo, este tipo de informação não foi tido em consideração na recolha de dados para esta investigação.

De seguida, apresenta-se uma breve explicação dos objetivos e fundamentos da estrutura implementada nos inquéritos desenvolvidos sobre os percursos pedonais dos centros históricos de Portimão e Loulé:

1. Na introdução, os inquéritos apresentam uma breve explicação do intuito da investigação e que se trata, pela parte do consumidor/visitante, de uma colaboração voluntária. É dada ressalva da confidencialidade dos dados e opiniões recolhidas. Por fim, é feito um agradecimento pelo contributo dado, bem como é facultado um contacto de *e-mail* da investigadora, em caso de dúvida ou pedido de esclarecimento;
2. O património e a paisagem cultural urbana são formulados com base em sete questões, onde se pretende obter informação e avaliação sobre a satisfação dos consumidores dos itinerários do ponto de vista dos seus interesses ao nível cultural e do direito ao acesso físico ao património existente ao longo da rota pedonal.

Através de 27 ou 28 questões, consoante o caso dos inquéritos de Loulé ou de Portimão, foi expressa a acessibilidade dos percursos pedonais segundo a abordagem do *Design Universal*. O número vasto de questões está subjacente à tentativa de averiguar as diversas dimensões satisfatórias e perceções tendo em consideração o *Design Universal*.

Na identificação do inquirido procurou-se obter diversificadas informações: aspetos sociais, *e.g.* a faixa etária; o país/cidade de origem/residência; escolaridade; tipos de motivação e atividades desenvolvidas dos consumidores dos itinerários pedonais em estudo. Tendo em consideração a importante relação que o Turismo Acessível tem com condicionantes da mobilidade individual, e, sobretudo, com a deficiência física ou sensorial, também se procurou obter dados sobre estes aspetos.

Nesta fase, através da observação participativa, verificou-se que a maior parte dos consumidores dos itinerários circulavam em grupos, normalmente casais ou amigos, não existindo uma predominância de género de consumidores masculino ou feminino. Assim, para os questionários implementados não foi averiguado o género dos inquiridos. Justifica-se esta opção devido não só às conclusões obtidas no teste piloto, mas também pela observação exploratória efetuada no período de recolha de dados relativamente à caracterização urbanística e patrimonial dos percursos.

Para esta investigação decidiu-se pela utilização de inquéritos com perguntas fechadas, sendo a sua avaliação a partir da escala de *Likert*. A tabela de classificação aplicada é de 7 pontos opcionais, sendo um dos extremos, valor 1 relativo a “Totalmente insatisfeito” e valor 7 relativo a “Extremamente satisfeito”. Para estes inquéritos foi determinado a não colocação da possibilidade ou opção de “não se sabe/não responde”. Desta forma, foi promovida e suscitada uma resposta pela parte do inquirido.

No ato de preenchimento dos inquéritos foram dados esclarecimentos aos consumidores/voluntários, que no caso de não conseguirem classificar uma determinada questão, o preenchimento correto, seria a classificação alusiva ao valor 1. A justificação está em que o objeto/espaco cultural/urbano em análise não comunicou o suficiente com o consumidor. Em conformidade, na fase de organização dos dados, as perguntas sem resposta/em branco foram consideradas com valor 1 “Totalmente insatisfeito”.

Os inquéritos aplicados nos dois percursos pedonais em estudo são compostos por 45 perguntas. Para além do trabalho de caracterização urbanística e patrimonial das rotas objeto de estudo, as questões, bem como a utilização da escala de medição do tipo *Likert*, foram baseadas em estudos académicos, com maior incidência na vertente do Turismo Acessível. Alguns dos estudos são as principais referências neste tema (Apêndice C).

Antes de ser feita a recolha de dados com esta ferramenta, os inquéritos foram avaliados por um conjunto de doze peritos, com conhecimentos de *Design Universal*, em diversas áreas: Arquitetura, Turismo, Cultura, Mobilidade e Património (Apêndice D). Todos os peritos têm um conhecimento profundo das dificuldades que os ambientes construídos geram na deslocação das pessoas com deficiência.

Com os seus contributos procedeu-se a uma validação prévia (Apêndice D),

traduzida num grafismo que seguiu o recomendado por Keyvanfar, Shafaghat e Lamit (2018) em que se especificam as situações em que o perito aprovou a questão, não aprovou a questão, ou fez correções ou sugestões às questões. Na sequência destes contributos foi possível proceder-se a alterações e correções aos inquéritos, tendo-se então obtido as versões finais (Apêndices E e F).

4.5| Recolha de dados

A recolha de dados foi efetuada através da realização de inquéritos, preenchidos de forma voluntária, anónima e confidencial pelos consumidores dos percursos pedonais nos centros históricos de Portimão e de Loulé. Os inquéritos foram preenchidos de forma presencial *in loco*, no contexto da experiência de percorrer/vivenciar as rotas pedonais.

A abordagem quantitativa desta tese começa pela análise estatística descritiva do perfil dos consumidores de dois itinerários, referentes a duas épocas sazonais: Época Alta ou primavera/verão e Época Baixa ou outono/inverno. Para a recolha de dados primários determinou-se que a amostra seria caracterizada pela população consumidora dos centros históricos de ambas as cidades: indivíduos turistas e não residentes das mesmas, mas usufruidores dos espaços públicos dos itinerários pedonais em estudo.

Numa fase inicial, pensou-se em considerar somente os indivíduos/turistas que tivessem tido a experiência turística de percorrer os referidos percursos. No entanto, depois de uma reflexão e face às conclusões já obtidas pelo estudo-piloto, e tendo conhecimento de conceitos específicos ligados ao Turismo Acessível, inclusão e *Design Universal*, foi considerada uma medida seletiva e pouco equitativa. Preferiu-se deste modo, ter uma análise mais generalista e inclusiva, que inclui os próprios residentes da região do Algarve, que visitaram os espaços culturais da cidade. Efetivamente, com a crise pandémica, promoveu-se o turismo de proximidade, promovido na crise pandémica, em que os próprios residentes visitaram os espaços culturais da sua região residente (Romagosa, Abril-Sellarés, & Scherf, 2021).

Os participantes caracterizaram-se, assim, em ser visitantes ou

consumidores/frequentadores dos espaços públicos e culturais dos centros históricos de Portimão e Loulé, encontrando-se inseridos nos percursos pedonais. Ressalva-se que não foram contabilizados os próprios residentes destas cidades.

O período de recolha foi realizado durante duas épocas sazonais, correspondente à Época Alta e à Época Baixa, nos anos de 2020 e 2021. Devido aos períodos de confinamento obrigatórios impostos pelo Governo português, face à pandemia de COVID-19, foram canceladas as recolhas de dados pertencentes à Época Baixa de 2020 das duas rotas. O processo de retoma prosseguiu imediatamente a seguir ao levantamento de todas as restrições e livre circulação de bens e pessoas.

O método utilizado para selecionar os inquiridos foi de mera conveniência, baseado em visitantes e residentes do destino Algarve (mas não moradores da cidade). A recolha foi efetuada ao longo dos percursos pedonais, em especial junto a pontos estratégicos como edifícios culturais e/ou patrimoniais. Alguns espaços comerciais com valor patrimonial imaterial também foram considerados como pontos estratégicos (*e.g.* o Café Calcinha em Loulé ou a Casa Inglesa em Portimão). Os decisores da Câmara Municipal de Portimão, amavelmente, apoiaram o pedido de colaborar nesta investigação, permitindo a cedência dos inquéritos aos utentes de dois espaços culturais existentes na Rota: Museu de Portimão e Museu Manuel Teixeira Gomes.

A amostra obtida foi de 184 inquéritos para a Época Alta e de 122 inquéritos válidos para a Época Baixa da “Rota Turística Acessível” de Portimão. Para os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé foram recolhidos 223 inquéritos para a Época Alta e 156 inquéritos válidos para a Época Baixa.

Em termos de limitações, esta pesquisa foi desenvolvida durante os anos de 2020 e 2021, em parte devido aos períodos de confinamento face à pandemia COVID-19, tendo havido algumas dificuldades, nomeadamente, na obtenção e na recolha de dados, através dos inquéritos preenchidos pelos consumidores dos percursos pedonais em análise.

4.6| Caraterização da amostragem

Os dados obtidos são de uma amostra de uma população não segmentada e mais próxima da realidade da população turística dos dois centros históricos. Como já

mencionado, numa ótica de turismo de proximidade, foram considerados residentes do destino Algarve, mas não residentes das cidades de Portimão e Loulé, respetivamente. O intuito deste estudo é saber a satisfação dos consumidores das rotas enquanto experiência turística. Assim, esta investigação segue as atuais linhas de pensamento sobre o Turismo Acessível, numa vertente mais inclusiva e de um turismo para todos.

O período de recolha de dados, como já foi mencionado, decorreu durante os anos de 2020/2021, exceto nos momentos de confinamento, durante o período diurno. Convidou-se os frequentadores, visitantes/consumidores dos espaços públicos dos itinerários dos centros históricos de Portimão e Loulé para procederem ao preenchimento voluntário dos inquéritos. Neste processo todas as medidas de higienização e proteção pessoal foram tidas em consideração, nomeadamente, a promoção do distanciamento pessoal e a higienização do material cedido para o preenchimento dos inquéritos.

Não havendo nenhum dado oficial do número de consumidores das rotas ou dos seus espaços públicos estipulou-se que, para cada época sazonal, no mínimo seria necessário a obtenção de mais de 100 inquéritos. Com base na determinação do tamanho da amostra é possível garantir o intervalo de confiança para estimar uma proporção. No caso da comparação de dois casos, este cálculo garante, se for igual ou superior ao definido no cálculo, resultados estatisticamente significativos. Segundo Lakens (2022) existem várias justificações para a dimensão de uma amostra. Nesta investigação teve-se em conta as restrições de recursos (de cálculo do universo de consumidores) e a da robustez estatística através do maior número possível de inquéritos obtidos. Trata-se assim de uma amostragem de conveniência, sendo uma técnica não aleatória que envolve selecionar o máximo de indivíduos disponíveis, e facilitador quando a população ou universo é de grande dimensão (desconhecida).

Como já mencionado, na observação exploratória foi verificada que grande parte dos consumidores destes itinerários são casais e famílias, sendo assim uma experiência partilhada.

Para este estudo foram tidas em consideração as épocas sazonais em ambos os casos: para a Época Baixa ponderou-se as estações outono/inverno e para a Época Alta apreciou-se as estações primavera/verão. Para este estudo, a região Norte foi

considerada toda a área territorial nacional acima do rio Tejo, a região Centro corresponde à grande Área Metropolitana de Lisboa e à sua envolvente, e a região Sul toda a área territorial nacional a sul do rio Tejo, sendo as regiões do Alto e Baixo Alentejo, Algarve bem como incluindo ilhas.

Um estudo sobre o Turismo Sénior, em território nacional, destino ilha dos Açores, considera a faixa etária de 55 - 94 anos (Medeiros, Silva, Furtado, Vieira, & Tomás, 2019). Deste modo, fundamenta-se a aplicabilidade desta escala para o atual estudo e considerou-se para a faixa etária sénior, indivíduos com idade igual ou superior a 55 anos. Em suma, em termos de amostra, existe uma diferenciação de consumidores nas duas épocas sazonais. Esta diferenciação é sentida, nomeadamente, em termos da idade sénior, nacionalidade, incluindo origem geográfica no mercado interno.

Tabela 4.1 Caracterização dos consumidores da “Rota Turística Acessível” de Portimão

Atributos caracterizantes	Época Baixa	Época Alta
Faixa etária		
Adultos (com mais de 25 anos)	92,6 %	85,3 %
Seniores (com mais de 55 anos)	62,8 %	23,4 %
Nacionalidade		
Nacionalidade portuguesa	35,2 %	59,8 %
Nacionalidade belga	4,9 %	3,3 %
Nacionalidade espanhola	5,7 %	0,5 %
Nacionalidade francesa	3,3 %	2,2 %
Nacionalidade inglesa	20,5 %	10,9 %
Nacionalidade Reino Unido	23,8 %	9,2 %
Nacionalidade alemã	7,4 %	2,7 %
Nacionalidade Países Baixos	8,2 %	6,0 %
Território/cidade de Origem		
Cidade portuguesa	42,6 %	64,7 %
Região Norte do Tejo	14,8 %	11,4 %
Área Metropolitana de Lisboa e envolvente	17,2 %	21,7 %
Região Sul do Tejo	10,7 %	32,6 %
Escolaridade		
Escolaridade Superior	60,7 %	61,4 %
Motivação		
Motivação conhecer a história e património local	3,3 %	9,2 %
Motivação experiência cultural	12,3 %	6,0 %

Tabela 4.1 Caracterização dos consumidores da “Rota Turística Acessível” de Portimão (Cont.)

Atributos caracterizantes	Época Baixa	Época Alta
Motivação		
Motivação caminhada urbana ao ar livre	22,1 %	16,3 %
Motivação relaxar	38,5 %	46,2 %
Tipo de Férias		
Tipo de férias 5 dias	38,5%	28,3 %
Tipo de férias <i>Short Break</i>	16,4 %	7,6 %
Tipo de férias visitar amigos e família	11,5 %	8,2 %
Tipo de férias de negócios e/ou conferências	3,3 %	3,3 %
Tipo de férias "Sol & Praia"	12,3 %	29,3 %
Evento Fórmula 1	9,8 %	Não aplicável
Atividades		
Atividade visitar espaços culturais	16,4 %	18,5 %
Atividade visitas guiadas	4,1 %	8,2 %
Atividade espetáculos culturais	12,3 %	10,3 %
Atividade gastronomia local	37,7 %	37,5 %
Atividade compras	4,1 %	7,6 %
Hábitos culturais		
Visita mais de 2 vezes centros históricos	80,3 %	76,6 %
Participa mais de 2 vezes das atividades culturais	76,7 %	72,8 %
Autoavaliação Patologias físicas/condicionantes		
Autoavaliação - Consumidor com patologias condicionantes	32,8 %	38,6 %
Problemas de visão	11,5 %	22,3 %
Doença/patologia cardiorrespiratórios	5,7 %	3,3 %
Necessidade de mobilidade assistida	0,9 %	0,5 %
Problemas de mobilidade motora	1,6 %	2,2 %
Alergias	9,0 %	12,5 %
Necessidade de escrita aumentada	3,3 %	2,2 %
Problemas de audição	2,5 %	2,2 %
Autoavaliação - consumidor com deficiência ou com mobilidade reduzida	0,8 %	2,2 %

Fonte: Elaboração própria (2022).

Para os consumidores da Época Baixa da rota pedonal de Portimão (Tabela 4.1), a amostra revela uma presença significativa de consumidores Seniores, maioritariamente de nacionalidade Britânica e Inglesa. Ressalva-se também uma tendência para o tipo de férias *Short Break*, tendo como motivação predominante fazer uma caminhada urbana ao ar livre. No entanto, destaca-se que cerca 10 % dos consumidores desta época tinham como motivação a frequência no Evento Fórmula 1.

Outro ponto de realce é ser um tipo de consumidor de espaços culturais, pois mais de 80 % visita centros históricos mais do que 2 vezes por ano. Cerca de 30 % da população como possuidora de patologias de patologias condicionantes, nomeadamente, problemas de visão e alergias.

A amostra revela, também uma presença significativa de consumidores de nacionalidade portuguesa, tendo como principal território de origem a região Sul do Tejo. A sua principal motivação é relaxar e relacionado com o tipo de férias "Sol & Praia". Quase 40 % da população autoavalia-se como possuidora de patologias condicionantes, sendo com maior expressão a existência de problemas de visão e alergias.

Em ambas as amostras de Portimão existem valores semelhantes na questão Atividade visitar espaços culturais, Atividade gastronomia local e a sua participação mais de 2 vezes por ano em atividades culturais.

Tabela 4.2 Caracterização dos consumidores dos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé

Atributos caraterizantes	Época Baixa	Época Alta
Faixa etária		
Adultos (com mais de 25 anos)	66,4 %	87,9 %
Seniores (com mais de 55 anos)	26,5 %	28,7 %
Nacionalidade		
Nacionalidade portuguesa	9,0 %	32,3 %
Nacionalidade belga	4,9 %	1,8 %
Nacionalidade espanhola	1,8 %	2,7 %
Nacionalidade francesa	3,6 %	13,9 %
Nacionalidade inglesa	16,1 %	18,4 %
Nacionalidade Reino Unido	17,5 %	20,6 %
Nacionalidade alemã	11,2 %	11,2 %
Nacionalidade Países Baixos	11,7 %	9,4 %
Território /cidade de Origem		
Cidade portuguesa	11,7 %	35,0 %
Região Norte do Tejo	0,0 %	10,3 %
Área Metropolitana de Lisboa e envolvente	7,2 %	14,3 %
Região Sul do Tejo	4,5 %	9,4 %
Escolaridade		
Escolaridade Superior	53,8 %	71,7 %

Tabela 4.2 Caracterização dos consumidores dos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé (Cont.)

Atributos caracterizantes	Época Baixa	Época Alta
Motivação		
Motivação conhecer a história e património local	11,7 %	22,9 %
Motivação experiência cultural	9,9 %	13,0 %
Motivação caminhada urbana ao ar-livre	17,5 %	16,1 %
Motivação relaxar	17,5 %	25,1 %
Tipo de Férias		
Tipo de férias 5 dias	36,3 %	49,3 %
Tipo de férias <i>Short Break</i>	4,0 %	5,8 %
Tipo de férias visitar amigos e família	9,0 %	12,8 %
Tipo de férias de negócios e conferencias	0,4 %	0,4 %
Tipo de férias "Sol &Praia"	14,3 %	1,8 %
Tipo de férias Rota Nacional Dois	0,4 %	1,8 %
Atividades		
Atividade visitar espaços culturais	23,3 %	35,0 %
Atividade visitas guiadas	1,3 %	5,8 %
Atividade espetáculos culturais	9,1 %	9,9 %
Atividade gastronomia local	22,4 %	25,6 %
Atividade compras	4,0 %	7,6 %
Hábitos culturais		
Visita mais de 2 vezes centros históricos	62,8 %	87,4 %
Participa mais de 2 vezes das atividades culturais	63,2 %	82,1 %
Autoavaliação Patologias físicas/condicionantes		
Autoavaliação - Consumidor com patologias condicionantes	19,3 %	29,1 %
Problemas de visão	8,5 %	9,0 %
Doença/patologia cardiorrespiratórios	2,2 %	4,9 %
Necessidade de mobilidade assistida	1,8 %	3,6 %
Problemas de mobilidade motora	2,7 %	1,8 %
Alergias	3,6 %	7,6 %
Necessidade de escrita aumentada	2,2 %	1,3 %
Problemas de audição	1,9 %	4,0 %
Autoavaliação - consumidor com deficiência ou com mobilidade reduzida	3,6 %	1,3 %

Fonte: Elaboração própria (2022).

Relativamente aos consumidores da Época Baixa dos percursos pedonais de Loulé (Tabela 4.2), a amostra revela uma presença significativa de turistas de nacionalidade anglo-saxónica (inglesa, britânica, alemã e Países Baixos). Ressalva-se também uma tendência para a Motivação relacionada com o conhecer a história e património local e a motivação de relaxar. Contudo, existe um número significativo de consumidores

associados ao tipo de férias "Sol & Praia", tendo como motivação predominante a caminhada urbana ao ar livre e a motivação de ter momentos para relaxar. Cerca de 20 % da população deste período autoavalia-se como possuidora de patologias condicionantes, nomeadamente, problemas de visão e alergias.

Quanto aos consumidores da Época Alta de Loulé, a amostra revela uma presença significativa portuguesa, tendo como principal território de origem a região sul e a grande Área Metropolitana de Lisboa. Destaca-se o valor significativo quanto ao nível de instrução académica e superior. Os consumidores deste período têm uma tendência para o Tipo de férias 5 dias, procurando na sua maioria a Atividade visitar espaços culturais e Atividades relacionadas com a gastronomia local. Cerca de 30 % da população autoavalia-se como possuidora de patologias condicionantes, nomeadamente, com problemas de visão, alergias e com deficiência ou com problemas de mobilidade reduzida. Contudo, considera-se de enunciar a existência de cerca de 3,6 % dos consumidores dos percursos pedonais de Loulé com características associadas a pessoas com mobilidade reduzida.

Em ambas as amostras de Loulé existem valores semelhantes na questão Atividade visitar espaços culturais, Atividade gastronomia local e a sua participação mais de 2 vezes por ano em atividades culturais.

Em suma, em termos de amostra é possível concluir que existe uma diferenciação de consumidores nas duas épocas sazonais nos itinerários pedonais de Loulé. Esta diferenciação é sentida, nomeadamente, em termos da idade, da nacionalidade e da escolaridade. Destaca-se também que, na Época Alta, os visitantes têm maior número de hábitos de consumo cultural bem como de viagem/visitar destinos culturais.

4.7| Definição das variáveis

Os dados são de natureza métrica ou não métrica. Os de natureza não métrica, definem-se por serem de escala nominal *e.g.* nacionalidade; cidade ou país de origem. Fundamentalmente são dados que não tem uma forma lógica de organização. Os restantes dados obtidos pelos inquéritos e utilizados para a análise estatística são de escala ordinal. Em termos metodológicos, o instrumento inquérito foi a ferramenta

encontrada para poder obter a avaliação dos consumidores sobre a experiência de percorrer um percurso pedonal, tendo em consideração medidas ligadas ao Turismo Cultural Acessível. Através de critérios lógicos, as respostas obtidas foram organizadas por uma ordem de importância, que pode ser hierarquizada, de maior até menor satisfação. Em suma, a escala de medida qualitativa, ou não métrica, está presente na recolha de dados qualitativos, sem representação numérica.

A população alvo inquirida tem como principal característica serem visitantes, e não residentes nas cidades dos percursos em análise. Contudo, poderá ser residente no destino Algarve. O parâmetro da amostra aplicado é populacional, correspondendo a consumidores de percursos pedonais culturais no centro histórico de Portimão e de Loulé, que reportam a sua perceção e satisfação sobre as condições de acessibilidade.

Do inquérito final resultaram as variáveis (Tabela 4.3 e Tabela 4.4), que foram categorizadas segundo os dados obtidos de acordo com a revisão de literatura (Ashwell, 2015).

Tabela 4.3 Categorização das variáveis do modelo inicial “Rota Turística Acessível” de Portimão

Definição/ identificação das variáveis	As variáveis na equação do modelo inicial de Portimão (Época Alta e Baixa)	Escala Tipo de código
variável cultura	A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à cultura/acessibilidade	A acessibilidade dos espaços culturais e museus (AM)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à cultura/acessibilidade	A acessibilidade dos monumentos e património existentes na rota (AP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota (AEPM)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável turismo	Como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Portimão (CETCP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à cultura /acessibilidade	A acessibilidade do centro histórico de Portimão (ACH)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável segurança/ acessibilidade	A comodidade dos passeios/zona pedonal (CP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável segurança bem-estar/acessibilidade	A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (LRCP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0

Tabela 4.3 Categorização das variáveis do modelo inicial “Rota Turística Acessível” de Portimão (Cont.)

Definição/ identificação das variáveis	As variáveis na equação do modelo inicial de Portimão (Época Alta e Baixa)	Escala Tipo de código
variável segurança bem-estar /acessibilidade	A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (CA)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre (VETAN)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura <i>Art Déco</i> (VRTAD)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura local (VRTAL)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Vir a existir uma rota temática sobre a indústria conserveira (VRTIC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável bem-estar / acessibilidade	O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável turismo	O número de restaurantes, cafés e esplanadas ao longo da rota (NR)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável turismo	Vir a existir espaços de Turismo Criativo (VTC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	A clareza da informação urbana (IU)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	A clareza da informação dos espaços culturais e museus (IM)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	A disponibilidade de <i>WiFi</i> gratuito nos espaços públicos da rota/espaços culturais (WG)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	A sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	Vir a existir na rota informação/mapas com a indicação dos edifícios culturais de Portimão (VIC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	Vir a existir nos espaços culturais da rota guias em <i>Braille</i> e legendas digitais interativas – comunicação <i>Smart</i> (VCS)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acessibilidade física	Potenciais rampas e escadas adequadas em espaços culturais (VR)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0

Tabela 4.3 Categorização das variáveis do modelo inicial “Rota Turística Acessível” de Portimão (Cont.)

Definição/ identificação das variáveis	As variáveis na equação do modelo inicial de Portimão (Época Alta e Baixa)	Escala Tipo de código
variável acessibilidade física	Entradas dos edifícios públicos/culturais sem degraus (cota zero) ou com rampas adequadas ou plataformas elevatórias (ESDP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0

Fonte: Elaboração própria (2023).

Tabela 4.4 Categorização das variáveis do modelo inicial itinerários de “Comércio” e “Património” de Loulé

Definição/identificação das variáveis	As variáveis na equação do modelo inicial de Loulé (Época Alta e Baixa)	Escala Tipo de código
variável cultura	A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à cultura/ acessibilidade	A acessibilidade dos espaços culturais e museus (AM)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à cultura/ acessibilidade	A acessibilidade dos monumentos e património existentes na rota (AP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acessibilidade física	A acessibilidade dos Itinerários pedonais “Comércio” e “Património” para pessoas com mobilidade reduzida (AIMR)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes nos percursos (AEPM)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável turismo	O percorrer o Itinerários pedonais “Comércio” e “Património”, como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé (CETCP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à cultura/acessibilidade	A acessibilidade física do centro histórico de Loulé (ACHL)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável segurança/ acessibilidade	O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança (PQS)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável segurança/ acessibilidade	A inclinação das vias/ ruas dos Itinerários pedonais “Comércio” e “Património” (IV)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável bem-estar/ acessibilidade	A comodidade dos passeios/zona pedonal (CP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável segurança/ acessibilidade	A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários (IEP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0

Tabela 4.4 Categorização das variáveis do modelo inicial itinerários de “Comércio” e “Património” de Loulé (Cont.)

Definição/ identificação das variáveis	As variáveis na equação do modelo inicial de Loulé (Época Alta e Baixa)	Escala Tipo de código
variável bem-estar/ acessibilidade	A largura das ruas/vias públicas (entre edifícios) garante conforto dos peões (LRCP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável bem-estar / acessibilidade	Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (VECA)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	A avaliação do percurso pedonal temático “Comércio” (APC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	A avaliação do percurso pedonal temático “Património” (AFTP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Vir a existir um percurso pedonal temático sobre a Turismo Criativo (VPTC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável cultura	Vir a existir um percurso pedonal temático sobre a arquitetura local (VPTAL)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável bem-estar/ acessibilidade	O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável turismo	O número de restaurantes, cafés e esplanadas ao longo da rota (NR)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável turismo	Vir a existir espaços de Turismo Criativo (VTC)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	A clareza da informação urbana (IU)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	A clareza da informação dos pontos informativos dos itinerários (IPI)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	A disponibilidade de <i>WiFi</i> gratuito nos espaços públicos da rota/espaços culturais (WG)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	Vir a existir ao longo dos itinerários pedonais sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acesso à informação/acessibilidade	Vir a existir nos espaços culturais dos itinerários códigos <i>QR</i> e Óculos de RV – comunicação <i>Smart</i> (VECS)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acessibilidade física	A existência de rampas nas entradas dos espaços culturais dos itinerários (RE)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável acessibilidade física	Vir a existir nos edifícios públicos/culturais dos itinerários entradas sem degraus e/ou com plataformas elevatórias (VSDP)	Escala ordinal avaliação satisfatória ou superior= 1, caso contrário = 0
variável nacionalidade	Nacionalidade/origem Alemanha (NOA)	Escala nominal nacionalidade/origem alemã = 1, caso contrário = 0

Fonte: Elaboração própria (2023).

Assim sendo, todas as variáveis, sejam dependentes ou independentes, foram definidas como *dummies*. Tendo em conta a natureza binária das variáveis dependentes (Badi, 2017), a análise estatística a usar será a Regressão Logística Binária, e estimar pelo Método de Máxima Verossimilhança, o qual permitirá determinar a importância dos critérios ligados à acessibilidade, na avaliação específica dos percursos pedonais dos centros históricos de Portimão e Loulé. A escolha das variáveis foi feita com base na revisão de literatura, nos resultados do trabalho de campo de caracterização das rotas e com os objetivos formulados na investigação. Uma das vantagens da aplicabilidade da análise estatística através de Regressão Logística Binária está na criação de um modelo de regressão, como uma aproximação ao contexto da realidade. Este tipo de análise estatística permite probabilizar o nível de satisfação para diferentes cenários (diferentes combinações de variáveis explicativas que se revelam significativas).

Foi necessária a utilização do programa informático *IBM SPSS - Statistics for Windows, version 26 (IBM Corp., Armonk, N.Y., USA)* para a organização estruturada dos dados, e, posteriormente, para efetuar a análise estatística. Estruturalmente os inquéritos haviam sido previamente divididos em módulos com o objetivo de desenvolver um modelo adaptável aos dois contextos e características das duas rotas (Portimão e Loulé).

4.8| Hipóteses de Investigação

O diagnóstico da satisfação dos turistas sobre produtos ou experiências turísticas pode facilitar na gestão do destino de uma forma mais sustentável (Fuchs & Weiermair, 2003). A participação livre e sem dificuldades estimula a conceção de produtos, infraestruturas e serviços acessíveis (Stankova et al., 2021). A qualidade do ambiente construído possibilita a sensação de conforto no caminhar. Um ambiente urbano pedestre seguro e agradável pode influenciar na escolha dos consumidores relativamente às experiências pedonais. Este facto deve-se às sensações de facilidade e conforto (Zakaria & Ujang, 2015). Deste modo, justifica-se que a variável satisfação com os percursos pedonais dos centros históricos de Portimão (SAPPCHP) e de Loulé (SAPPCHL) sejam consideradas como variáveis dependentes e todas as outras, que de alguma forma contribuem para essa satisfação, como variáveis independentes.

A modelação a desenvolver tem como objetivo encontrar, para cada um dos dois percursos, os determinantes da satisfação dos consumidores, ao nível da acessibilidade, em ambas as épocas sazonais (Época Alta e Época Baixa). A sua finalidade está em determinar quais as medidas do Turismo Cultural Acessível aplicadas em cada um dos percursos pedonais que poderão ser contribuidoras para a satisfação dos seus consumidores. Contudo, também é pretendido determinar quais as medidas do Turismo Cultural Acessível existentes num itinerário que podem ser contribuidoras para o aumento da satisfação na utilização do outro percurso e vice-versa, ou seja, quais as medidas que podem enriquecer/aumentar a satisfação dos consumidores de ambas as experiências turísticas.

O objetivo da análise estatística que se segue é encontrar o modelo mais adequado para descrever a relação entre um resultado (satisfação) e as covariáveis. Depois de efetuado o ajuste do modelo de regressão logística inicial (*Comprehensive model*), foi encontrado o modelo restrito a adotar (só com variáveis independentes significativas). Todas as restrições de exclusão envolvidas foram de seguida testadas. Por último, aplicou-se um teste *Reset* para testar a existência de má especificação do modelo escolhido.

É com base na comparação dos dois modelos (*comprehensive model e restricted model*) que se testam as seguintes hipóteses de investigação:

H1: A acessibilidade é um elemento com influência positiva significativa na satisfação dos consumidores.

H2: Diferenças significativas nas preferências culturais dos consumidores em função da rota pedonal e da época do ano explicam os níveis de satisfação.

H3: Diferenças nas características demográficas dos consumidores explicam os níveis de satisfação dos consumidores.

Na análise efetuada, todas as variáveis consideradas no modelo inicial estão no âmbito do objetivo imposto por esta investigação. A maioria delas estão associadas diretamente ao turismo acessível ou ao *Design Universal*.

As variáveis independentes são provenientes dos inquéritos efetuados aos consumidores dos percursos pedonais nas duas épocas. Deste modo, esta investigação

apresenta 2 modelos da Época Alta e 2 modelos da Época Baixa, ou seja, tem-se um total de 4 modelos em análise. As duas variáveis dependentes (uma para cada modelo, sendo a mesma para as duas épocas), tal como já foi referido, são a satisfação com os percursos pedonais dos centros históricos de Portimão (SAPPCHP) e de Loulé (SAPPCHL).

Os modelos constam nas tabelas dos modelos iniciais (a “Rota Turística Acessível” de Portimão e os itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé) (Tabela 4.5, 4.8, 4.11, 4.14) e nas tabelas dos modelos restritos (*restricted models*). Esta apresentação facilita o processo de leitura das variáveis mais robustas e que permaneceram nos modelos restritos (Tabela 4.6, 4.9, 4.12, 4.15). Os modelos também são compostos por tabelas com os valores dos testes *Reset*, com o intuito de verificar existência ou não de má especificação (Tabela 4.7, 4.10, 4.13, 4.16).

4.9| Definição dos modelos de regressão logística e resultados da estimação

As tabelas de 4.5 a 4.16 apresentam a definição dos modelos de regressão logística e os respetivos resultados da estimação.

Tabela 4.5 Modelo inicial Época Alta de Portimão

		<i>Model Summary</i>					
<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Cox & Snell R Square</i>			<i>Nagelkerke R Square</i>		
1	99,662 ^a	,534			,733		

		<i>Variables in the Equation</i>					
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	,936	,704	1,766	1	,184	2,549
	A acessibilidade dos espaços culturais e museus (AM)	,567	,855	,440	1	,507	1,763

Tabela 4.5 Modelo inicial Época Alta de Portimão, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
A acessibilidade dos monumentos e património existentes na rota (AP)	-,818	,851	,924	1	,337	,441
Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota (AEPM)	-1,179	,765	2,372	1	,124	,308
Como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Portimão (CETCP)	-,146	,779	,035	1	,851	,864
A acessibilidade do centro histórico de Portimão (ACH)	1,817	,659	7,617	1	,006	6,156
A comodidade dos passeios/zona pedonal (CP)	1,074	,665	2,605	1	,107	2,927
A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (LRCP)	1,861	,677	7,554	1	,006	6,429
A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (CA)	1,866	,682	7,488	1	,006	6,463
Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre (VETAN)	-,449	1,077	,174	1	,677	,638
Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura Art Déco (VRTAD)	,509	,851	,358	1	,550	1,664
Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura local (VRTAL)	-,393	,871	,204	1	,652	,675

Tabela 4.5 Modelo inicial Época Alta de Portimão, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
Vir a existir uma rota temática sobre a indústria conserveira (VRTIC)	,798	,866	,850	1	,357	2,221
O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	1,318	,673	3,838	1	,050	3,736
O número de restaurantes, cafés e esplanadas ao longo da rota (NR)	,607	,735	,681	1	,409	1,834
Vir a existir espaços de Turismo Criativo (VTC)	-,849	,811	1,098	1	,295	,428
A clareza da informação urbana (IU)	,922	,720	1,640	1	,200	2,513
A clareza da informação dos espaços culturais e museus (IM)	,437	,726	,362	1	,548	1,548
A disponibilidade de <i>WiFi</i> gratuito nos espaços públicos da rota/espaços culturais (WG)	,296	,694	,183	1	,669	1,345
A sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	1,426	,763	3,491	1	,062	4,161
Vir a existir na rota informação/mapas com a indicação dos edifícios culturais de Portimão (VIC)	-1,071	,828	1,674	1	,196	,343
vir a existir nos espaços culturais da rota guias em <i>Braille</i> e legendas digitais interativas – comunicação <i>Smart</i> (VCS)	,748	,979	,583	1	,445	2,112

Tabela 4.5 Modelo inicial Época Alta de Portimão, Variables in the Equation (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
Potenciais rampas e escadas adequadas em espaços culturais (VR)	1,659	,922	3,240	1	,072	5,254
Entradas dos edifícios públicos/culturais sem degraus (cota zero) ou com rampas adequadas ou plataformas elevatórias (ESDP)	-1,625	,867	3,511	1	,061	,197
Constant	-4,734	,995	22,630	1	,000	,009

Fonte: A partir do programa IBM SPSS (2022).

Tabela 4.6 Modelo restrito Época Alta de Portimão

<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Model Summary</i>	
		<i>Cox & Snell R Square</i>	<i>Nagelkerke R Square</i>
1	126,407 ^a	,461	,633

Variables in the Equation

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i> A acessibilidade do centro histórico de Portimão (ACH)	1,779	,465	14,662	1	,000	5,926
A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (LRCP)	1,520	,470	10,483	1	,001	4,574
A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (CA)	1,927	,467	17,040	1	,000	6,867
O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	1,099	,488	5,062	1	,024	3,000
Constant	-2,954	,542	29,668	1	,000	,052

Fonte: A partir do programa IBM SPSS (2022).

Teste G^2 às 20 restrições de exclusão: (1)

$G^2 = 126.407 - 99.662 = 26.745$, diferença entre os valores $-2LL$

$X^2(25-5) = 31,41$, valor crítico do qui-quadrado com 20 graus de liberdade e $\alpha = 0.05$

Sendo $26.745 < 31,42$, não se rejeita o conjunto de (20) restrições de exclusão (1).

Tabela 4.7 Teste *Reset* Época Alta de Portimão

Variables in the Equation

		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	A acessibilidade do centro histórico de Portimão (ACH)	1,774	,473	14,044	1	,000	5,895
	A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (LRCP)	1,514	,484	9,805	1	,002	4,545
	A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (CA)	1,923	,472	16,624	1	,000	6,840
	O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	1,097	,489	5,034	1	,025	2,994
	<i>SQPREDLOGIT</i>	,004	,068	,003	1	,956	1,004
	Constant	-2,956	,542	29,703	1	,000	,052

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Sendo o valor de *Wald* associado ao beta estimado da variável teste *SQPREDLOGIT* inferior a 4, conclui-se que o modelo restrito não apresenta evidência de má especificação.

Modelo selecionado **Época Alta de Portimão:**

$$\ln\left(\frac{p_i}{1-p_i}\right) = -2,954 + 1,779 \text{ ACH} + 1,520 \text{ LRCP} + 1,927 \text{ CA} + 1,099 \text{ NAC} + \hat{u}_i \quad (2)$$

sendo:

ACH = A acessibilidade do centro histórico de Portimão

LRCP = A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões

CA = A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante

NAC = O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota

Tabela 4.8 Modelo inicial Época Baixa de Portimão

<i>Model Summary</i>			
<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Cox & Snell R Square</i>	<i>Nagelkerke R Square</i>
1	54,867 ^a	,520	,749

		<i>Variables in the Equation</i>					
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	-2,165	1,190	3,312	1	,069	,115
	A acessibilidade dos espaços culturais e museus (AM)	-1,568	1,448	1,173	1	,279	,209
	A acessibilidade dos monumentos e património existentes na rota (AP)	,893	1,502	,353	1	,552	2,441
	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota (AEPM)	4,029	1,566	6,621	1	,010	56,205
	Como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Portimão (CETCP)	-,555	1,911	,084	1	,771	,574

Tabela 4.8 Modelo inicial Época Baixa de Portimão, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
A acessibilidade do centro histórico de Portimão (ACH)	-,351	1,928	,033	1	,855	,704
A comodidade dos passeios/zona pedonal (CP)	1,039	1,144	,825	1	,364	2,825
A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (LRCP)	3,410	1,321	6,668	1	,010	30,271
corredor acessível	-,182	1,027	,031	1	,860	,834
A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (CA)	5,768	2,626	4,823	1	,028	319,868
Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre (VETAN)	,587	1,817	,105	1	,746	1,799
Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura Art Déco (VRTAD)	-3,297	1,735	3,610	1	,057	,037
Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura local (VRTAL)	-,566	1,254	,204	1	,651	,568
O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	2,304	1,064	4,687	1	,030	10,018
O número de restaurantes, cafés e esplanadas ao longo da rota (NR)	2,086	1,349	2,392	1	,122	8,055
Vir a existir espaços de Turismo Criativo (VTC)	-,648	1,076	,362	1	,547	,523

Tabela 4.8 Modelo inicial Época Baixa de Portimão, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
A clareza da informação urbana (IU)	,291	1,596	,033	1	,856	1,337
A clareza da informação dos espaços culturais e museus (IM)	-1,418	1,755	,653	1	,419	,242
A disponibilidade de <i>WiFi</i> gratuito nos espaços públicos da rota/espços culturais (WG)	-,703	1,109	,402	1	,526	,495
A sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	2,968	1,322	5,045	1	,025	19,462
Vir a existir na rota informação/mapas com a indicação dos edifícios culturais de Portimão (VIC)	,910	1,414	,415	1	,520	2,485
Vir a existir nos espaços culturais da rota guias em <i>Braille</i> e legendas digitais interativas – comunicação <i>Smart</i> (VCS)	-1,094	1,501	,532	1	,466	,335
Potenciais rampas e escadas adequadas em espaços culturais (VR)	2,642	1,739	2,307	1	,129	14,037
Entradas dos edifícios públicos/culturais sem degraus (cota zero) ou com rampas adequadas ou plataformas elevatórias (ESDP)	-1,509	1,544	,956	1	,328	,221
Constant	-4,307	1,405	9,396	1	,002	,013

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Tabela 4.9 Modelo restrito Época Baixa de Portimão

<i>Model Summary</i>							
<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Cox & Snell R Square</i>			<i>Nagelkerke R Square</i>		
1	76,877 ^a	,425			,613		

<i>Variables in the Equation</i>							
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota (AEPM)	1,493	,595	6,284	1	,012	4,449
	A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (LRCP)	1,804	,597	9,123	1	,003	6,074
	Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre (VETAN)	1,751	,668	6,860	1	,009	5,759
	O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	1,229	,605	4,121	1	,042	3,417
	A sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	1,806	,774	5,447	1	,020	6,089
	Constant	-2,587	,650	15,849	1	,000	,075

Fonte: A partir do programa IBM SPSS (2022).

Teste G^2 às 19 restrições de exclusão: (3)

$G^2 = 76,877 - 54,867 = 22,01$, diferença entre os valores -2LL

$X^2 (25-6) = 30,14$, valor crítico do qui-quadrado com 19 graus de liberdade e $\alpha = 0,05$

Sendo $22,01 < 30,14$, não se rejeita o conjunto de (19) restrições de exclusão (3).

Tabela 4.10 Teste *Reset* Época Baixa de Portimão

		<i>Variables in the Equation</i>					
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota (AEPM)	1,480	,602	6,036	1	,014	4,392
	A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (LRCP)	1,692	,610	7,699	1	,006	5,428
	Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre (VETAN)	1,444	,726	3,955	1	,047	4,237
	O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	1,133	,600	3,570	1	,059	3,105
	A sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	1,663	,819	4,122	1	,042	5,275
	<i>SQPREDLOGIT</i>	,159	,114	1,948	1	,163	1,172
	Constant	-2,807	,672	17,430	1	,000	,060

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Sendo o valor de *Wald* associado ao beta estimado da variável teste *SQPREDLOGIT* inferior a 4, conclui-se que o modelo restrito não apresenta evidência de má especificação.

Modelo selecionado **Época Baixa de Portimão**:

$$\ln\left(\frac{\rho_i}{1-\rho_i}\right) = -2,587 + 1,493 \text{ AEPM} + 1,804 \text{ LRCP} + 1,751 \text{ VETAN} + 1,229 \text{ NAC} + 1,806 \text{ SIB} + \hat{u}_i \quad (4)$$

sendo:

AEPM = Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota

LRCP = A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões

VETAN = Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre

NAC = O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota

SIB = A sinalética com informação em *Braille*

Tabela 4.11 Modelo inicial Época Alta de Loulé

<i>Model Summary</i>			
<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Cox & Snell R Square</i>	<i>Nagelkerke R Square</i>
1	125,405 ^a	,395	,603

<i>Variables in the Equation</i>							
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	,826	,704	1,378	1	,241	2,283
	A acessibilidade dos espaços culturais e museus (AM)	1,272	,819	2,416	1	,120	3,570
	A acessibilidade dos monumentos e património existentes na rota (AP)	,058	,825	,005	1	,944	1,060
	A acessibilidade dos Itinerários pedonais “Comércio” e “Património” para pessoas com mobilidade reduzida (AIMR)	-,352	,671	,276	1	,599	,703
	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes nos percursos (AEPM)	1,689	,887	3,625	1	,057	5,415

Tabela 4.11 Modelo inicial Época Alta de Loulé, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
O percorrer o Itinerários pedonais “Comércio” e “Património”, como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé (CETCP)	-,154	,898	,030	1	,863	,857
A acessibilidade física do centro histórico de Loulé (ACHL)	-1,215	,899	1,828	1	,176	,297
O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança (PQS)	,398	,657	,366	1	,545	1,488
A inclinação das vias/ruas dos Itinerários pedonais “Comércio” e “Património” (IV)	-1,615	,893	3,274	1	,070	,199
A comodidade dos passeios/zona pedonal (CP)	,968	,818	1,399	1	,237	2,631
A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários (IEP)	,433	,615	,496	1	,481	1,542
A largura das ruas/vias públicas (entre edifícios) garante conforto dos peões (LRCP)	1,269	,885	2,054	1	,152	3,557
Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (VECA)	1,234	,596	4,287	1	,038	3,434

Tabela 4.11 Modelo inicial Época Alta de Loulé, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
A avaliação do percurso pedonal temático “Comércio” (APC)	1,325	,632	4,402	1	,036	3,764
A avaliação do percurso pedonal temático “Património” (AFTP)	,615	,619	,985	1	,321	1,849
Vir a existir um percurso pedonal temático sobre a Turismo Criativo (VPTC)	,361	,764	,223	1	,637	1,434
Vir a existir um percurso pedonal temático sobre a arquitetura local (VPTAL)	,149	,842	,031	1	,860	1,160
O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	,631	,643	,961	1	,327	1,879
O número de restaurantes, cafés e esplanadas ao longo da rota (NR)	-,731	,958	,582	1	,445	,482
Vir a existir espaços de Turismo Criativo (VTC)	,265	,867	,094	1	,760	1,304
A clareza da informação urbana (IU)	-,092	,824	,013	1	,911	,912
A clareza da informação dos pontos informativos dos itinerários (IPI)	,665	,695	,916	1	,338	1,945
A disponibilidade de <i>WiFi</i> gratuito nos espaços públicos da rota/espços culturais (WG)	,546	,532	1,053	1	,305	1,726

Tabela 4.11 Modelo inicial Época Alta de Loulé, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
Vir a existir ao longo dos itinerários pedonais sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	-,222	,596	,139	1	,709	,801
Vir a existir nos espaços culturais dos itinerários códigos <i>QR</i> e Óculos de RV – comunicação Smart (VECS)	-,671	,600	1,253	1	,263	,511
A existência de rampas nas entradas dos espaços culturais dos itinerários (RE)	,235	,749	,099	1	,753	1,265
Vir a existir nos edifícios públicos/culturais dos itinerários entradas sem degraus e/ou com plataformas elevatórias (VSDP)	,037	,725	,003	1	,959	1,038
Nacionalidade/origem Alemanha (NOA)	-1,197	,889	1,815	1	,178	,302
Constant	-3,911	1,079	13,132	1	,000	,020

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Tabela 4.12 Modelo restrito Época Alta de Loulé

<i>Model Summary</i>			
<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Cox & Snell R Square</i>	<i>Nagelkerke R Square</i>
1	157,769 ^a	,300	,458

<i>Variables in the Equation</i>							
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes nos percursos (AEPM)	2,033	,478	18,114	1	,000	7,635

Tabela 4.12 Modelo restrito Época Alta de Loulé

Model Summary (Cont.)

Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (VECA)	1,330	,460	8,363	1	,004	3,783
A avaliação do percurso pedonal temático “Comércio” (APC)	1,966	,420	21,939	1	,000	7,142
Constant	-2,269	,538	17,760	1	,000	,103

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Teste G^2 às 25 restrições de exclusão: (5)

$G^2 = 157,769 - 125,405 = 32,364$, diferença entre os valores $-2LL$

$X^2 (29-4) = 37,65$, valor crítico do qui-quadrado com 25 graus de liberdade e $\alpha = 0,05$

Sendo $32,364 < 37,65$, não se rejeita o conjunto de (25) restrições de exclusão (5).

Tabela 4.13 Teste *Reset* Época Alta de Loulé

Variables in the Equation

		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes nos percursos (AEPM)	1,979	,494	16,051	1	,000	7,238
	Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (VECA)	1,294	,466	7,711	1	,005	3,647

Tabela 4.13 Teste *Reset* Época Alta de Loulé

Variables in the Equation (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
A avaliação do percurso pedonal temático “Comércio” (APC)	1,845	,547	11,367	1	,001	6,330
<i>SQPREDLOGIT</i>	,028	,082	,112	1	,737	1,028
Constant	-2,237	,532	17,671	1	,000	,107

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Sendo o valor de *Wald* associado ao beta estimado da variável teste *SQPREDLOGIT* inferior a 4, conclui-se que o modelo restrito não apresenta evidência de má especificação.

Modelo selecionado **Época Alta de Loulé**:

$$\ln\left(\frac{\rho_i}{1-\rho_i}\right) = -2,269 + 2,033 \text{ AEPM} + 1,330 \text{ VECA} + 1,966 \text{ APC} + \hat{u}_i \quad (6)$$

sendo:

AEPM = Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota

VECA = Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante

APC = A avaliação do percurso pedonal temático “Comércio”

Tabela 4.14 Modelo inicial Época Baixa de Loulé

		<i>Model Summary</i>					
<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Cox & Snell R Square</i>		<i>Nagelkerke R Square</i>			
1	68,551 ^a	,496		,735			

		<i>Variables in the Equation</i>					
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	3,115	1,247	6,234	1	,013	22,524
	A acessibilidade dos espaços culturais e museus (AM)	-1,020	1,253	,663	1	,416	,361
	A acessibilidade dos monumentos e património existentes na rota (AP)	-,140	,984	,020	1	,887	,869
	A acessibilidade dos Itinerários pedonais “Comércio” e “Património” para pessoas com mobilidade reduzida (AIMR)	1,132	,818	1,913	1	,167	3,102
	Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes nos percursos (AEPM)	-2,653	1,490	3,171	1	,075	,070
	O percorrer o Itinerários pedonais “Comércio” e “Património”, como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé (CETCP)	2,755	1,189	5,369	1	,020	15,727
	A acessibilidade física do centro histórico de Loulé (ACHL)	,006	1,252	,000	1	,996	1,006

Tabela 4.14 Modelo inicial Época Baixa de Loulé, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança (PQS)	1,495	,762	3,847	1	,050	4,459
A inclinação das vias/ruas dos Itinerários pedonais “Comércio” e “Património” (IV)	,900	1,061	,719	1	,396	2,459
A comodidade dos passeios/zona pedonal (CP)	-,240	1,301	,034	1	,854	,787
A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários (IEP)	1,694	,922	3,374	1	,066	5,442
A largura das ruas/vias públicas (entre edifícios) garante conforto dos peões (LRCP)	-,241	1,062	,051	1	,821	,786
Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (VECA)	,239	,967	,061	1	,805	1,270
A avaliação do percurso pedonal temático “Comércio” (APC)	,100	,919	,012	1	,913	1,106
A avaliação do percurso pedonal temático “Património” (AFTP)	,914	,935	,956	1	,328	2,495
Vir a existir um percurso pedonal temático sobre a Turismo Criativo (VPTC)	,205	1,061	,037	1	,847	1,228

Tabela 4.14 Modelo inicial Época Baixa de Loulé, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
Vir a existir um percurso pedonal temático sobre a arquitetura local (VPTAL)	-,164	1,110	,022	1	,882	,848
O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (NAC)	,656	1,045	,395	1	,530	1,928
O número de restaurantes, cafés e esplanadas ao longo da rota (NR)	-2,056	1,739	1,398	1	,237	,128
Vir a existir espaços de Turismo Criativo (VTC)	2,791	1,643	2,885	1	,089	16,294
A clareza da informação urbana (IU)	,551	1,417	,151	1	,697	1,735
A clareza da informação dos pontos informativos dos itinerários (IPI)	1,009	1,070	,888	1	,346	2,743
A disponibilidade de <i>WiFi</i> gratuito nos espaços públicos da rota/espços culturais (WG)	-,070	,921	,006	1	,939	,932
Vir a existir ao longo dos itinerários pedonais sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB)	1,633	1,095	2,223	1	,136	5,118
Vir a existir nos espaços culturais dos itinerários códigos <i>QR</i> e Óculos de <i>RV</i> – comunicação <i>Smart</i> (VECS)	-,957	1,029	,865	1	,352	,384

Tabela 4.14 Modelo inicial Época Baixa de Loulé, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
A existência de rampas nas entradas dos espaços culturais dos itinerários (RE)	,114	,932	,015	1	,902	1,121
Vir a existir nos edifícios públicos/culturais dos itinerários entradas sem degraus e/ou com plataformas elevatórias (VSDP)	,537	,932	,332	1	,564	1,711
Nacionalidade/origem Alemanha (NOA)	-1,629	1,216	1,794	1	,180	,196
Constant	-6,652	1,807	13,546	1	,000	,001

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Tabela 4.15 Modelo restrito Época Baixa de Loulé

<i>Model Summary</i>			
<i>Step</i>	<i>-2 Log likelihood</i>	<i>Cox & Snell R Square</i>	<i>Nagelkerke R Square</i>
1	99,234 ^a	,386	,572

<i>Variables in the Equation</i>							
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i>	A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	1,709	,654	6,819	1	,009	5,522
	O percorrer o 'Itinerários pedonais "Comércio" e "Património", como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé' (CETCP)	2,281	,625	13,330	1	,000	9,786

Tabela 4.15 Modelo restrito Época Baixa de Loulé, *Variables in the Equation* (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança (PQS)	1,699	,554	9,409	1	,002	5,468
A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários (IEP)	1,613	,553	8,499	1	,004	5,018
Constant	-3,958	,833	22,554	1	,000	,019

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Teste G^2 às 24 restrições de exclusão: (7)

$G^2 = 99,234 - 68,551 = 30,683$, diferença entre os valores $-2LL$

$X^2(29-5) = 36,42$, valor crítico do qui-quadrado com 24 graus de liberdade e $\alpha = 0,05$

Sendo $30,683 < 36,42$, não se rejeita o conjunto de (24) restrições de exclusão (7).

Tabela 4.16 Teste *Reset* Época Baixa de Loulé

Variables in the Equation

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
<i>Step 1^a</i> A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (ACCL)	1,634	,647	6,388	1	,011	5,125
O percorrer o 'Itinerários pedonais "Comércio" e "Património", como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé' (CETCP)	2,156	,640	11,359	1	,001	8,633

Tabela 4.16 Teste *Reset* Época Baixa de Loulé
Variables in the Equation (Cont.)

	<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança (PQS)	1,573	,576	7,451	1	,006	4,819
A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários (IEP)	1,513	,562	7,254	1	,007	4,538
<i>SQPREDLOGIT</i>	,040	,069	,340	1	,560	1,041
Constant	-3,812	,807	22,306	1	,000	,022

Fonte: A partir do programa *IBM SPSS* (2022).

Sendo o valor de *Wald* associado ao beta estimado da variável teste *SQPREDLOGIT* inferior a 4, conclui-se que o modelo restrito não apresenta evidência de má especificação.

Modelo selecionado **Época Baixa de Loulé**:

$$\ln\left(\frac{p_i}{1-p_i}\right) = -3,958 + 1,709 \text{ ACCL} + 2,281 \text{ CETCP} + 1,699 \text{ PQS} + 1,613 \text{ IEP} + \hat{u}_i \quad (8)$$

sendo:

ACCL = A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local

CETCP = O percorrer o 'Itinerários pedonais "Comércio" e "Património", como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé'

PQS = O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança

IEP = A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários

4.10| Sumário dos resultados e teste às hipóteses de investigação

Tabela 4.17 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Alta de Portimão

ACH = A acessibilidade do centro histórico de Portimão (beta estimado de 1,779)
LRCP = A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (beta estimado de 1,520)
CA = A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (beta estimado de 1,927)
NAC = O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (beta estimado de 1,099)

Tabela 4.18 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Baixa de Portimão

AEPM = Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota (beta estimado de 1,493)
LRCP = A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões (beta estimado de 1,804)
VETAN = Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre (beta estimado de 1,751)
NAC = O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota (beta estimado de 1,229)
SIB = A sinalética com informação em <i>Braille</i> (SIB) (beta estimado de 1,806)

Tabela 4.19 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Alta de Loulé

AEPM = Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota (beta estimado de 2,033)
VECA = Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante (beta estimado de 1,330)
APC = A avaliação do percurso pedonal temático “Comércio” (beta estimado de 1,966)

Tabela 4.20 Variáveis explicativas que permaneceram no modelo restrito final alusivas à Época Baixa de Loulé

ACCL = A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local (beta estimado de 1,709)
CETCP = O percorrer o Itinerários pedonais “Comércio” e “Património”, como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé (beta estimado de 2,281)
PQS = O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança (beta estimado de 1,699)
IEP = A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários (beta estimado de 1,613)

Estamos então em condições de testar as hipóteses de investigação:

H1: A acessibilidade é um elemento com influência positiva significativa na satisfação dos consumidores.

Não se rejeita **H1**.

H1 é suportada pela presença de variáveis referentes a acessibilidade, em termos de segurança e/ou bem-estar associadas às infraestruturas pedonais, todas com parâmetros estimados de sinal positivo nos modelos (reduzidos) finais. Designadamente:

no modelo de Portimão Época Alta, as variáveis 'A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões', 'A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante' e 'O número de assentos/ cadeiras existentes ao longo da rota' (com betas estimados de 1,52, 1,927 e 1,099, respetivamente);

- no modelo de Portimão Época Baixa, as variáveis 'A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões', 'O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da Rota' (com betas de 1,804 e 1,229, respetivamente);

- no modelo de Loulé Época Alta, a variável 'Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante' (com beta estimado igual a 1,33);

- no modelo de Loulé Época Baixa, as variáveis 'O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança' e 'A iluminação natural/elétrica do espaço público dos itinerários' (com betas estimados de 1,699 e 1,613, respetivamente);

H1 é suportada, também, nos modelos de Portimão, pela presença de outras variáveis referentes à acessibilidade associada à cultura e à informação nos modelos (reduzidos) finais, todas também com parâmetros estimados de sinal positivo. Designadamente:

- no modelo de Portimão Época Alta, a variável 'A acessibilidade do centro histórico de Portimão' (com beta estimado igual a 1,779);

- no modelo de Portimão Época Baixa, a variável 'A sinalética com informação em Braille' (com beta estimado igual a 1,806).

H2: Diferenças significativas nas preferências culturais dos consumidores em função da rota pedonal e da época do ano explicam os níveis de satisfação.

Não se rejeita **H2**.

A satisfação do acesso à cultura na “Rota Turística Acessível” de Portimão, para os consumidores da Época Alta, é mais positivamente afetada pela variável ‘A acessibilidade do centro histórico de Portimão’ (beta estimado de 1,779). Estes consumidores associam a satisfação da acessibilidade do percurso com as questões do acesso à cultura. Tendo em atenção as variáveis explicativas que permaneceram no modelo (restrito) final, são consumidores que dão primazia ao usufruto do espaço público cultural e valorizam a existência da acessibilidade urbana, nomeadamente, pelo modo de mobilidade suave. Em relação à acessibilidade dos espaços culturais e seus meios de comunicação acessíveis à cultura local, provou-se serem variáveis não significativas. As questões relativas à comunicação urbana acessível também não evidenciaram ser significativas para a satisfação da acessibilidade dos consumidores do percurso de Portimão.

Os consumidores desta mesma Rota, mas na Época Baixa, consideram que a satisfação com a cultura é positivamente afetada pelas variáveis ‘Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre’ (beta estimado 1,751), ‘Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota’ (beta estimado 1,493). Estes consumidores valorizam o património existente e a arquitetura nobre. Analisando as variáveis que permaneceram no modelo restrito final, julga-se que os consumidores também fazem parte do mercado do segmento do Turismo Cultural. Por sua vez, as questões da acessibilidade dos espaços culturais e os seus meios de comunicação acessíveis à cultura local provaram não ser significativamente explicativas. Esta irrelevância estende-se às variáveis sobre a comunicação urbana acessível, não sendo positivamente importantes para a satisfação dos consumidores com a acessibilidade da “Rota Turística Acessível” de Portimão.

A satisfação da acessibilidade dos Itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé, por parte dos consumidores da Época Alta, é mais positivamente afetada pela variável ‘Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes nos percursos’ (beta estimado de 2,033) e pela variável ‘A avaliação do percurso pedonal temático Comércio’ (beta estimado de 1,966). Estes consumidores associam assim a sua satisfação à cultura. São indivíduos que valorizam o ambiente urbano patrimonial e o seu entendimento. Face às variáveis explicativas que permaneceram no modelo (restrito) final, julga-se que também fazem parte do grupo de consumidores do segmento do Turismo Cultural. No entanto, as questões da acessibilidade dos espaços culturais e

seus meios de comunicação acessíveis à cultura local não provaram ser significativas. Também os aspetos ligados à comunicação urbana acessível não provaram ser significativos para explicar a satisfação dos consumidores com a acessibilidade dos itinerários.

Os consumidores dos mesmos itinerários de Loulé, mas na Época Baixa, consideram que a satisfação com a acessibilidade dos mesmos é mais positivamente afetada pela variável 'O percorrer os itinerários "Comércio" e "Património", como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé' (beta estimado de 2,281) e pela variável 'A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local' (beta estimado de 1,709). Ou seja, os consumidores dos itinerários pedonais de Loulé, no período de Época Baixa, revelam mais as questões culturais do destino. São consumidores que privilegiam autonomia e segurança. Os consumidores da Época Baixa dos itinerários pedonais de Loulé não valorizam as questões da acessibilidade urbana bem como a dos espaços culturais, incluindo as medidas relacionadas à comunicação.

H3: Diferenças nas características demográficas dos consumidores explicam os níveis de satisfação dos consumidores.

H3 é rejeitada.

Todas as variáveis definidas com base nas características demográficas, exceto uma, não passaram na análise preliminar dos dados. Isto é, apenas a variável Nacionalidade/País de origem Alemanha (NOA) justificou a sua introdução no Modelo inicial Época Baixa de Loulé. No entanto, também essa variável não provou ser significativa nessa rota pedonal e para a dita época sazonal.

Constata-se que existem diferenças de nacionalidade a registar nas duas rotas. A caracterização demográfica dos consumidores permite-nos realçar que, para o percurso pedonal de Loulé, os consumidores da Época Alta são, sobretudo, de origem anglo-saxónica. Por sua vez, no período de Época Baixa, são de nacionalidade portuguesa. Pode-se então mencionar que há uma diferenciação nas duas épocas: o mercado Época Alta, adulto e estrangeiro, com conexão aos aspetos culturais e o mercado Época Baixa

adulto e nacional relacionado com aspetos da acessibilidade à cultura. No percurso pedonal de Portimão há uma maior percentagem de consumidores de nacionalidade portuguesa. Assim, a Época Baixa de Portimão tem fortes potencialidades para o mercado Sénior nacional.

CAPÍTULO 5 | CONCLUSÕES

As conclusões apresentadas neste Capítulo são a consequência da análise efetuada a duas rotas turísticas pedonais, no âmbito do segmento do Turismo Cultural Acessível.

As conclusões expostas são reflexões provenientes do conhecimento adquirido pela revisão de literatura, pela observação participante e pela experiência expressa pelos consumidores das rotas. No entanto, também está presente neste trabalho a aquisição de conhecimento quantitativo, fator que pode enriquecer a atual tese. Tendo em consideração os objetivos apresentados no Capítulo I, considera-se de referir os seguintes aspetos:

- O Turismo Acessível está intimamente relacionado com a inclusão social, equidade e igualdade de oportunidades no acesso físico, à informação, aos serviços/produtos turísticos bem como à qualidade nos destinos. As zonas pedonais acessíveis podem assim contribuir para a mobilidade e para a acessibilidade urbana (Matos & Lobo, 2023) bem como para a sua sustentabilidade;
- A sustentabilidade e a acessibilidade são temáticas recentes no turismo (Gillovic & McIntosh, 2020). A atual tese agrega o Turismo Cultural ao Turismo Acessível pois a acessibilidade universal e a cultura estão intrinsecamente associadas e são promotoras da sustentabilidade. Reforça-se a posição da UNWTO (2011) que defende que a acessibilidade poderá ser sinónimo de qualidade, sustentabilidade e de inovação;
- Torna-se necessário a aplicabilidade de novas linhas orientadoras para o turismo, através de produtos segmentados e mais sustentáveis (UNWTO, 2020a). As rotas temáticas são produtos turísticos impulsionadores de infraestruturas urbanas e da economia circular e local. As rotas pedonais podem ser vantajosas para a consolidação ou implementação do Turismo Cultural Acessível;
- Em termos de centros históricos, a crescente aplicação de tecnologias *Smart* (TIC) e de experiências virtuais permite o desenvolvimento inovador na área do turismo, incluindo o Turismo Cultural Acessível;

- As Rotas Pedonais Culturais e Acessíveis em centros históricos advêm de processos complexos e multidisciplinares, tendo como principal objetivo tornar os destinos mais acessíveis e inclusivos (Darcy, 2012), e com experiências turísticas culturais mais acessíveis (Buhalis & Darcy, 2011). Devido aos benefícios económicos dos percursos pedonais turísticos em áreas urbanas históricas, a conservação do edificado e da paisagem urbana são elementos obrigatórios;
- A arquitetura patrimonial constitui uma atração turística, conforme se constatou nos estudos desenvolvidos sobre os percursos pedonais turísticos de Portimão e de Loulé. Neste trabalho atendeu-se à Arquitetura Vernacular, pois é um dos canais proporcionadores de experiências culturais locais, genuínas e promotoras da participação dos consumidores (Palupi et al., 2021);
- Com este estudo foi possível verificar nos objetos em análise, muitos dos seus edifícios com valor patrimonial agregavam atividades comerciais e serviços, sendo mesmo alguns deles fisicamente acessíveis. A arquitetura local pode ter um potencial turístico, cultural e económico, sendo de fácil acessibilidade a partir das infraestruturas pedonais concebidas segundo a abordagem do *Design Universal*;
- É fundamental a existência de um levantamento dos potenciais atributos e recursos de um destino, bem como estudar quais as perceções dos turistas. Deste modo, fundamenta-se a conexão do Turismo Cultural e Acessível, onde a ligação da cultura local com a acessibilidade é fundamental para o aumento da satisfação dos consumidores;
- Com esta investigação foi possível obter dados referentes à satisfação dos consumidores de um segmento (UNWTO, 2021), e comprovar a existência de múltiplas variáveis no Turismo Cultural Acessível, associadas à acessibilidade universal numa perspetiva multidisciplinar (Vila et al., 2015);

Os resultados estatísticos apresentados pelos modelos desta investigação permitiram verificar que o Turismo Cultural Acessível é um fator de grande importância para o aumento da satisfação dos consumidores das rotas pedonais turísticas de Portimão e de Loulé, tanto na Época Alta como na Época Baixa. Contudo, destacam-se os seguintes pontos:

o Em termos gerais, os consumidores da rota pedonal de Portimão têm uma maior tendência para as questões da acessibilidade, quanto à segurança, bem-estar e informação; especificamente os da Época Alta valorizam 'A acessibilidade do centro histórico' (beta estimado de 1,779), 'A largura das ruas quanto ao seu conforto/bem estar dos peões' (beta estimado de 1,520), 'A existência de um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepidante' (beta estimado de 1,927) bem como 'O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota' (beta estimado de 1,099). Já os consumidores da Época Baixa, consideram satisfatoriamente as variáveis ligadas aos meios de informação no espaço urbano/cultura e ao bem-estar, e.g. 'A largura das ruas para conforto/bem-estar dos peões' (beta estimado de 1,804) e 'O número de assentos/cadeiras existentes ao longo da rota' (beta estimado de 1,229). Através da caracterização demográfica, na Época Baixa verifica-se uma predominância de consumidores Seniores (62,8 %). Sendo assim possível justificar a prevalência no modelo restrito da Época Baixa de variáveis relacionadas com a acessibilidade em termos de conforto e a comunicação acessível.

o Ainda no modelo de Portimão, em termos de acesso à informação, os consumidores Época Baixa percecionaram positivamente 'A sinalética com informação em *Braille*' (beta estimado de 1,806). Ao nível cultural, percecionaram satisfatoriamente 'Os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes na rota' (beta estimado de 1,493) bem como 'Vir a existir uma rota temática sobre a arquitetura nobre' (beta estimado de 1,751). Esta preferência poderá ser considerada no planeamento e gestão turística e cultural de Portimão.

o Quanto à perceção e satisfação dos consumidores dos percursos pedonais de Loulé, tanto na Época Alta como na Época Baixa, verifica-se a predominância de variáveis relacionados com os aspetos culturais. Na Época Baixa são mais apreciadas satisfatoriamente as variáveis relacionadas com a acessibilidade à cultura local, nomeadamente, 'A importância da arquitetura para a compreensão da cultura local' (beta estimado de 1,709) bem como o ato de 'O percorrer o 'Itinerários pedonais "Comércio" e "Património", como experiência turística cultural pedonal, para conhecer o centro histórico de Loulé' (beta estimado de 2,281). Neste mesmo período, a acessibilidade surge percecionada associada à segurança e bem-estar, através da satisfação sobre 'O/s tipo/s de pavimento/s nas áreas pedonais quanto à sua segurança' (beta estimado de 1,699) e 'A iluminação natural/elétrica do espaço público dos

itinerários` (beta estimado de 1,613).

○ A acessibilidade universal em ambiente construído é também percebida pelos consumidores dos itinerários de Loulé, Época Alta, pois valorizam satisfatoriamente `Vir a existir nos itinerários um corredor pedonal acessível, segregado, com pavimento regular e antitrepicante` (beta estimado de 1,330).

○ Nesta mesma Época, os consumidores dos percursos pedonais de Loulé consideraram positivamente satisfatório os atributos relacionados com a cultura e valor arquitetónico do edificado através dos `Aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes nos percursos` (beta estimado de 2,033), bem como pela avaliação positiva ao Itinerário Temático “Comércio” (beta estimado de 1,966).

○ Nas rotas de Loulé e de Portimão, em ambas as Épocas, demonstrou-se que a acessibilidade é um elemento com influência positiva e bastante significativa para a satisfação dos consumidores: particularmente a existência/vir a existir um corredor acessível. Contudo, a rota de Portimão tem mais proximidade com as variáveis explicativas associadas à acessibilidade física e da informação, já os itinerários de Loulé estão mais dependentes às variáveis da cultura e da arquitetura local.

○ A acessibilidade segundo a abordagem do *Design* Universal em rotas turísticas e a qualidade das infraestruturadas pedonais acessíveis são critérios altamente eficazes para a obtenção da satisfação de todos os consumidores. Deste modo é revelado o seu impacto para a construção de destinos culturais turísticos com uma imagem de inclusão e de qualidade, sendo ela absorvida por todos os consumidores de um destino turístico.

○ As hipóteses efetuadas revelam que não foi rejeitada a acessibilidade como elemento de influência positiva na satisfação dos consumidores em ambas as rotas (H1) bem como a hipótese relativa às diferenças significativas nas preferências culturais dos consumidores em função da rota pedonal e da época do ano que explicam os níveis de satisfação (H2). Somente foi rejeitada a hipótese quanto às diferenças nas características demográficas dos consumidores que explicam os níveis de satisfação dos consumidores (H3). Deste modo, verifica-se que a satisfação quanto à acessibilidade e a acessibilidade cultural é uma questão universal e sem incidência num mercado específico.

- Através da análise estatística foi possível definir quais as variáveis que elevam a satisfação dos consumidores de percursos pedonais culturais, ao nível da acessibilidade e dos valores patrimoniais, em dois destinos do Algarve, particularmente nos centros históricos de Portimão e de Loulé.
- Um dos objetivos desta investigação consistia em verificar quais os atributos do Turismo Cultural Acessível de um itinerário poderiam ser benéficos e complementares para o outro e vice-versa. Com este estudo constatou-se que os atributos associados à acessibilidade universal da rota de Portimão foram positivamente percecionados pelos consumidores, e que podem ser influenciadores para Loulé. A situação inversa também foi constatada, já que os consumidores de Loulé percecionaram os aspetos estéticos do património e dos monumentos existentes, bem como a importância da arquitetura para a compreensão da cultura local. Assim, a aprendizagem pela troca de atributos foi constatada e deve ser aplicável nos percursos pedonais de Portimão e Loulé.

Recomendações e Limitações

De acordo com Qiao, Song, Prideaux e Huang (2023) poucos destinos se esforçam em criar experiências sem barreiras para pessoas com deficiência, e os que procuram combater esta lacuna são reconhecidos pela sua hospitalidade e inclusivos.

A perceção da imagem das áreas urbanas numa perspetiva estética é vital para o turismo (Luo, Jian, Chan, & Chen, 2022). A autenticidade e a criação de ambientes patrimoniais com base nas preferências estéticas promovem o senso de identidade (Fan, Zhu, Xiong, Huang, & Tzeng, 2023). Assim, a reabilitação urbana deve envolver a inclusão e acessibilidade (Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030, 2023) bem como o desenvolvimento do Turismo Patrimonial (Tan & Kusumo, 2021).

Através desta investigação é possível constatar a importância de uma gestão turística, baseada na valorização da acessibilidade, da conservação do património cultural arquitetónico e urbano. Este tipo de gestão deve conter uma estratégia objetiva, monitorizada regularmente e resiliente para com os futuros fatores de influência. A auscultação dos consumidores nos processos de criação de produtos e serviços turísticos pode ser benéfico para a compreensão da autenticidade do lugar. Deste modo, estes dois

destinos podem ser mais inclusivos, contribuidores para o desenvolvimento local e para a sustentabilidade.

A importância da segmentação semântica da paisagem urbana (*e.g.* cores, telhados, esculturas, mobiliário urbano) podem influenciar a experiência turística (Wang & Rasouli, 2022). Uma boa hospitalidade do ambiente urbano e sua apreciação inclui pontos de descanso localizados estrategicamente (Wu, Liu, & Le, 2023), bem como uma boa qualidade na iluminação pública. Este último aspeto pode ser influenciador nos comportamentos ao nível da acessibilidade, segurança e conforto (Mohanty, Chani, & Mohanta, 2021).

Nesta investigação a análise estatística revela que para as rotas pedonais de Portimão e de Loulé, a acessibilidade ao património arquitetónico e cultura local são fatores determinantes para um turismo de qualidade e acessível para todos. Também demonstra a possibilidade de implementação de outros segmentos, *e.g.* o Turismo Cultural e Sénior na rota de Portimão.

A acessibilidade nos centros históricos assegura ambientes mais seguros para as pessoas idosas (Chippendale & Boltz, 2015), e para os consumidores com deficiência, *e.g.* de cadeira de rodas (Hisschemöller, Kireyeu, Freude, Guerin, Likhacheva, Pierantoni, Sopina, Wirth, Bojanić, Šćitaroci, Mancebo, Sargolini, & Shkaruba, 2022). Estes tipos de medidas promovem a construção de territórios com mais qualidade, inclusivos e sustentáveis (Caldeira, Silva, & Nunes, 2017; Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030, 2023). Este trabalho dá abertura para futuras reflexões sobre outros centros históricos e suas potencialidades no Turismo Cultural Acessível.

Ressalva-se que a presente investigação se centra na relação da experiência e satisfação de consumidores das rotas pedonais dos centros históricos de Portimão e de Loulé, ao nível da acessibilidade. O atual trabalho procura ter uma abordagem que foi negligenciada em estudos anteriores, muitos deles direcionados para um nicho de mercado ou uma determinada experiência, direta ou indiretamente relacionados com o Turismo Cultural Acessível.

O período de confinamento obrigatório imposto pelo período pandémico da COVID-19, afetou o bom andamento da investigação, nomeadamente, na fase de recolha de dados na Época Baixa no ano de 2020. Admite-se, também, que a existência

de um prazo mais alargado de recolha de dados poderia ter proporcionado uma maior diversidade ou uma maior riqueza para a atual investigação. A dimensão dos inquéritos também foi um fator de desagrado pela parte dos inquiridos. Outro ponto de interesse a ser desenvolvido no futuro seria verificar qual a satisfação das comunidades residentes quanto à implementação do Turismo Cultural Acessível no seu local de residência.

Esta investigação sugere que a acessibilidade e a cultura podem ter impactos positivos nos percursos pedonais de Portimão e Loulé, na área social (para todos), económica (comércio, economia e financiamento local), cultural (conservação e preservação do património), turística (segmentação Turismo Cultural Acessível) e, por fim, na sustentabilidade, pela inovação de medidas benéficas a curto e longo prazo, bem como o respeito pelos recursos territoriais existentes num determinado destino.

| REFERÊNCIAS

- Afacan, Y. & Erbug, C. (2009). An interdisciplinary heuristic evaluation method for universal building design. *Applied Ergonomics*, 40(4), 731-744. DOI:10.1016/j.apergo.2008.07.002.
- Afonso, J., Martins, F., & Meneses, C. (coord). (2004). *A Arquitetura Popular em Portugal*. II.º, Vol., 4.º Edição, Centro Editor Livreiro da Ordem dos Arquitectos.
- Agovino, M., Casaccia, M., Garofalo, A., & Marchesano, K. (2017). Tourism and disability in Italy. Limits and opportunities. *Tourism Management Perspectives*, 23, 58-67. DOI:10.1016/j.tmp.2017.05.001.
- Aleixo, J. (coord.) (2015). *Processo de Inventariação da manifestação religiosa da Mãe Soberana no Inventário Nacional do Património Cultural Imaterial (P.C.I.)*. Direcção-Geral do Património Cultural (DGCP).
- Alén, E., Dominguez, T., & Losada, N. (2012). New opportunities for tourism market senior tourism and accessible tourism. *Visions for Global Tourism Industry*, 139-166.
- Aletta, F., Brambilla, G., Maffei, L., & Masullo, M. (2017). Urban Soundscapes: Characterization of a Pedestrian Tourist Route in Sorrento (Italy). *Urban Science*, 1(1), 4. DOI:10.3390/urbansci1010004.
- Al-hagla, K. (2010). Sustainable urban development in historical areas using the tourist trail approach: A case study of the Cultural Heritage and Urban Development (CHUD) project in Saida, Lebanon. *Cities*, 27(4), 234-248. DOI:10.1016/j.cities.2010.02.001.
- Almeida, A. (1988). *Tesouros Artísticos de Portugal*. Selecções Reader's Digest. 3.º edição, Porto.
- Almonte, J. (2014). The Accessible tourism in Andalusia and Portugal. *Cuadernos de Turismo*, 33, 377-380.
- Alves, J., Eusébio, C., Saraiva, L., & Teixeira, L. (2020). Quero ir, mas tenho que ficar: constrangimentos às práticas turísticas do mercado de turismo acessível em Portugal. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 34, 81-97. DOI:10.34624/rtd.v0i34.22348.

- AMAL (2020). *Plano de Ação 2020 - Mobilidade Urbana*. A Comunidade Intermunicipal do Algarve - AMAL.
- Aragall, F., EuCAN members (2003). *European concept for accessibility: technical assistance manual*. Luxemburgo: *European Concept for Accessibility Network (EuCAN)*.
- Araújo, A. & Gouveia, L. (2018). *Questionário sobre o nível de utilização e importância das TICs numa IES. Teste Piloto. FCT (GTRS) - Relatórios Internos*. Universidade Fernando Pessoa. Disponível em: <https://bdigital.ufp.pt/handle/10284/6544UFP> (Acedido em: maio de 2023).
- Araújo, I. (2022). *Arquitetura Paisagística ou «A Organização do Espaço» nas Paisagens, Problemas de Economia, Arquitetura e Gestão das Paisagens Humanizadas*. Volume I, Edições Afrontamento, Porto, Portugal.
- Arcos, J. (2009). Turismo Accessible, turismo para todos em una ciudad de la humanidad: el caso de Ávila. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 11,73-79.
- Ashwell, J. (2015). Going bush? Factors which influence international tourists' decisions to travel to remote Australian destinations. *Tourism Management*, 46, 80-83. DOI:10.1016/j.tourman.2014.06.008.
- Badi, N. (2017). Asymptomatic Distribution of Goodness-of-Fit Tests in Logistic Regression Model. *Open Journal of Statistics*, 7(3), 434-445. DOI:10.4236/ojs.2017.73031.
- Bandarin, F. & van Oers, R. (2012). *The Historic Urban Landscape, Managing Heritage in a urban century*. Wiley-Balckwell, Reino Unido.
- Baptista, M. & Tavares, J. (2014). *Parques de Sintra – Monte das Lua, S.A. Relatório de Contas*. 2014, 6. Disponível em: <https://www.parquesdesintra.pt/pt/sobre-nos/informacao-de-gestao/relatorios-e-contas/> (Acedido em: maio de 2023).
- Barreto, J., Aguiar, M., & Pontual. V. (2020). A valoração dos bens culturais sob o olhar da conservação. *Património & Memória*, 16(2), 623-641.

- Batra, A. (2009). Senior Pleasure Tourists: Examination of Their Demography, Travel Experience, and Travel Behaviour Upon Visiting the Bangkok Metropolis. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 10(3), 197-212. DOI:10.1080/15256480903088105.
- Belova, D. (2021). Preserving identity of historical environments in Siberia: a critical literature review. *Architecture and Engineering*, 6(4), 3-13. DOI:10.23968/2500-0055-2021-6-4-03-13.
- Benjamin, S., Bottone, E., & Lee, M. (2021). Beyond accessibility: exploring the representation of people with disabilities in tourism promotional materials. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(2-3), 295-313. DOI:10.1080/09669582.2020.1755295.
- Bernardes, J. & Carvalho, A. (2015). *Património Arqueológico e Turismo na Região Algarvia*. Centro de Estudos em Património, Paisagem e Construção (CEPAC), 64-81.
- Bertusso, R., Wendling, C., & Malacarne, V. (2018). Investigação, Problematização e Argumentação: conteúdo e metodologia no ensino de Ciências. *Revista Valore*, 211-222. DOI:10.22408/rev302018156211-222.
- Bobic, S. & Akhavan, B. (2022). Tourism gentrification in Mediterranean heritage cities. The necessity for multidisciplinary planning. *Cities*, 124, 103616. DOI:10.1016/j.cities.2022.103616.
- Boyd, S. (2017). Editorial: heritage trails and tourism. *Journal of Heritage Tourism*, 12, 417-422. DOI:10.1080/1743873X.2016.1265972.
- Borg, J., Costa, P., & Gotti, G. (1996). Tourism in European Heritage Cities. *Annals of Tourism Research*, 23, 306-321. DOI:10.1016/0160-7383(95)00065-8.
- Božić, V. & Tomić, S. (2016). Developing the Cultural Route Evaluation Model (CREM) and its application on the Trail of Roman Emperors, Serbia. *Tourism Management Perspectives*, 17, 26-35. DOI:10.1016/j.tmp.2015.11.002.
- Branco, D., Vieira, I., & Rodrigues, A. (2015). Interpretação, história e turismo cultural, Evidências do pórtico da Catedral de Lamego. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 1(1), 41-59.

- Buhalis, D. & Amaranggana, A. (2014). *Smart Tourism Destinations*. In: Xiang, Z., Tussyadiah, I. (eds) *Information and Communication Technologies in Tourism 2014*. Springer, 553-564. DOI:10.1007/978-3-319-03973-2_40.
- Buhalis, D. & Darcy, S. (2011). *Accessible Tourism: Concepts and Issues*. Channel View Publications, Reino Unido.
- Buhalis, D. & Michopoulou, E. (2011). Information-enabled tourism destination marketing: addressing the accessibility market. *Current Issues in Tourism*, 14(2), 145-168. DOI:10.1080/13683501003653361.
- Buhalis, D. & O' Connor, P. (2005). Information Communication Technology Revolutionizing Tourism. *Tourism Recreation Research*, 30(3), 7-16, DOI:10.1080/02508281.2005.11081482.
- Buhalis, D. (2015). *Tourism and Trails: Cultural, Ecological and Management Issues*. Dallen J. Timothy, Stephen W. Boyd, Channel View Publications, Bristol (2014), Paperback, *Tourism Management*, 50, 97. DOI:10.1016/j.tourman.2015.01.017.
- Buhalis, D., Eichhorn, V., Michopoulou, E., & Miller, G. (2006). *Accessibility market and stakeholder analysis*. Surrey. OSSATE - European Commission eContent Programm. OSSATE/ University of Surrey. Disponível em: https://www.accessibletourism.org/resources/ossate_market_analysis_public_final.pdf, (Acedido em: maio de 2023).
- Caeiro, V. (2011). *Avaliação do risco de crédito de clientes empresariais levantamento de requisitos e estimação de modelos*. Dissertação de mestrado em Finanças. Instituto Superior de Economia e Gestão, Universidade Técnica de Lisboa, Portugal.
- Caldeira, C., Silva, N., & Nunes, F. (2017). Turismo acessível em Guimarães. Oportunidade e desafio para uma cidade inclusiva. *HOLOS*, 4, 341-356. DOI:10.15628/holos.2017.5274.
- Calheiros, F. (2020). Inclusive tourism: a priority for Portugal. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 715-717. DOI:10.1108/WHATT-07-2020-0067.

- Câmara Municipal de Loulé (2016). *RIU Loulé 2020, Plano de Ação para a Regeneração urbana no centro histórico de Loulé e Plano de Ação para a Regeneração*. Loulé, Câmara Municipal de Loulé. Disponível em: <https://www.cm-loule.pt/pt/menu/1415/planos-de-acao-de-regeneracao-urbana.aspx> (Acedido em: maio de 2023).
- Câmara Municipal de Portimão (2014a). *ARU Área de Reabilitação Urbana Centro Histórico de Portimão*. Portimão, Câmara Municipal de Portimão. Disponível em: <https://www.cm-portimao.pt/menus/servicos/regeneracao-urbana/aru-centro-historico-de-portimao> (Acedido em: maio de 2023).
- Câmara Municipal de Portimão (2014b). *Processo de Delimitação ARU - centro histórico de Portimão, Memoria Descritiva*. Portimão. Portimão, Câmara Municipal de Portimão. Disponível em: <https://www.cm-portimao.pt/doc-aru-centro-historico-documentos> (Acedido em: maio de 2023).
- Câmara Municipal de Portimão (2016). *Rota Acessível*. Portimão, Câmara Municipal de Portimão. Disponível em: <https://www.cm-portimao.pt/servicos-municipais/acao-social-e-saude/rota-acessivel>, (Acedido em: janeiro de 2016).
- 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.
- Carreño, A. (2003). *Cultural routes: Tangible and intangible dimensions of cultural heritage*. Conferência: 14th ICOMOS General Assembly and International Symposium: Place, memory, meaning: preserving intangible values in monuments and sites. 27-31 oct 2003, Victoria Falls, Zimbabué.
- Carvalho, R., Ferreira, A., & Figueira, L. (2011). O contributo dos eventos culturais e criativos para a criação de uma imagem diferenciadora do destino turístico maduro. O caso do Festival MED de Loulé, Algarve. *Book of prodeedings - Internacional Conference on Tourism & Management studies - Algarve 2011*, 457-466.
- CCDR Algarve (2015). *Programa Operacional Regional do Algarve 2014-2020. Gabinete de Comunicação CCDR Algarve*. Faro, Algarve, Portugal. Disponível em: https://poalgarve21.ccdr-alg.pt/site/sites/default/files/2014-2020/po_crescalgarve_2014-2020.pdf (Acedido em: maio de 2023).

- CEC (1995). Green Paper on Innovation. Commission of the European Communities. Bruxelas. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:eb5dae41-104d-4724-ac99-d7cbcfa11b86.0006.01/DOC_1&format=PDF (Acedido em: maio de 2023).
- Center for Universal Design (1997). *The principles of universal design*, Version 2.0. Raleigh: North Carolina State University, Center for Universal Design. USA, Connell, Jones, M.; Mace, R.; Mueller, J.; Mullick, A.; Ostroff, E.; Sanford, J.; Steinfeld, E.; Story, M.; Vanderheiden, G.. Disponível em: http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/about_ud/udprinciplestext.htm (Acedido em: dezembro de 2021).
- Chang, Y. & Chen, C. (2011). Identifying mobility service needs for disabled air passengers. *Tourism Management*, 32(5), 1214-1217. DOI:10.1016/j.tourman.2010.11.001.
- Chen, B. & Jones, D. (2020). *Cultural routes in China, The urban heritage trails of Chóngqing*. The Routledge Handbook on Historic Urban Landscapes in the Asia-Pacific. Routledge.
- Chippendale, T. & Boltz, M. (2015). The Neighborhood Environment: Perceived Fall Risk, Resources, and Strategies for Fall Prevention. *The Gerontologist*, 55(4), 575-583. DOI:10.1093/geront/gnu019.
- Chitrakara, R., Baker, D., & Guaralda, M. (2022). How accessible are neighbourhood open spaces? Control of public space and its management in contemporary cities. *Cities*, 131, 103948. DOI:10.1016/j.cities.2022.103948.
- Choay, F. (1999). *A Alegoria do Património*. Edições 70, Lisboa, Portugal.
- Choay, F. (2005). *Património e Mundialização*. Casa do Sul Editora, Centro de História da Arte da Universidade de Évora, Évora, Portugal.
- Christou, P., Farmaki, A., Saveriades, A., & Spanou, E. (2019). The “genius loci” of places that experience intense tourism development. *Tourism Management Perspectives*, 30, 19-32. DOI:10.1016/j.tmp.2019.01.002.
- Cocco, A. & Brogma, M. (2018). Accessible Tourism in Rome. *Journal of Tourism and Hospitality Management*, 6(5), 240-247. DOI:10.17265/2328-2169/2018.10.003.

- Coleman, R., Lebbon, C., Clarkson, J., & Keates, S. (2003). *From margins to mainstream*. In J. Clarkson, R. Coleman, S. Keates, C. Lebbon (eds.). *Inclusive Design: Design for the whole population*. Springer-Verlag, Londres, Reino Unido.
- Comissão Europeia (2016). *Economic Impact and travel patterns of accessible tourism in Europe – Final Report Service Contract*. European Commission, Luxemburgo. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/264522053_Economic_Impact_and_Travel_Patterns_of_Accessible_Tourism_in_Europe_Full_Report (Acedido em: maio de 2023).
- Comissão Europeia (2020a). *10 anos de Prémio, Cidade Acessível, Exemplos de boas práticas para tornar as cidades da EU mais acessíveis*. Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia. Disponível em: <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=22924&langId=pt> (Acedido em: maio de 2023).
- Comissão Europeia (2020b). *Access City Award 2020*. Disponível em: <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=en> (Acedido em: maio de 2023).
- Conselho da Europa (1975). *Carta Europeia do Património Arquitectónico*. Adotada pelo Comité dos Ministros do Conselho da Europa, em 26 de setembro de 1975. Disponível em: <https://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CARTAEUROPEIADOPATRIMONIOARQUITECTONICO.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- Conselho da Europa (2005). *Convenção de Faro*. Ratificada em Diário da República Portuguesa em 2008, pela Resolução da Assembleia da República n.º 47/2008. Disponível em: <https://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/ConvencaodeFaro.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- Correia, A. & Kozak, M. (2022). Past, Present and Future: Trends in Tourism. *Research Current Issues in Tourism*, 25(6), 995-1010. DOI:10.1080/13683500.2021.1918069.

- Correia, M., Carlos, G., Mecca, S., Dipasquale, L., Guillaud, H., Vegas, F., Mileto, C., Achenza, M., & Castro, M. (2013). *Lessons learned and VerSus outcomes. Versus, heritage for tomorrow Vernacular Knowledge for Sustainable Architecture*. Eds: Correia, M., Dipasquale, L., & Mecca, S., ESG / Escola Superior Gallaecia, Vila Nova de Cerveira, Portugal.
- Costa, A., Landim, P., & Paschoarelli, L. (2019). Design e Acessibilidade: pessoas com deficiência em centros históricos. Conferência: *17.º Ergodesign – Congresso Internacional de Ergonomia e Usabilidade de Interfaces Humano Tecnológica: Produto, Informações Ambientais Construídos e Transporte*.
- Costanza, R. (1997). Chapter 9: *Defining and Predicting Sustainability*. Economics Archive A., 96-100. DOI:10.4337/9781035303427.00015.
- Cullen, G. (1961). *The concise townscape*, Routledge, London.
- Curado, M., Rodriguez, R., Jimenez, M., Tortosa, L., & Vicente, J. (2021). A New Methodology to Study Street Accessibility: A Case Study of Avila (Spain). *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 10(7), 491. DOI:10.3390/ijgi10070491.
- Daniels, M., Rodgers, E., & Wiggins, B. (2005). “Travel Tales”: an interpretative analysis of constraints and negotiations to pleasure travel as experienced by persons with physical disabilities. *Tourism Management*, 26(6), 919-930. DOI:10.1016/j.tourman.2004.06.010.
- Dann, G., Nash, D., & Pearce, P. (1988). Methodology in tourism research. *Annals of Tourism Research*, 15(1), 1-28. DOI:10.1016/0160-7383(88)90068-0.
- Darcy, S. & Buhalis, D. (2010). Introduction: From disabled tourists to accessible tourism. *Accessible Tourism*, 1-20. DOI:10.21832/9781845411626-004.
- Darcy, S. & Dickson, T. (2009). A Whole-of-Life Approach to Tourism: The Case for Accessible Tourism Experiences. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 16(1), 32-44. DOI:10.1375/jhtm.16.1.32.
- Darcy, S. & Pegg, S. (2011). Towards strategic intent: Perceptions of disability service provision amongst hotel accommodation managers. *International Journal of Hospitality Management*, 30(2), 468-476. DOI:10.1016/j.ijhm.2010.09.009.

- Darcy, S. & Taylor, T. (2009). Disability citizenship: an Australian human rights analysis of the cultural industries. *Leisure Studies*, 28(4), 419-441. DOI:10.1080/02614360903071753.
- Darcy, S. (2012). Special Issue: Beyond the Margins (Critical Tourism and Hospitality) (Dis)Embodied Air Travel Experiences: Disability, Discrimination and the Affect of a Discontinuous Air Travel Chain. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 19(1), 1-11. DOI:10.1017/jht.2012.9.
- Darcy, S., Cameron, B., & Pegg, S. (2010). Accessible tourism and sustainability: a discussion and case study. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(4), 515-537. DOI:10.1080/09669581003690668.
- Darcy, S., Cameron, B., Dwyer, L., Taylor, T., Wong, E., & Thomson, A. (2008). *Technical Report 90064: Visitor accessibility in urban centres. Accessible tourism Challenges and opportunities*. Sustainable Tourism CRC, 25.
- Darcy, S., Frawley, S., & Adair, D. (Eds) (2017). *Managing the Paralympics*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, Hampshire.
- Darcy, S., McKercher, B., & Schweinsberg, S. (2020). From Tourism and Disability to Accessible Tourism: a Perspective Article. *Tourism Review*, 75(1), 140-144. DOI:10.1108/TR-07-2019-0323.
- Dayoub, B., Yang, P., Dayoub, A., Omran, S., & Li, H. (2020). The Role of Cultural Routes in Sustainable Tourism Development: A Case Study of Syria's Spiritual Route. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 15(6), 865-874. DOI:10.18280/ijstdp.150610.
- Deffner, A., Psatha, E., Bogiantzidis, N., Mantas, N., Vlachaki, E., & Ntaflouka, P. (2015). *Acessibility to culture and heritage: designing for all. Artigo baseado no Guia elaborado no ambito do European INTERREG NG Programme CHARTS (culture and Heritage Adead Value to Regional Policies for Tourism Sustainability*. Projeto para o Laboratory for Tourism Planning, Research and Policy da Universidade de Thessaly, apresentado na Conferência, Conference: AESOP 2015.
- Demeter, C., Fechner, D., & Dolnicar, S. (2023). Progress in field experimentation for environmentally sustainable tourism - A knowledge map and research agenda. *Tourism Management*, 94, 104633. DOI:10.1016/j.tourman.2022.104633.

- Denstadli, J. & Jacobsen, J. (2011). The long and winding roads: Perceived quality of scenic tourism routes. *Tourism Management*, 32(4), 780-789. DOI:10.1016/j.tourman.2010.06.014.
- Dessin, J., Soini, K., Fairclough, G., & Horlings, L. (eds) (2015). *Culture in, for and as Sustainable Development: Conclusions from the COST Action IS1007 Investigating Cultural Sustainability*. Disponível em: <http://www.culturalsustainability> (Acedido em: maio de 2023).
- Devile, E. & Kastenzholz, 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. DOI:10.1080/19407963.2018.1470183.
- Devile, E., Jesus, F., & Cruz, A. (2011). O Desenvolvimento de Turismo Acessível na Lousã; Perspetivas dos Agentes Locais do Sector do Turismo. *Tourism & Management Studies*, 1, 529-539.
- Devile, L., Garcia, A., Carvalho, F., & Neves, J. (2012). Turismo Acessível em Portugal - Estudo de casos de boas práticas. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 3(17/18), 1403-1416. DOI:10.34624/rtd.v3i17/18.13191.
- DGPC (2017). *Guia de Boas Práticas de Acessibilidade Comunicação Inclusiva em Monumentos, Palácios e Museus*. Disponível em: <https://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/news/museus-monumentos-e-palacios/foi-editado-o-volume-5-da-colecao-guia-de-boas-praticas-de-acessibilidade-comunicacao-acessivel-e-inclusiva-em-monumentos-palacios-e-museus/> (Acedido em: maio de 2023).
- Dias, A. & César, M. (2016). Serão os museus espaços inclusivos?. *Journal of Research in Special Educational Needs*, 19, S1, 978-985.
- Dias, M. (2000). *Materiais tradicionais na arquitetura contemporânea*. In Teixeira, G., & Belém, M. (coord.) Diálogos de edificação, técnicas tradicionais de construção, 126-135. 3.º Edição, CRAT – Centro Regional de Artes Tradicionais, Porto, Portugal.
- Diaz-Parra, I. (2021). Overtourism, Place Alienation and the Right to the City: Insights from the Historic Centre of Seville, Spain. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(2-3), 158-175. DOI:10.1080/09669582.2020.1717504.

- Diego, D. & Velasco, J. (2003). *Turismo Accesible “Hacia un Turismo para Todos”*. 4. Cermies. Espanha.
- Dionísio, S. (1927). *Guia de Portugal, Estremadura, Alentejo e Algarve*. II.º Vol., Fundação Calouste Gulbenkian, Biblioteca Nacional de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Doğan, V. & Jelinčić, D. (2023). Changing patterns of mobility and accessibility to culture and leisure: Paradox of inequalities. *Cities*, 132, 104093. DOI:10.1016/j.cities.2022.104093.
- Dolnicar, S. (2021). Market Segmentation for e-Tourism. *Handbook of e-Tourism*, 1-15.
- Duda, T. (2022). The challenges and new perspectives on re-interpreting the transboundary heritage for tourism, an example of the Griffins’ Route, South Baltic area. *Journal of Heritage Tourism*, 18(1), 84-100. DOI:10.1080/1743873X.2022.2131436.
- Duda, A. (2023). Tourist photography and heritage. The case of the abandoned city of Pripjat. *Journal of Heritage Tourism*, 18(3), 384-400. DOI:10.1080/1743873X.2022.2161907.
- Dwyer, L. & Darcy, S. (2011). *Chapter 14 - Economic contribution of tourists with disabilities: na Australian approach and methodology*. In Buhalis, D. and Darcy, S. (Eds), *Accessible Tourism: Concepts and Issues*, Channel View Publications, Bristol, 213-239.
- EFC (2013). *Accessible Routes in Historical Cities. A best practice guide for the planning, design, implementation and marketing of accessible routes in historical urban environments*. League of Historical and Accessible Cities (LHAC), European Foundation Centre, Bruxelles.
- Eichhorn, V. & Buhalis, D. (2011). *Accessibility: A key objective for the tourism industry Accessible Tourism*. In Buhalis, D. & Darcy, S. (Eds.). *Accessible Tourism: Concepts and Issues*, Bristol: Channel View Publications. DOI:10.21832/9781845411626-006.
- Eichhorn, V., Miller, G., Michopoulou, E., & Buhalis, D. (2011). Enabling access to tourism through information schemes?. *Annals of Tourism Research*, 35(1), 189-210. DOI:10.1016/j.annals.2007.07.005.

- EIDD (2004). *Declaração EIDD de Estocolmo. Assembleia Geral Ordinária do Instituto Europeu para o Design Inclusivo (EIDD)*. Assinada em 9 de maio de 2004. Disponível em: https://dfaeurope.eu/wordpress/wp-content/uploads/2014/05/Stockholm-Declaration_portuguese.pdf (Acedido em: maio de 2023).
- ENAT (2008). *Study Report n.º 3. Towards 2010: Disability Policy Challenges and Actions for the European Tourism Sector*. Disponível em: <http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.reports.512> (Acedido em: maio de 2023).
- Escuderos, L., Andreu, H., Michopoulou, E., & Buhalis, D. (2021). Perspectives on experiences of tourists with disabilities: implications for their daily lives and for the tourist industry. *Tourism Recreation Research*, 1-15. DOI:10.1080/02508281.2021.1981071.
- Esichaikul, R. (2012). Travel motivations behaviour and requirements of European Seniors to Thailand. *Passos, Revista do Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(2), 47-58.
- Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (2023). *Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030. Resolução de Ministros n.º 67/2023, Diário da República n.º 131/2023, Série I de 2023-07-07, 10-59*. Disponível em: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/67-2023-215338988> (Acedido em: julho de 2023).
- EU (2022). *The New European Bauhaus*. European Union. Disponível em: https://europa.eu/new-european-bauhaus/index_pt (Acedido em: dezembro de 2022).
- Eusébio, C., Carneiro, M., Kastenholz, E., & Alvelos, H. (2017). Social tourism programmes for the senior market: a benefit segmentation analysis. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 15(1), 59-79. DOI:10.1080/14766825.2015.1117093.

- Eusébio, C., Pimentel, J., Rosa, M., & Teixeira, L. (2022). Are Higher Education Institutions Preparing Future Tourism Professionals for Tourism for All? An Overview from Portuguese Higher Education Tourism Programmes. *Journal of Hospitality, Leisure, Sport & Tourism Education*, 31, 100395. DOI:10.1016/j.jhlste.2022.100395.
- Evcil, A. (2018). Barriers and preferences to leisure activities for wheelchair users in historic places. *Tourism Geographies*, 20(4), 698–715. DOI:10.1080/14616688.2017.1293721.
- Ezeani, C., Ukuwoma, S., Gani, E., Igwe, P., & Agunwamba, C. (2017). *Towards Sustainable Development Goals: What Role for Academic Libraries in Nigeria in Assuring Inclusive Access to Information for Learners with Special Needs?*. IFLAWLIC 2017 WROCLAW.
- Fan, Z., Zhu, B., Xiong, L., Huang, S., & Tzeng, G. (2023). Urban design strategies fostering creative workers' sense of identity in creative and cultural districts in East Asia: An integrated knowledge-driven approach. *Cities*, 137, 104269. DOI:10.1016/j.cities.2023.104269.
- Fenu, C. & Pittarello, F. (2018). Svevo Tour: The Design and the Experimentation of an Augmented Reality Application for Engaging Visitors of a Literary Museum. *International Journal of Human Computer Studies*, 114, 20-35. DOI:10.1016/j.ijhcs.2018.01.009.
- Fernandes, J., Mateus, R., & Bragança, I. (2013). Arquitectura vernácula portuguesa: Lições de Sustentabilidade para a arquitectura contemporânea. Conferência: I.º Colóquio Internacional Arquitectura Popular (2013), 713-789.
- Fernández, R., Bonillo, Á., & Taulet, A. (2019). Exploring the concept of perceived sustainability at tourist destinations: A market segmentation approach. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 36(2), 176–190. DOI:10.1080/10548408.2018.1505579.
- Ferreira, A. & Costa, C. (2006). *Novos turistas» no centro histórico de Faro. Análise Social*, 41(180), 767-799.

- Fiack, D., Cumberbatch, J., Sutherland, M., & Zerphey, N. (2021). Sustainable adaptation: Social equity and local climate adaptation planning in U.S. cities. *Cities*, 115. DOI:10.1016/j.cities.2021.103235.
- Figueiredo, E., Eusébio, C., & Kastenholz, E. (2012). How Diverse are Tourists with Disabilities? A Pilot Study on Accessible Leisure Tourism Experiences in Portugal. *International Journal of Tourism Research*, 14(6), 531-550. DOI:10.1002/jtr.1913.
- Fontes, A. & Monteiro, I. (2009). O Projecto “Lousã, Destino de Turismo Acessível”: um estudo de caso da aplicação de uma abordagem sistémica ao Turismo Acessível. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 11, 61-72.
- Fuchs, M. & Weiermair, K. (2003). New perspectives of satisfaction research in tourism destinations. *Tourism Review*, 58(3), 6-14. DOI:10.1108/eb058411.
- Gaglione, F., Cottrill, C., & Gargiulo, C. (2020). Urban Services, Pedestrian Networks and Behaviours to Measure Elderly Accessibility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 90, 102687. DOI:10.1016/j.trd.2020.102687.
- Galán, J. (2013). *European Challenges to accessibility. Accessible routes in Historical Cities, A best practice guide for the planning design, implementation and marketing of accessible routes in historical environments*. 3.
- Gamache, S., Routhier, F., Mortenson, B., Lacroix, E., Miller, W., & Martin, K. (2020). Objective Evaluation of Environmental Obstacle Encountered in two Canadian Urban Settings by Mobility Device Users. *Journal of Accessibility and Design for All*, 10(1), 98-123. DOI:10.17411/jaccess.v10i1.186.
- Gameiro, J. & Ramos, A. (2015). Portimão - o desafio museológico entre turismo e património. *Fragments para a História do Turismo no Algarve*, 41-63.
- García, M., Kubus, R., Bustillo, R., & García, M. (2021). A New European Bauhaus for a Culture of Transversality and Sustainability. *Sustainability*, 13(21), 11844. DOI:10.3390/su132111844.
- Gassiot, A. (2016). *Accessible Tourism: an integrated model of the behaviour of tourists with disabilities in a destination*. Universidade de Girona.

- Ghanem, M. & Saad, S. (2015). Enhancing sustainable heritage tourism in Egypt: Challenges and framework of action. *Journal of Heritage Tourism*, 10(4), 357-377. DOI:10.1080/1743873X.2015.1029489.
- Gillovic, B. & McIntosh, A. (2020). Accessibility and Inclusive Tourism Development: Current State and Future Agenda. *Sustainability*, 12(22), 9722. DOI:10.3390/su12229722.
- Giuliani, F., Paoli, R., & Miceli, E. (2021). A risk-reduction framework for urban cultural heritage: a comparative study on Italian historic centres. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 11(4), 499-515. DOI:10.1108/JCHMSD-07-2020-0099.
- Golkar, K. (2008). Conceptual evolution of urban visual environment; from cosmetic approach through to sustainable approach. *Environmental Sciences*. 5.
- Gomez, R. & Peixoto, N. (2012). Stage of Art of Accessibility in Portugal. Accessible Tourism in Portugal. *Design for all. Institute of India*, 7(8), 83-101.
- Gomis, A., Parra, M., Hoffman, W., & McNulty, R. (2011). Rethinking the Concept of Sustainability. *Business and Society Review*, 116(2), 171-191. DOI:10.1111/j.1467-8594.2011.00381.x.
- Gonçalves, A. (2015). A experiência turística e os museus a Sul. *Centro de Estudo sem Património, Paisagem e Construção (CEPAC)*. 41-63.
- Gonçalves, A., Dorsch, L., & Figueiredo, M. (2022). Digital tourism: an Alternative View on Cultural Intangible Heritage and Sustainability in Tavira, Portugal. *Sustainability*, 14(5), 2912. DOI:10.3390/su14052912.
- Gonçalves, M., Camarinha, A., Abreu, A., Teixeira, S., & Silva, A. (2020). *Web Accessibility in the Tourism Sector: An Analysis of the Most Used Websites in Portugal*. In *Advances in Tourism, Technology and Smart Systems. Smart Innovation, Systems and Technologies*; Rocha, Á., Abreu, A., de Carvalho, J., Liberato, D., González, E., Liberato, P., Eds.; Springer: Singapura, 171, 141-150.
- Guzman, P., Roders, A., & Colenbrander, B. (2017). Measuring links between cultural heritage management and sustainable urban development: An overview of global monitoring tools. *Cities*, 60(A), 192-201. DOI:10.1016/j.cities.2016.09.005.

- Hall, M. & Ram, Y. (2018). Measuring the Relationship between Tourism and Walkability? Walk score and English Tourist Attractions. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(2), 223-240. DOI:10.1080/09669582.2017.1404607.
- Handy, S. & Niemeier, D. A. (1997). Measuring accessibility: An exploration of issues and alternatives. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 29, 1175-1194.
- Harju-Myllyaho, A. & Jutila, S. (2018). *The Meaning of Accessible Tourism*. Em: M. Gorenak & A. Trdina (Eds.), *Responsible Hospitality: Inclusive, Active, Green*. 9-20. University of Maribor Press.
- Hassan, D. & Elkhateeb, A. (2021). Walking experience: Exploring the trilateral interrelation of walkability, temporal perception, and urban ambiance. *Frontiers of Architectural Research*, 10(3), 516-539. DOI:10.1016/j.foar.2021.02.004.
- Haworth, A. & Williams, P. (2012). Using QR codes to aid Accessibility in a Museum. *Journal of Assistive Technologies*, 6(4), 285-291. DOI:10.1108/17549451211285771.
- Henriques, C. & Custódio, M. (2010). Turismo e Gastronomia: a Valorização do Património Gastronómico na região do Algarve. *Encontros Científicos - Tourism & Management Studies*, 6, 69-81.
- Henriques, C. (2014). *Turismo Cultural, Relatório*. Universidade do Algarve.
- Henríquez, C., Cano, A., Galan, J., & Robles, Y. (2022). The past, present, and future of accessible tourism research: a bibliometric analysis using the Scopus database. *Journal of Accessibility and Design for All*, 12(1), 26-60. DOI:10.17411/jacces.v12i1.350.
- Hillier, B. (2009). *Spatial sustainability in cities: organic patterns and sustainable forms*. Em: Koch, D. and Marcus, L. and Steen, J. (eds.) Conferência: 7th International Space Syntax Symposium (1). Royal Institute of Technology (KTH): Stockholm, Suíça.

- Hisschemöller, M., Kireyeu, V., Freude, T., Guerin, F., Likhacheva, O., Pierantoni, I., Sopina, A., Wirth, T., Šćitaroci, B., Mancebo, F., Sargolini, M., & Shkaruba, A. (2022). Conflicting perspectives on urban landscape quality in six urban regions in Europe and their implications for urban transitions. *Cities*, 131, 104021. DOI:10.1016/j.cities.2022.104021.
- Hocaoğlu, D. (2009). *Using Local Design Policies for City Branding*. The 8th European Academy of design conference, Aberdeen, Escócia.
- Hong, C. (2009). Global Competitiveness Measurement for the Tourism Sector. *Current Issues Tourism*, 12(2), 105-132. DOI:10.1080/13683500802596359.
- Huang, S. & Wen, J. (2021). Developing and validating a Chinese cultural value scale in tourism. *Tourism Management*, 86, 104327. DOI:10.1016/j.tourman.2021.104327.
- Hughes, K., Mkono, M., Myers, D., & Echentille, S. (2021). Are you for real?! Tourists' reactions to four replica cave sites in Europe Karen Hughes. *Tourism Management Perspectives*, 37, 1-10. DOI:10.1016/j.tmp.2020.100780.
- ICOMOS (1931). *Carta de Atenas. Conclusões da Conferência Internacional de Atenas sobre o Restauro dos Monumentos Serviço Internacional de Museus*, Atenas, 21 a 30 de outubro de 1931. Disponível em: <https://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- ICOMOS (1964). *Carta de Veneza*. Veneza: 1964. Disponível em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/cartas-e-convencoes-internacionais-sobre-patrimonio> (Acedido em: maio de 2023).
- ICOMOS (1976). *Charter of cultural tourism. International Council of Monuments and Sites*. Disponível em: <https://www.icomosictc.org/p/1976-icomos-cultural-tourism-charter.html> (Acedido em: maio de 2023).
- ICOMOS (1994). *The Nara Document on Authenticity (1994)*. Disponível em: <https://www.icomos.org/charters/nara-e.pdf> (Acedido em: maio de 2023).

- ICOMOS (1999). *A Carta Internacional do Turismo Cultural, Gestão do Turismo nos Sítios com Significado Patrimonial*. Adotada pelo ICOMOS na 12.^a Assembleia Geral no México, 1-9. Versão Portuguesa. Disponível em: <https://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/cartaintsobreturismocultural1999.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- ICOMOS (2008a). *Carta dos Itinerários Culturais*. Comité Científico Internacional dos Itinerários Culturais. Ratificada pela 16.^a Assembleia Geral do ICOMOS, Québec, Canadá. Versão Portuguesa. Disponível em: <https://www.icomos.pt/images/pdfs/2021/51%20Carta%20itiner%C3%A1rios%20culturais%20-%20ICOMOS%202008.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- ICOMOS (2008b). *Carta das Rotas Culturais*. Comité Científico Internacional das Rotas Culturais (CIIC) da ICOMOS. Ratificada pela 16.^a Assembleia do ICOMOS, Québec (Canada). *International Journal of Cultural Property*, 15(4), 385-392. DOI:10.1017/S0940739108080429.
- ICOMOS (2011). *Princípios de La Valeta para a salvaguarda e gestão das populações e áreas urbanas históricas*. Adotado na XVIII Assembleia Geral de ICOMOS a 28 de novembro de 2011. Disponível em: <https://icomos.pt/images/pdfs/2021/53%20Princ%C3%ADpios%20La%20Valetta%20conjuntos%20urbanos%20-%20ICOMOS%202011.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- ICOMOS (2023). Da emergência do conceito de Património Mundial à criação do ICOMOS. Disponível em: <https://www.icomos.pt/o-que-e-o-icomos/historia>, (Acedido em: maio de 2023).
- INE (2001). *Recenseamento da população e habitação - Censos 2001*. Instituto Nacional de Estatística. Disponível em: https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=censos_historia_pt_2001 (Acedido em: maio de 2023).

- INE (2012). *Saúde e Incapacidades em Portugal 2011*. Instituto Nacional de Estatística. Disponível em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOEspub_boui=149446932&PUBLICACOESmodo=2&xlang=pt (Acedido em: maio de 2023).
- INE (2022a). *O que nos dizem os Censos sobre as dificuldades sentidas pelas pessoas com incapacidade*. Instituto Nacional de Estatística. 12 de dezembro de 2022. Disponível em: https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOEspub_boui=66200373&PUBLICACOESmodo=2 (Acedido em: maio de 2023).
- INE (2022b). *Conta Satélite do Turismo para Portugal*. Instituto Nacional de Estatística, Disponível em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_tema&xpid=INE&tema_cod=1312&xlang=pt (Acedido em: maio de 2023).
- Jafari, J. (2000). *The Scientification of Tourism*. Em: V. Smith e M. Brent (eds), *Hosts and Guests Revisited: Tourism Issues of the 21st Century*, Elmsford NY, Cognizant Communication Corporation, 28-41.
- Jokilehto, J. (2006). Considerations on authenticity and integrity in world heritage context. *City & Time*, 2(1), 1-16.
- Kadir, A., Jamaludin, M., & Awang, A. (2019). Accessibility Adaptation in Heritage Boutique Hotels: A review on literature. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*. 4(10), 103-108. DOI:10.21834/e-bpj.v4i10.1633.
- Kamara, A. (2016). *Cultural Heritage Enhancement as a Means for Touristic Empowerment of Regions and Entrepreneurs. Cultural Management and Tourism in European Cultural Routes: from theory to practice*. Em: Siguencia, L., Gomez-Ullate, M., Kamara, A. (eds), Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute, Czestochowa, Polónia.
- Kastenholz, E., Eusébio C., & Figueiredo, E. (2015). Contributions of tourism to social inclusion of persons with disability. *Disability & Society*, 30(8), 1259-1281. DOI:10.1080/09687599.2015.1075868.

- Katlieva, M. & Muhar, A. (2022). Heritage tourism products based on traditional nature-related knowledge: assessment of cultural, social, and environmental factors in cases from rural Austria. *Journal of Heritage Tourism*, 17(6), 631-647. DOI:10.1080/1743873X.2022.2098040.
- Kelley, H., Rensburg, T., & Jeserich, N. (2016). Determinants of demand for recreational walking trails in Ireland. *Tourism Management*, 52, 173-186. DOI:10.1016/j.tourman.2015.05.028.
- Keshtkaran, R. (2019). Urban landscape: A review of key concepts and main purposes. *International Journal of Development and Sustainability*, 8(2), 141-168.
- Keyvanfar, A., Shafaghat, A., & Lamit, H. (2018). A decision support tool for a walkable integrated neighbourhood design using a multicriteria decision-making method. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 100, 45-68. DOI:10.20858/sjsutst.2018.100.5.
- Kim, M., Lee, C., & Bonn, M. (2017). Obtaining a better understanding about travel-related purchase intentions among senior users of mobile social network sites. *International Journal of Information Management*, 37(5), 484-496. DOI:10.1016/j.ijinfomgt.2017.04.006.
- Kim, S. & Lehto, X. (2013). Travel by families with children possessing disabilities: motives and activities. *Tourism Management*, 37, 13-24. DOI:10.1016/j.tourman.2012.12.011.
- Koc, E. & Boz, H. (2014). Triangulation in tourism research: A bibliometric study of top threetourism journals. *Tourism Management Perspectives*, 12, 9-14. DOI:10.1016/j.tmp.2014.06.003.
- Koufodontis, N. & Gaki, E. (2022). UNESCO urban world heritage sites: Tourists' awareness in the era of social media. *Cities*, 127, 103744. DOI:10.1016/j.cities.2022.103744.
- Laaksonen, A. (2010). Making Culture Accessible: Access, Participation and Cultural Provision in the Context of Cultural Rights in Europe. Council of Europe.
- Lakens, D. (2022). Sample Size Justification. *Psychology*, 8(1), 33267. DOI:10.1525/collabra.33267.

- Lee, B., Agarwal, S., & Kim, H. (2012). Influences of travel constraints on the people with disabilities intention to travel: on application of Seiligman's helplessness theory. *Tourism Management*, 33, 569-579. DOI:10.1016/j.tourman.2011.06.011.
- Lee, C., Song, H., & Mjelde, J. (2008). The forecasting of International Expo tourism using quantitative and qualitative techniques. *Tourism Management*, 29(6), 1084-1098. DOI:10.1016/j.tourman.2008.02.007.
- Li, J., Krishnamurthy, S., Roders, A., & Wesemael, P. (2020). Community Participation in Cultural Heritage Management: A Systematic Literature Review Comparing Chinese and International Practices. *Cities*, 96, 102476. DOI:10.1016/j.cities.2019.102476.
- Lin, L., Haung, S., & Ho, Y. (2020). Could virtual reality effectively market slow travel in a heritage destination?. *Tourism Management*, 78, 104027. DOI:10.1016/j.tourman.2019.104027.
- Little, C., Bec, A., Moyle, B., & Patterson, D. (2020). Innovative methods for heritage tourism experiences: creating windows into the past. *Journal of Heritage Tourism*, 15(1), 1-13. DOI:10.1080/1743873X.2018.1536709.
- Liu, Z., Wang, A., Weber, K., Chan, E., & Shi, W. (2022). Categorisation of cultural tourism attractions by tourist preference using location-based social network data: The case of Central, Hong Kong. *Tourism Management*, 90, 104488. DOI:10.1016/j.tourman.2022.104488.
- Logan, W. (2012). Cultural Diversity, Cultural Heritage and Human Rights: Towards Heritage Management as Human Rights-Based Cultural Practice. *International Journal of Heritage Studies*, 18(3), 231-244. DOI:10.1080/13527258.2011.637573.
- Losada, N., Alén, E., Domínguez, T., & Nicolau, J. (2016). Travel frequency of seniors tourists. *Tourism Management*, 53, 88-95. DOI:10.1016/j.tourman.2015.09.013.
- Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form*, MIT press, EUA.
- Lyu, S. (2017). Which accessible travel products are people with disabilities willing to pay more? A choice experiment. *Tourism Management*, 59, 404-412. DOI:10.1016/j.tourman.2016.09.002.

- Lu, J. & Nepal, S. (2009). Sustainable Tourism Research: an Analysis of Papers published in the Journal of Sustainable Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(1), 5-16. DOI:10.1080/09669580802582480.
- Luo, J., Jian, I., Chan, E., & Chen, W. (2022). Cultural regeneration and neighbourhood image from the aesthetic perspective: Case of heritage conservation areas in Shanghai. *Habitat International*, 129, 102689. DOI:10.1016/j.habitatint.2022.102689.
- Machado, P. (2020). Accessible and inclusive tourism: why it is so important for destination branding?. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 719-723. DOI:10.1108/WHATT-07-2020-0069.
- MacLeod, N. (2016). Self-guided trails - a route to more responsible tourism?. *Tourism Recreation Research*, 41(2), 134-144. DOI:10.1080/02508281.2016.1147222.
- Manera, C., Segreto, L., & Phol, M. (eds) (2009). *The Mediterranean as a Tourist Destination. Past, Present, and Future of the First Mass Tourism Resort Area*. Eds. Europe at the seaside, the economic history of mass tourism in the Mediterranean. Berghahn Books.
- Mansouri, K. & Ujang, N. (2016). Tourist' expectation and satisfaction towards pedestrian networks in the historical distrTIC of Kuala Lumpur, Malaysia. *Journal Asian Geographer*, 33(1), 35-55. DOI:10.1080/10225706.2016.1185639.
- Mansouri, K. & Ujang, N. (2017). Space syntax analysis of tourists' movement patterns in the historical distrTIC of Kuala Lumpur. *Journal of Urbanism: International Research on Place Making and urban Sustainability*, 10(2), 163-180. DOI:10.1080/17549175.2016.1213309.
- Marchigiani, E. (2020). An Accessible City is a Healthy and People-Centred Smart City. *International Journal of Urban Planning and Smart Cities*, 1(2), 59-79. DOI:10.4018/IJUPSC.2020070105.
- Marques, C., Almeida, P., Dionísio, M., Silva, C., País, S., & Fernandes, F. (2021). The promotion and enhancement of Tomar's heritage: the creation of a viewpoints route. *Journal of Tourism and Heritage Research*, 4(1), 69-84.

- Martins, C. (2014). Comunicação Acessível em Museus: Audiodescrição ao Serviço da Arte Inclusiva. In *Avanca-Cinema 2014. Avanca: CineClube Avanca*. 1032-1042.
- Masiero, L. & Hrankai, R. (2022). Modeling Tourist Accessibility to Peripheral Attractions. *Annals of Tourism Research*, 92, 103343. DOI:10.1016/j.annals.2021.103343.
- Matos, B. & Lobo, C. (2023). Analysis Based on the Belo Horizonte/Minas Gerais/Brazil Ring Road. *Sustainability*, 15(4), 3408. DOI: 10.3390/su15043408.
- McIntosh, A. & Harris, C. (2018). Representations of hospitality at The Special Needs Hotel. *International Journal of Hospitality Management*, 75, 153-159. DOI:10.1016/j.ijhm.2018.05.021.
- McKercher, B. & Prideaux, B. (2020). *Tourism Theories, Concepts and Models*. Oxford: Goodfellow Publishers. DOI:10.23912/9781911635352-4280.
- McKercher, B. (2020). Cultural Tourism Market: a Perspective Paper. *Tourism Review*, 75(1), 126-129. DOI: 10.1108/TR-03-2019-0096.
- Medeiros, T., Silva, O., Furtado, S., Vieira, V., & Tomás, L. (2019). Health Perception, Travel Concerns, and Senior Tourist Satisfaction. *Advances in Tourism, Technology and Smart Systems*, 405-414. DOI:10.1007/978-981-15-2024-2_36.
- Melian, A., Prats, L., & Coromina, L. (2016). The perceived value of accessibility in religious sites - do disabled and non-disabled travellers behave differently?. *Tourism Review*, 71(2), 105-117. DOI:10.1108/TR-11-2015-0057.
- Mendes, A. (2013). *Catálogo do espólio documental de Joaquim Magalhães (1909-1999)*. Universidade do Algarve.
- Mesquita, S. & Carneiro, M. (2012). A acessibilidade à interpretação para deficientes visuais em museus de Lisboa. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 3(17/18), 1441-1452. DOI:10.34624/rtd.v3i17/18.13199.
- Meurs, V. coord. científico (2016). *Conversaciones con Jukka Jokilehto*. Revista de Conservación. N.º 2. Instituto Nacional de Antropología e História. Secretaría de Cultura. Coordinación Nacional de Conservación del Patrimonio Cultural, Cordoba, Espanha.

- Michopoulou, E., Darcy, S., & Ambrose, I. (2015). Accessible tourism factors: the world to live in and the opportunities we hope to have. *Journal of Tourism Futures*, 1(3), 179-188. DOI:10.1108/JTF-08-2015-0043.
- Mikhailova, I. (2004). Sustentabilidade: evolução dos conceitos teóricos e os problemas da mensuração prática. *Economia & Desenvolvimento*, 16. DOI:10.5902/141465093442.
- Mineiro, C. (2012). Treasures in the National Tile Museum (MNAz). for All. Accessible Tourism in Portugal. *Design for all. Institute of India*, 7(8), 152-168.
- Mineiro, C. (coord) (2017). *Guia de Boas Práticas de Acessibilidade Comunicação Inclusiva em Monumentos, Palácios e Museus*. Turismo de Portugal, I. P. Direção Geral do Património Cultural. Lisboa, Portugal.
- Mohanty, R., Chani, P., & Mohanta, A. (2021). Measuring the impact of the built environment on pedestrians in the old Bhubaneswar precinct. *Journal of Heritage Tourism*, 16(2), 180-200. DOI:10.1080/1743873X.2020.1779730.
- Moira, P., Mylonopoulos, D., & Kondoudaki, A. (2017). The Application of Slow Movement to Tourism: Is Slow Tourism a New Paradigm?. *Journal of Tourism and Leisure Studies*, 2(2), 1-10. DOI:10.18848/2470-9336/CGP/v02i02/1-10.
- Montagud, M., Orero, P., & Matamala, A. (2020). *Culture 4 all: accessibility-enabled cultural experiences through immersive VR360 content*. Pers Ubiquit Comput DOI:10.1007/s00779-019-01357-3.
- Moreira, C., Ferreira, R., & Santos, T. (2021). *Smart Tourism and Local Heritage: Phygital Experiences and the Development of Geotourism Routes*. Handbook of Research on Cultural Heritage and Its Impact on Territory Innovation and Development. 27. DOI:10.4018/978-1-7998-6701-2.ch012.
- Moreno-Manzo, J., Gassiot-Melian, A., & Coromina, L. (2022). Perceived value in a UNESCO World Heritage Site: the case of Quito, Ecuador. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*. DOI:10.1108/JCHMSD-03-2022-0049.
- Motta, J., & Scopel, V. (2015). *Aspectos da tipologia na arquitetura*. XI Semana de Extensão, Pesquisa e Pós-Graduação - SEPesq Centro Universitário Ritter dos Reis.

- MUST (2019). *Mobility Unesco Sustainable Tourism*. Disponível em: <http://www.progettomust.it>, (Acedido em: maio de 2023).
- Mutana, S. & Mukwada, G. (2017). An Exploratory Assessment of Significant Tourism Sustainability Indicators for a Montane-Based Route in the Drakensberg Mountains. *Sustainability*, 9(7), 2-16. DOI:10.3390/su9071202.
- Nações Unidas (2015). *Transforming our world - the 2030 Agenda for Sustainable Development, UN General Assembly*. Nações Unidas. Disponível em: <https://www.refworld.org/docid/57b6e3e44.html>, (Acedido em: dezembro de 2019).
- Nações Unidas (2016a). *Nova Agenda Urbana, Habitat III*. 6-7, 13, 16-24.
- Nações Unidas (2016b). *Good Practices of Accessible Urban Development. Department of Economic and Social Affairs Social Inclusion*. Nações Unidas. Disponível em: <https://www.un.org/development/desa/dspd/2016/10/good-practices-of-accessible-urban-development/> (Acedido em: maio de 2023).
- Naniopoulos, A. & Tsalis, P. (2015). A methodology for facing the accessibility of monuments developed and released in Thessaloniki, Greece. *Journal of Tourism Futures*, 1(3), 240-253. DOI:10.1108/JTF-03-2015-0007.
- Naniopoulos, A. & Tsalis, P. (2018). *Accessibility Improvement Interventions at Byzantine Monuments: Use of Technology for Facilitating Accessibility of Visitors With Sensory Disabilities*. Handbook of Research on Technological Developments for Cultural Heritage and Tourism Applications, 1-24. DOI:10.4018/978-1-5225-2927-9.ch009.
- Naniopoulos, A., Tsalis, P., Papanikolaw, E., Kalliagra, A., & Kourmpeti, C. (2015). Accessibility improvement interventions realized in Byzantine monuments of Thessaloniki, Greece. *Journal of Tourism Futures*, 1(3), 254-268. DOI:10.1108/JTF-03-2015-0008.
- Navarro, M., Delgado, F., & Perdigón, D. (2018). Architecture in the lagoon: the vernacular concept. Protection criteria and the role of drawing. *Revista de Historia Canaria*, 155-175.

- NDA (2011). *Access Improving the accessibility of historic buildings and places. Heritage and Gaeltacht*. Government of Ireland, National Disability Authority.
- Neto, V. (2015). *Cultura e Turismo. Centro de Estudos em Património, Paisagem e Construção (CEPAC)*. Faro: Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade do Algarve, 35-39.
- Neves, Z. (2013). *Duas Casas Nobres do Antigo Regime em Loulé*. Dissertação de mestrado, Universidade do Algarve 2013. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.1/5049> (Acedido em: maio de 2023).
- Nitti, M., Giusto, D., Zanda, S., Francesco, M., Casari, C., Clemente, M., Lai, C., Milesi C., & Popescu, V. (2018). Using IoT for Accessible Tourism in Smart Cities. Chapter 3. *Assistive Technologies in Smart Cities*, 31-50. DOI:10.5772/intechopen.77057.
- Nunes, C. (2011). *Turismo Acessível: o caso de Lousã*. Dissertação de mestrado em Lazer, Património e Desenvolvimento, Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras.
- Nursanty, E. & Anwara, L. (2013). *Accessible Tourism the Tourism without Barriers in Architecture and Tourism Design*. Conferência: International Conference Planning In The Era Of Uncertainty. 1-10.
- Nvyanjom, J., Boxall, K., & Slaven, J. (2018). Towards inclusive tourism? Stakeholder collaboration in the development of accessible tourism. *Tourism Geographies*, 20(4), 675-697. DOI:10.1080/14616688.2018.1477828.
- Nyman, E., Westin, K., & Carson, D. (2018). Tourism destination choice sets for families with wild chair-bound children. *Tourism Recreation Research*, 431, 26-39. DOI:10.1016/j.tourman.2014.10.008.
- Oikonomopoulou, E., Delegou, E., Saya, J., & 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. DOI:10.1016/j.jasrep.2016.09.006.

- Olemdo, M., Gomez, B., Palomares, J., & Gutierrez, J. (2018). Tourists' digital footprint in cities: Comparing Big Data sources. *Tourism Management*, 66, 13-25. DOI:10.1016/j.tourman.2017.11.001.
- Oliveira, E. & Galhano, F. (2003). *Arquitetura Tradicional Portuguesa*. 5.^a edição, Publicações Dom Quixote.
- Oliveira, F. (1905). *Monografia do concelho de Loulé*. Algarve em foco editora, 4.^o edição do ano de 1989, Faro.
- Ortega, M., Requena, R., & Villaverde, P. (2021). From entrepreneurial orientation to sustainability orientation: The role of cognitive proximity in companies in tourist destinations. *Tourism Management*, 84, 104265. DOI:10.1016/j.tourman.2020.104265.
- Ozturk, Y., Yayli, A., & Yesiltas, M. (2008). Is the Turkish tourism industry ready for a disabled customer's market? The views of hotel and travel agency managers. *Tourism Management*, 29(2), 382-389. DOI:10.1016/j.tourman.2007.03.011.
- Padinha, D., Miguel, S., & Almeida, C. (coord.) (2014). *Plano de Marketing Estratégico para o Turismo do Algarve 2015-2018*. Turismo de Portugal.
- Padinha, D., Miguel, S., & Almeida, C. (coord.) (2021). *Plano de Marketing Estratégico para o Turismo do Algarve 2020-2023*. Turismo de Portugal.
- Pahrudin, P., Liu, L., & Li, S. (2022). What Is the Role of Tourism Management and Marketing toward Sustainable Tourism? A Bibliometric Analysis Approach. *Sustainability*, 14(7), 4226. DOI:10.3390/su14074226.
- Palupi, S., Hardiilla, D., & Nugroho, A. (2021). *Vernacular Architecture: Typology, Heritage, and Cultural Tourism*, IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 764, 012011. DOI:10.1088/1755-1315/764/1/012011.
- Papadimtriou, N., Plati, M., Markou, E., & Catapoti, D. (2017). Identifying accessibility Barriers in Heritage museums: conceptual Challenge in a period of change. *Museum International*, 68(271-272), 33-47. DOI:10.1111/muse.12134.

- Paramati, S., Alam, S., & Chen, C. (2017). The Effects of Tourism on Economic Growth and CO2 Emissions: A Comparison between Developed and Developing Economies. *Journal of Travel Research*, 56(6), 712-724. DOI:10.1177/0047287516667848.
- Parcell, S. (2012). *Four Historical Definitions of Architecture*. McGill-Queen's University Press, Quebec, Canada.
- Pearce, D. (1992). Green Economics. *Environmental Values*, 1(1), 3-13. DOI:10.3197/096327192776680179.
- Pedrosa, A., Martins, F., & Breda, Z. (2022). Tourism routes: a scoping review. *European Journal of Tourism Research*, 32, 3216. DOI:10.54055/ejtr.v32i.2575.
- Peixoto, P. (2017). Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades. *Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 13, 221-226.
- Pereira, F. (2012). *Portimão desconhecido Proposta de divulgação alternativa*. Dissertação de mestrado não publicada, Universidade de Lisboa, Faculdade de Arquitectura de Lisboa.
- Pereira, M. (2011). *Turismo Acessível para todos - o caso específico de Fátima*. Dissertação de mestrado em Gestão e Organizações Turísticas, Universidade do Algarve, Faculdade de Economia.
- Persson, H., Ahman, H., Yngling, A., & Gullisen, J. (2014). Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts-one goal? On the concept of accessibility historical, methodological and philosophical aspects. *Universal Access in the Information Society*, 14, 505-526. DOI:10.1007/s10209-014-0358-z.
- Pietro, L., Mugion, R., Renzi, M., & Toni, M. (2014). An Audience-Centric approach for museums sustainability. *Sustainability*, 6, 5745-5762. DOI:10.3390/su6095745.
- Pineda, V. & Dard, B. (coord.) (2016). *The Inclusion Imperative: Towards Disability-inclusive and Accessible Urban Development*. Disability Rights Fund.

- Pira, M., Gemma, A., Gatta, V., Carrese, S., & Marcucci, E. (2021). *Walking and Sustainable Tourism: "Streetsadvisor." A Stated Preference GIS-Based Methodology for Estimating Tourist Walking Satisfaction in Rome*. Zamparini, L. (Ed.) Sustainable Transport and Tourism Destinations. Emerald Publishing Limited, Bingley, 13, 45-58. DOI:10.1108/S2044-994120210000013007.
- Pires, A. (2009). Os conceitos de tipo e de modelo em arquitetura. *CEFA - Editorial da Faculdade de Arquitectura*. 241-248.
- Popiel, M. (2014a). Paving the way to accessible tourism on the example of Krakow. *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, 55-71.
- Popiel, M. (2014b). *Chaper: The growing challenge of accessibility for disabled people in selected historical European cities*. Enhancing Competitiveness of Historic Cities to Develop Tourism. eds: Robert Faracik. 179.
- Poria, Y., Reichel, A., & Cohen, R. (2013). Tourists perceptions of World Heritage Site and its designation. *Tourism Management*, 35, 272-274. DOI:10.1016/j.tourman.2012.02.011.
- Porto Editora (2003). *Portimão*. in Dicionário infopédia de Toponímia. Porto: Porto Editora, 2003-2017.
- Porto, N., Rucci, A., & Ciaschi, M. (2017). Especialización turística y accesibilidad en sitios patrimoniales del Mercosur. *TRANSITARE Revista de Turismo, Economía y Negocios*, 3, 1-31.
- Porto, N., Rucci, A., Darcy, S., Garbero, N., & Almond, B. (2019). Critical elements in accessible tourism for destination competitiveness and comparison: Principal component analysis from Oceania and South America. *Tourism Management*, 75, 169-185. DOI:10.1016/j.tourman.2019.04.012.
- Pozas, B. & González, F. (2018). Housing building typology definition in a historical area based on a case study: The Valley, Spain. *Cities*, 72(A), 1-7. DOI:10.1016/j.cities.2017.07.020.
- Prates, J. & Garcia, A. (2009). Turismo acessível em Portugal – o caso do turismo para pessoas com mobilidade reduzida. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 11, 171-179. DOI:10.34624/rtd.v0i11.13509.

- Pultrone, G. (2016). *Heritage and cultural tourism: integrated approach creativity and innovation to face the challenges of sustainability*. Conferência: 5th International Conference on Heritage and Sustainable development. 2, 1681-1691.
- Qiao, G., Ding, L., Zhang, L., & Yan, H. (2022). Accessible tourism: a bibliometric review (2008–2020). *Tourism Review*, 77(3), 713-730. DOI:10.1108/TR-12-2020-0619.
- Qiao, G., Song, H., Prideaux, B., & Huang, S. (2023). The “unseen” tourism: Travel experience of people with visual impairment. *Annals of Tourism Research*, 99, C, 103542, DOI:10.1016/j.annals.2023.103542.
- Qiu, S., Dooley, L., & Xie, L. (2020). How servant leadership and self-efficacy interact to affect service quality in the hospitality industry: A polynomial regression with response surface analysis. *Tourism Management*, 78, 104051. DOI:10.1016/j.tourman.2019.104051.
- Rachão, S., Breda, Z., Fernandes, C., & Joukes, V. (2021). Drivers of experience co-creation in food-and-wine tourism: An exploratory quantitative analysis. *Tourism Management Perspectives*, 37. DOI:10.1016/j.tmp.2020.100783.
- Raimundo, H. (2004). *O Entrudo e o Carnaval*. A Voz de Loulé.
- Ram, Y., Björk, P., & Weidenfeld, A. (2016). Authenticity and place attachment of major visitor attractions. *Tourism Management*, 52, 110-122. DOI:10.1016/j.tourman.2015.06.010.
- Raposo, I. (coord.) (2007). *Guia da reabilitação e construção: cidade de Loulé*. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Loulé, Câmara Municipal de Loulé.
- Ray, N. & Ryder, M. (2003). “Eibilities” tourism: an exploratory discussion of the travel needs and motivations of the mobility-disabled. *Tourism Management*, 24(1), 57-72. DOI:10.1016/S0261-5177(02)00037-7.
- Richards, G. (2000). Tourism and world of culture and heritage. *Tourism Recreation Research*, 25(1), 9-17. DOI:10.1080/02508281.2000.11014896.
- Richards, G. (2003). *What is Cultural Tourism?* In van Maaren, A. eds: Erfgoed voor Toerisme. Nationaal Contact Monumenten.

- Richards, G. (2011). Creativity and tourism: the state of the art. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 225-253. DOI:10.1016/j.annals.2011.07.00.
- Richards, G. (2018). Cultural tourism: A review of recent research and trends. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 36, 12-21. DOI:10.1016/j.jhtm.2018.03.005.
- Richards, V., Pritchard, A., & Morgan, N. (2010). (Re)Envisioning tourism and visual impairment. *Annals of Tourism Research*, 37(4), 1097-1111. DOI:10.1016/j.annals.2010.04.011.
- Rihova, I., Buhalis, D., Moital, M., & Gouthro, M. (2015). Conceptualising customer-to-customer co-creation in socially dense tourism contexts. *International Journal of Tourism Research*, 17(4), 356-363. DOI:10.1002/jtr.1993.
- Rittichainuwat, B. & Rattanaphinanchai, S. (2015). Applying a mixed method of quantitative and qualitative design in explaining the travel motivation of film tourists in visiting a film-shooting destination. *Tourism Management*, 46, 136-147. DOI:10.1016/j.tourman.2014.06.005.
- Roders, A. & van Oers, R. (2011). Editorial: bridging cultural heritage and sustainable development. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 1(1), 5-14. DOI:10.1108/20441261111129898.
- Rodrigues, C. (2020). *Avaliação de desempenho de modelos de regressão*. Dissertação de mestrado em Engenharia de Sistemas. Escola de Engenharia, Universidade do Minho.
- Rodríguez, B., Molina, J., Pérez, F., & Caballero, R. (2012). Interactive design of personalised tourism routes. *Tourism Management*, 33(4), 926-940. DOI:10.1016/j.tourman.2011.09.014.
- Rodwell, D. (2013). *Conservation and Sustainability in Historic Cities*. Wiley-Blackwell, 1.^a Edição, Inglaterra.
- Romagosa, F., Abril-Sellarés, M., & Scherf, K. (2021). Visitors and Residents in El Raval Neighborhood of Barcelona. New Opportunities for Creative Tourism?. *Review of European Studies*, 13(4), 7. DOI:10.5539/res.v13n4p7.

- Romão, J., Kourtit, K., Neuts, B., & Nijkamp, P. (2018). The smart city as a common place for tourists and residents: A structural analysis of the determinants of urban attractiveness. *Cities*, 78, 67-75. DOI:10.1016/j.cities.2017.11.007.
- Rosa, M. (2022). Experimental Education of Collaborative Design. The Case of an Inclusive Bus Stop for a Tourist Transportation Hub. Special Issue Ethics, Social Responsibility and Sustainability in Engineering Education. *International Journal of Engineering Education*, 38(3), 589–599.
- Rosa, M., Tavares, I., & Loureiro, N. (2020). Cultural accessible pedestrian ways. The case of Faro historic centre. *Journal of Tourism and Heritage Research*, 3(2), 75-95.
- Rowinki, R., Morgule-Adamowicz, N., Ogonowska-Slodowink, A., Dabrowiski, A., & Geigle, P. (2017). Participation in leisure activities and tourism among older people with and without disabilities in Poland. *Archives of Gerontology and Geriatrics*, 73, 82-88. DOI:10.1016/j.archger.2017.07.025.
- Russo, A. & Borg, J. (2002). Planning considerations for cultural tourism: a case study of four European cities. *Tourism Management*, 23(6), 631-637. DOI:10.1016/S0261-5177(02)00027-4.
- Sachs, I. (2002). *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond, 4.^a Edição, Rio de Janeiro, Brasil.
- Saeedi, H. & Hanzae, H. (2016). The effects of heritage image on destination branding: an Iranian perspective. *Journal of Heritage Tourism*, 13, 152-166. DOI:10.1080/1743873X.2016.1264958.
- Santana, S., Alonso, C., & Espino, E. (2020). Assessing physical accessibility conditions to tourist attractions. The case of Maspalomas Costa Canaria urban area (Gran Canaria, Espanha). *Applied Geography*, 125, 102327. DOI:10.1016/j.apgeog.2020.102327.
- Sarmiento, E., Brás, C., & Oliveira, C. (2016). Issues and challenges of accessibility for senior tourism (Estoril/Portugal). *R-LEGO - Revista Lusófona de Economia e Gestão das Organizações*, 2, 29-50.

- Sawyer, A. (2015). Easy Access to Historic Buildings. *Historic England*. 12-13. Disponível em: <https://content.historicengland.org.uk> (Acedido em: maio de 2023).
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, C., Carrasco, J., & Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 123-135. DOI:10.1016/j.tra.2015.02.012.
- Schwartz, H. & Bilsky, W. (1987). Toward a universal psychological structure of human values. *Journal of Personality and Social Psychology*, 53(3), 550-562.
- Serageldin, I. (1993). Praticando o desenvolvimento sustentável. *Finanças & Desenvolvimento*, 6-7.
- Seyfi, S., Hall, M., & Rasoolimanesh, M. (2020). Exploring Memorable cultural tourism experiences. *Journal of Heritage Tourism*, 15(3), 341-357. DOI:10.1080/1743873X.2019.1639717.
- Shishmanova, M. (2015). Cultural Tourism in Cultural Corridors, Itineraries, Areas and Cores Networked. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 188, 246-254. DOI:10.1016/j.sbspro.2015.03.382.
- Silva, S., Viegas, N., & Caiado, L. (2011). A Importância do “Festival MED” para o desenvolvimento Cultural e Turístico de Loulé. *International Conference in Tourism & Management Studies*, 1, 806-818.
- Simmons, I. (2007). *História do Ambiente*. Editorial Teorema.
- Simões, J. (2006). *Design inclusivo Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. 2.^a Edição, Lisboa. Centro Português de Design. 8.
- Simões, J. (2012). *História económica, social e urbana de Loulé*. Caderno n.º 7. Edição Arquivo Municipal de Loulé, Loulé, Portugal.
- Simões, R. (2017). Acessibilidades no Alojamento Turístico, um longo caminho ainda a percorrer Algarvio. *Omnia*. 6, 39-50. DOI:10.23882/OM06-2017-04-04.

- Sisto, R., Cappelletti, G., Bianchi, P., & Sica, E. (2021). Sustainable and accessible tourism in natural areas: a participatory approach. *Current Issues in Tourism*, 25(8), 1307-1324. DOI:10.1080/13683500.2021.1920002.
- Small, J. & Darcy, S. (2010). *Chapter 1: Tourism disability and mobility*. Em S. Cole & N. Morgan (Eds), *Tourism and inequality, problems and prospects*, 1-20. Wallingford CABI. DOI:10.1079/9781845936624.0001.
- Smith, M., Walford, N., & Jimenez-Bescos, C. (2019). Using 3D modelling and game engine technologies for interactive exploration of cultural heritage: An evaluation of four game engines in relation to roman archaeological heritage. *Digital Applications in Archaeology and Cultural Heritage*, 14. DOI:10.1016/j.daach.2019.e00113.
- Smith, R. (1987). Leisure of Disabled Tourists - Barriers to Participation. *Annals of Tourism Research*, 14(3), 376-389. DOI:10.1016/0160-7383(87)90109-5.
- Smith, S. (2015). A sense of place: place, culture and tourism. *Tourism Recreation Research*, 40(2), 220-233. DOI:10.1080/02508281.2015.1049814.
- Soares, M. & Monteiro, A. (2006). Definição de percursos pedonais turísticos - Aplicação ao Centro Histórico da Cidade da Guarda. *Engenharia Civil • UM*, 27, 99-110.
- Soini, K. & Dessen, J. (2016). Culture-Sustainability Relation: Towards a Conceptual Framework. *Sustainability*, 8(2), 167. DOI:10.3390/su8020167.
- Song, H., Qiu, R., & Park, J. (2023). Progress in tourism demand research: Theory and empirics. *Tourism Management*, 94, 104655. DOI:10.1016/j.tourman.2022.104655.
- Sørensen, F. & Bærenholdt, J. (2020). Tourist practices in the circular economy. *Annals of Tourism Research*, 85, 103027. DOI:10.1016/j.annals.2020.103027.
- Sørmoen, O. (2009). *Accessibility to Cultural Heritage. Nordic Perspectives*. TemaNord, Nordic Council of Ministers, Copenhagen, Dinamarca.
- Sousa, B., Vareiro, L., Coelho, D., Mota, L., & Silva, F. (2019). Criatividade no turismo e envolvimento do visitante: o estudo de caso de Loulé (Portugal). *RITUR Revista Iberoamericana de Turismo*, 62-77. DOI:10.2436/20.8070.01.129.

- Sousa, S. (2017). *As memórias de Santiago: do Património aos Itinerários dos Peregrinos*. Dissertação de mestrado em Marketing Turístico, Universidade do Algarve.
- Stankova, M., Amoiradis, C., Velissariou, E., & Grigoriadou, D. (2021). Accessible Tourism in Greece: Satisfaction Survey on Tourists with Disabilities. *Management Research and Practice*, 1(3), 1, 5-16.
- Stylianou-Lambert, T., Boukas, N., & Christodoulou-Yerali, M. (2014). Museums and cultural sustainability: stakeholders, forces, and cultural policies. *International Journal of Cultural Policy*, 20(5), 566-587. DOI:10.1080/10286632.2013.874420.
- Swarbrooke, J. (2000). *Sustainable Tourism Management*. Nova York: CABI Publishing.
- Tan, K. & Kusumo, C. (2022). Modern architectural tourism in Singapore. *International Journal of Tourism Cities*, 8(1), 30-52. DOI:10.1108/IJTC-02-2021-0032.
- Tarrafa, S., Imon, S., & Roders, A. (2009). *Tackling tourism-driven development in World Heritage cities: A comparison between Macao, China and Evora, Portugal. Urban Heritage and Tourism*. Conferência: Urban Heritage and Tourism: Challenges and Opportunities, Macau, China SAR, 1-10. DOI:10.13140/2.1.4691.0241.
- Taşkan, D. & Polat, E. (2020). *A New Approach to Preserve Cultural Heritage: Accessibility Management Through Cultural Routes in the Context of ICOMOS Charters*. Conferência: 8th International Conference KERPIC'20 Healthy Buildings: The Role of Earthen Material on Providing Healthy and Sustainable Indoor Environment, İstanbul.
- Teixeira, P., Eusébio, C., & Teixeira, L. (2022). Low diverse is hotel website accessibility? A study in the central region of Portugal using web diagnostic tools. *Tourism and Hospitality Research*, 22(2), 180-195. DOI:10.1177/14673584211022797.
- Teles, P. (2009). *Cidade de Desejo entre Desenhos de Cidades, Boas práticas de desenho urbano e design inclusivo*. Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade.

- Teles, P. (2012). Innovative project certifies the accessibility and draws a map of Portuguese accessible places. *Accessible Tourism in Portugal. Design for all. Institute of India*, 7(8),116-153.
- Teles, P. (2017). A acessibilidade universal na qualificação das cidades e vilas com mobilidade para todos ao Portugal 2020. *Omnia*, 6, 5-13. DOI:0.23882/OM06-2017-04-01.
- Thimm, T. (2017). The Kerala Tourism Model – An Indian State on the Road to Sustainable Development. *Sustainable Development*. 25(1), 77-91. DOI:10.1002/sd.1643.
- Timothy, D. & Boyd, S. (coord). (2015). *Cultural Routes and Heritage Trails*. Tourism and Trails, Cultural, Ecological and Managment Issues. Channel View Publications.
- Tóth, G. & Dávid, L. (2010). Tourism and accessibility: An integrated approach. *Applied Geography*, 30(4), 666-677. DOI:10.1016/j.apgeog.2010.01.008.
- Turismo de Espanha (2023). *Cultura acessível para todos na Espanha*. Disponível em: https://www.spain.info/pt_BR/descobrir-espanha/cultura-acessivel-para-todos-espanha/ (Acedido em: maio de 2023).
- Turismo de Portugal (2014). *Turismo Acessível na Europa, Síntese dos Estudos apresentados pela Comissão Europeia (Síntese elaborada pelo Turismo de Portugal. IP)*. Turismo de Portugal. Disponível em: <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/all-for-all/itinerarios-turisticos-acessiveis-de-portugal.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- Turismo de Portugal (2015). *Itinerários turísticos acessíveis de Portugal*. Disponível em: www.Turismodeportugal.pt (Acedido em: dezembro de 2022).

- Turismo de Portugal (2017). *Estratégia Turismo 2027, Liderar o Turismo do futuro. Turismo de Portugal*. Diário da República, N.º 187, 1.ª série, de 27 de setembro de 2017. Disponível em: <https://files.dre.pt/1s/2017/09/18700/0552205532.pdf#:~:text=Di%C3%A1rio%20da%20Rep%C3%ABlica%2C%201.%C2%AA%20s%C3%A9rie%20%E2%80%94%20N.%C2%BA%20187,de%20reuni%C3%A3o%20da%20Comiss%C3%A3o%20Permanente%20de%20Concerta%C3%A7%C3%A3o%20Social> (Acedido em: maio de 2023).
- Tzortzaki, A., Mihiotis, A., & Agiomirgianakis, A. (2011). The quest for a new multidisciplinary tourism mode. *Annals of Tourism Research*, 38, 325-330. DOI:10.1016/j.annals.2010.10.002.
- Umbelino, J. (2012). Can we promote Accessible Tourism? Yes, we can. And we should. *Accessible Tourism in Portugal. Design for all. Institute of India*, 7(8), 14-30.
- UN General Assembly (1975). *Declaration on the Rights of Disabled Persons*, Proclaimed by G/A/RES 3447 (XXX), 9 de dezembro 1975.
- UNESCO (1972). *Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural*. Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura, Paris, 16 de novembro. Ratificada por Portugal, pelo Decreto n.º 49/79, de publicado em Diário da República, em 6 de junho. Disponível em: <https://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- UNESCO (2003). *Convenção para a salvaguarda do património imaterial*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, Paris, França, 32ª sessão. Versão Portuguesa. Disponível em: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000132540_por (Acedido em: maio de 2023).
- UNESCO (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape*. Adotada na Conferência Geral 36.ª Sessão, Paris, França. Disponível em: <http://www.historicurbanlandscape.com/themes/196/userfiles/download/2014/3/3/1/3ptdwsom3eihfb.pdf> (Acedido em: maio de 2023).

- UNESCO (2016). *Urban Future Global Report on Culture Urban Development*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, Paris, França. Disponível em: <http://openarchive.icomos.org/id/eprint/1816/1/245999e.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- UNESCO (2020). *Urban Solutions: learning from cities responses to COVID 19*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Paris, França. Disponível em: <https://www.unesco.org/en/articles/urban-solutions-learning-cities-responses-covid-19-meeting-25-june> (Acedido em: maio de 2023).
- UN-Habitat (2020). *National Urban Policies Driving Public Space Led Urban Development. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi. Kenya*. Nações Unidas. Disponível em: <https://unhabitat.org/national-urban-policies-driving-public-space-led-urban-development-a-quick-thematic-guide-for> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2001). *The Global Code of Ethics for Tourism*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.unwto.org/global-code-of-ethics-for-tourism> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2005). *Making tourism more sustainable, A guide for policy makers*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284408214> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2011). *Tourism Towards 2030/Global overview*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284414024> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2014a). *Declaração de San Marino*. Tradução livre do Turismo de Portugal. 1-4. Disponível em: <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/all-for-all/declaracao-san-marino-turismo-acessivel-europa.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2014b). *Manual sobre Turismo Accesible para Todos: Principios, herramientas y buenas prácticas - Módulo I: Turismo Accesible - definición y contexto*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416486> (Acedido em: maio de 2023).

- UNWTO (2015a). *Affiliate Members Global Reports, Volume twelve - Cultural Routes and Itineraries*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284417704> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2015b). *Manual on Accessible Tourism for All Public-private Partnerships and Good Practices*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416585> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2015c). *Global Report on Cultural Routes and Itineraries*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: https://catedratim.files.wordpress.com/2017/01/omt-2015-global_report_cultural_routes_itineraries.pdf (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2016). *Manual on Accessible Tourism for All: Principles, Tools and Best Practices - Module I: Accessible Tourism – Definition and Context*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418077> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2019). *Accessible Tourism for all: Standards and Recommendations Guiding the Recovery*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://www.unwto.org/accessibility> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2020a). *Policy Brief: COVID-19 and Transforming Tourism*. UNWTO, Madrid, Espanha. Disponível em: <https://unsdg.un.org/resources/policy-brief-covid-19-and-transforming-tourism> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2020b). *UNWTO, Global Guidelines to restart tourism*. UNWTO. Madrid, Espanha. Disponível em: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-05/UNWTO-Global-Guidelines-to-Restart-Tourism.pdf> (Acedido em: maio de 2023).
- UNWTO (2021). *Inclusive Recovery Guide - Sociocultural Impacts of Covid-19*. Issue 2: Cultural Tourism View. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284422579> (Acedido em: maio de 2023).
- Vada, S., Dupre, K., & Zhang, Y. (2022). Route tourism: a narrative literature review. *Current Issues in Tourism*, 26(6), 879-889. DOI:10.1080/13683500.2022.2151420.

- Vale, D., Ascensão, F., Raposo, N., & Figueiredo, A. (2017). Comparing access for all: Disability-induced accessibility disparity in Lisbon. *Journal of Geographical Systems*, 19(1), 43-64. DOI:10.1007/s10109-016-0240-z.
- Veldpaus, L. & Roders, A. (2017). Historic urban landscape approach as a tool for sustainable urban heritage management. Em: S. Asikainen, C. Brites, K. Plebańczyk, L. Rogač Mijatović, & K. Soini (Eds.), *Culture in sustainability: towards a transdisciplinary approach*, 62-74. University of Jyväskylä.
- Venturi, R. (1995). *Complexidade e contradição em arquitetura / Robert Venturi. (Tradução Álvaro Cabral)*. São Paulo, Editora Martins Fontes.
- Vila, T. (2008). *Estudio de Mercado del Turismo Accesible en España: Oferta, Demanda y Oportunidad de Mercado. Universidade de Vigo*. Disponível em: <https://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.news.376> (Acedido em: maio de 2023).
- Vila, T. (2009). *Marketing turístico para personas con discapacidad del producto turístico accesible*. Dissertação de doutoramento, Universidade de Vigo, Vigo, Espanha. Disponível em: <https://portalcientifico.uvigo.gal/documentos/5d1df68229995204f766e3cd> (Acedido em: maio de 2023).
- Vila, T., Darcy, S., & Gonzalez, E. (2015). Competing for disability tourism market – a comparative exploration of factors of accessible tourism competitiveness in Spain and Australia. *Tourism Management*, 47, 261-272. DOI:10.1016/j.tourman.2014.10.008.
- Wallace, S. & Riley, S. (2015). Tourism 2025: an industry perspective. *Journal of Tourism Futures*, 1(1), 53-57. DOI:10.1108/JTF-12-2014-0021.
- Wang, J., Xie, C., Huang, Q., & Morrison, A. (2020). Smart tourism destination experiences: The mediating impact of arousal levels. *Tourism Management Perspectives*, 35, 100707. DOI:10.1016/j.tmp.2020.100707.
- Wang, R. & Rasouli, S. (2022). Contribution of streetscape features to the hedonic pricing model using Geographically Weighted Regression: Evidence from Amsterdam. *Tourism Management*, 91, 104523. DOI:10.1016/j.tourman.2022.104523.

- WCED (1987). *Our Common Future. World Commission on Environment and Development*, Oxford University Press, Oxford., Reino Unido.
- Weltevreden, J., Atzema, O., & Frenken, K. (2005). Evolution in city centre retailing: the case of Utrecht (1974-2003). *International Journal of Retail & Distribution Management*, 33(11), 824-841. DOI:10.1108/09590550510629419.
- Welty, E. (2017). *Understanding visitor rand expectations*. Coord. Cheryl M. Hargrove. Rowman & Littlefield, Londres, Reino Unido.
- WHO (2011). *World Report on Disability*. World Health Organization. Disponível em: <https://www.who.int/teams/noncommunicable-diseases/sensory-functions-disability-and-rehabilitation/world-report-on-disability> (Acedido em: maio de 2023).
- WHO (2012). *Organização Mundial de Saúde. World Report on Disability*. Disponível em: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf (Acedido em: maio de 2023).
- WHO (2023). *Disability*. Disponível em: <https://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health> (Acedido em: maio de 2023).
- Wu, L., Liu, P., & Le, D. (2023). The role of public space in constructing experience capital: A longitudinal analysis in the hotel context. *Tourism Management*, 97, 104735. DOI:10.1016/j.tourman.2023.104735.
- Xu, A., Wang, C., Tang, D., & Ye, W. (2022). Tourism circular economy: Identification and measurement of tourism industry ecologization. *Ecological Indicators*, 144, 109476. DOI:10.1016/j.ecolind.2022.109476.
- Yang, Y., Mueller, N., & Croes, R. (2016). Market accessibility and hotels proce in Caribbean; The moderating effect of quality-signaling factors. *Tourism Management*, 56, 40-51. DOI:10.1016/j.tourman.2016.03.021.
- Yi, X., Lin, V., Jin, W., & Luo, Q. (2017). The Authenticity of Heritage Sites, Tourists' Quest for Existential Authenticity, and Destination Loyalty. *Journal of Travel Research*, 56(8), 1032-1048. DOI:10.1177/0047287516675061.

- You, X., Zhang, Y., Tu, Z., Xu, L., Li, L., Lin, R., Chen, K., Chen, S., & Ren, W. (2023). Research on the Sustainable Renewal of Architectural Heritage Sites from the Perspective of Extenics - Using the Example of Tulou Renovations in LantianVillage, Longyan City. *International Journal Environment Research Public Health*. 20, 4378. DOI:10.3390/ijerph20054378.
- Zakaria, J. & Ujang, N. (2015). Comfort of Walking in the City Center of Kuala Lumpur. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 170(27), 642-652. DOI:10.1016/j.sbspro.2015.01.066.
- Zamudio, S. (2013). Architecture and tourism. Architecture as a tourist attraction. *Urbano*, 16(28), 58-67.
- Zhao, W. & Ritchie, J. (2007). An investigation of academic leadership in tourism research: 1985-2004. *Tourism Management*, 28, 476-490. DOI:10.1016/j.tourman.2006.03.007.

Apêndice A | caracterização de património, edifícios e edificado de interesse cultural na “Rota Turística Acessível” de Portimão

Casa Antiga do Tipo rural Popular



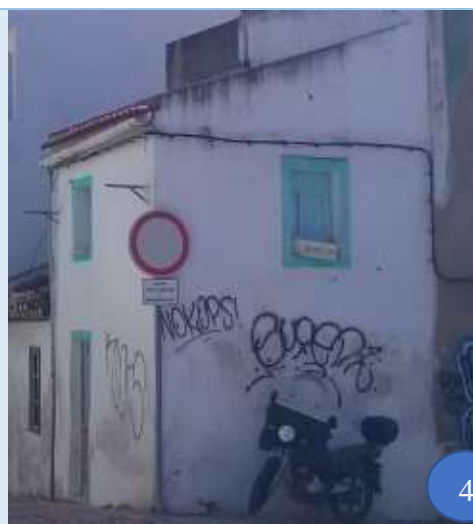
1



2



3

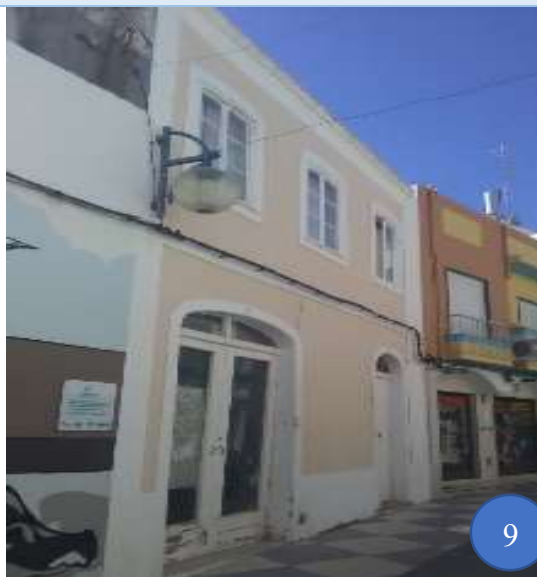


4

Casa Antiga do Tipo rural Popular (Cont. I)



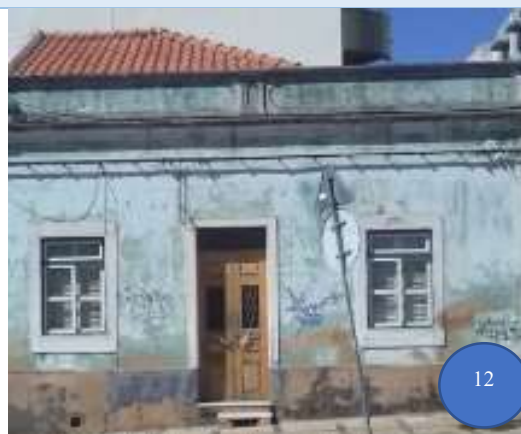
Casa Antiga do tipo urbano sec. XVI a XVII



Casa Antiga do tipo urbano sec. XVI a XVII (Cont. I)



11



12

Casa Antiga do tipo urbano Séc. XVIII a XIX



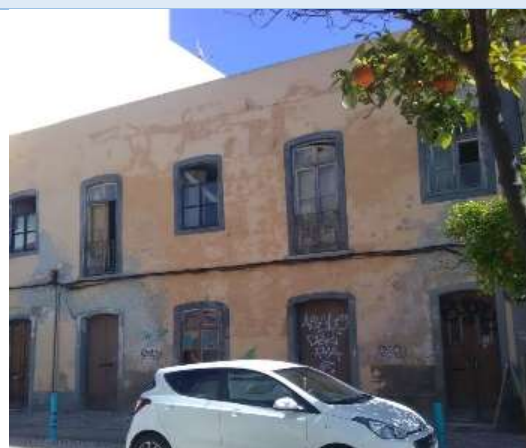
13



14



15



16

Casa Antiga do tipo urbano Séc. XVIII a XIX (Cont. I)



Casa Nobre ao Solar Nobre



Edifício urbano XIX - 1930



22



23



24



25



26



27

Edifício urbano XIX - 1930 | Ecleticismo



28



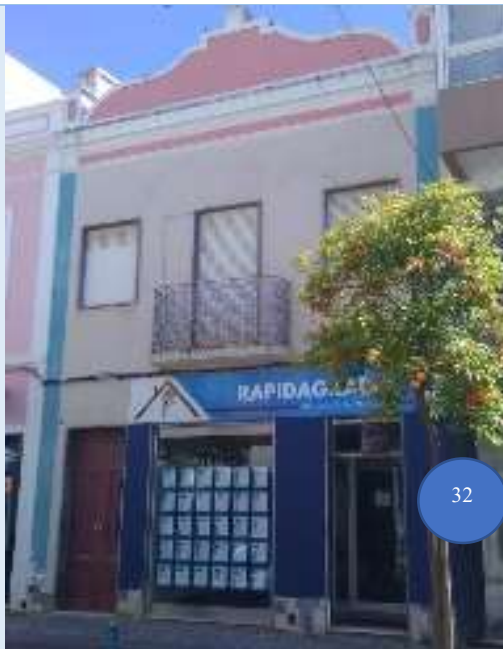
29



30



31



32



33

Edifício urbano XIX - 1930 | Art Déco



Edifício urbano 1930 a 1970 | Modernismo



40



41



42



43



44



45

Edifício urbano 1930 a 1970 | Moderno



46

47



48

49



50



51

Pós-Modernismo | Escola de Lisboa



52



53



54



55

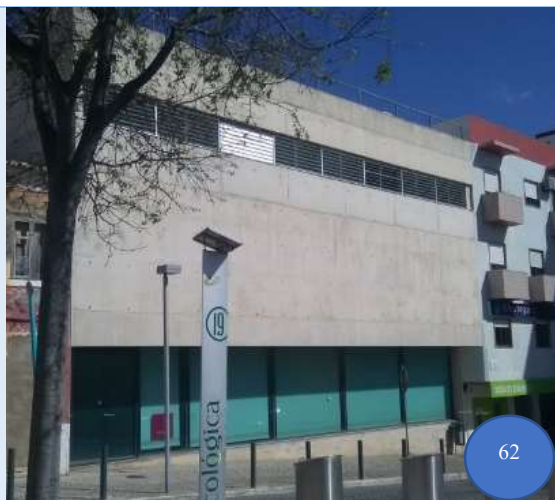
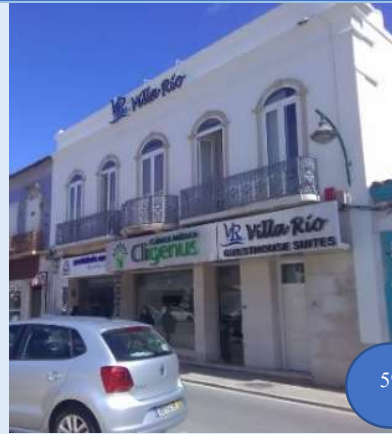


56



57

Pós Modernismo | Escola do Porto



Cantarias



Cantarias (Cont. I)



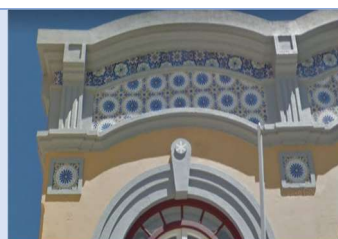
Vãos em madeira



Vãos em madeira(Cont.I)



Azulejos



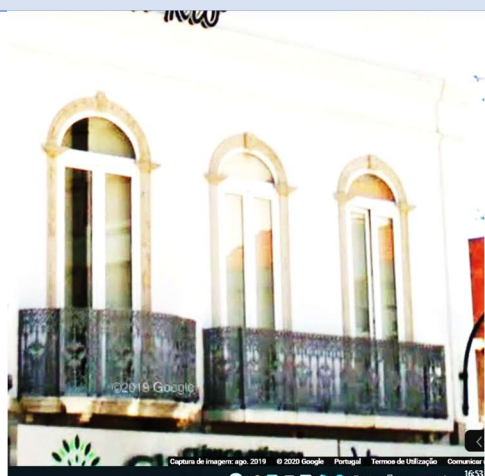
Mãos de Fátima



Elementos férreos/gradeamentos



Elementos férreos/gradeamentos



Elementos férreos/gradeamentos (Cont. I)



Platibandas



Platibandas (Cont. I)



Outros elementos | Iluminação Pública | Fontes com peça de Bordalo Pinheiro e painéis de azulejaria em bancos/assentos públicos | Coreto | Arquitetura industrial



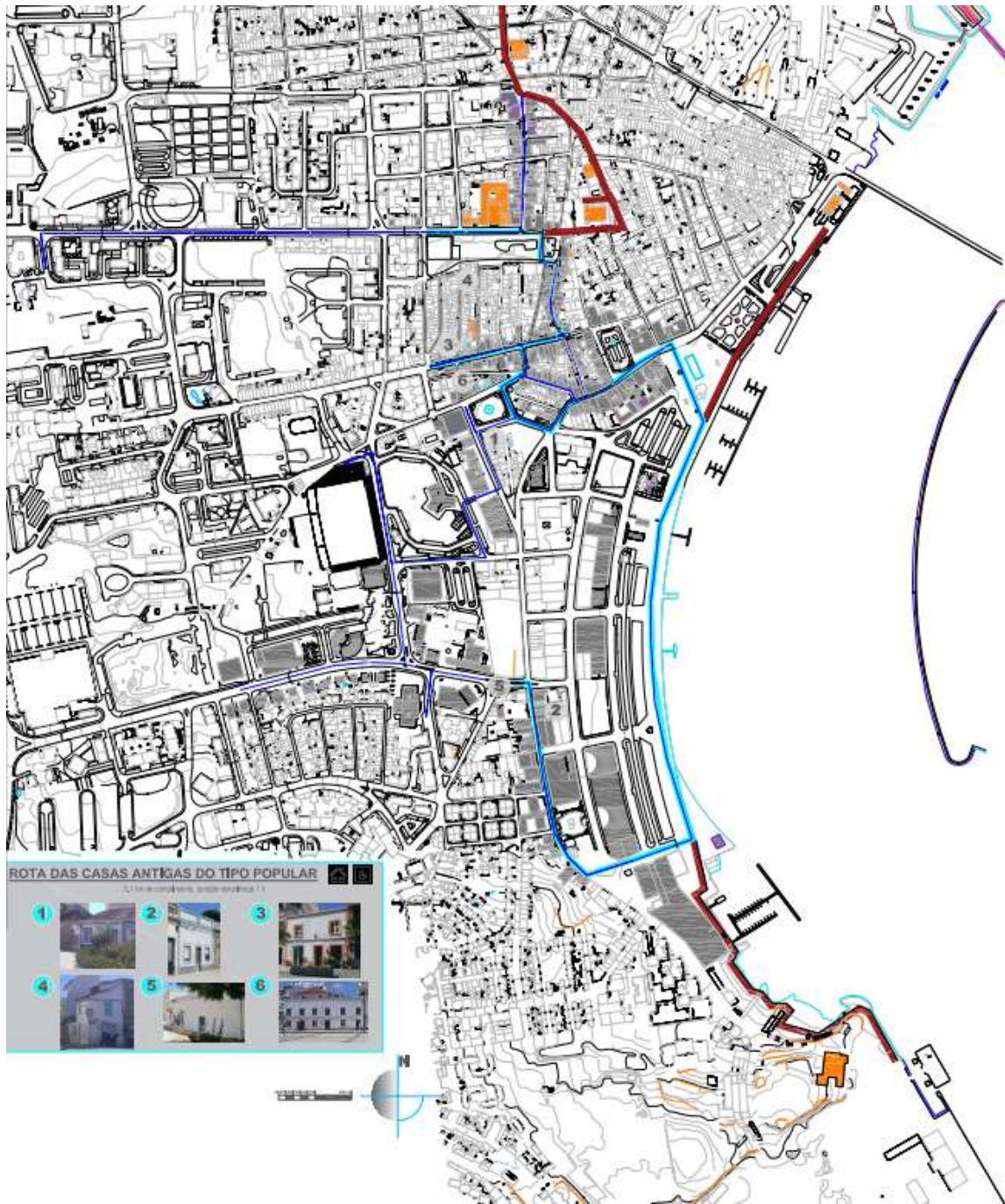
Outros elementos | Iluminação Pública | Fontes com peça de Bordalo Pinheiro e painéis de azulejaria em bancos/assentos públicos | Coreto | Arquitetura industrial (CONT.I)

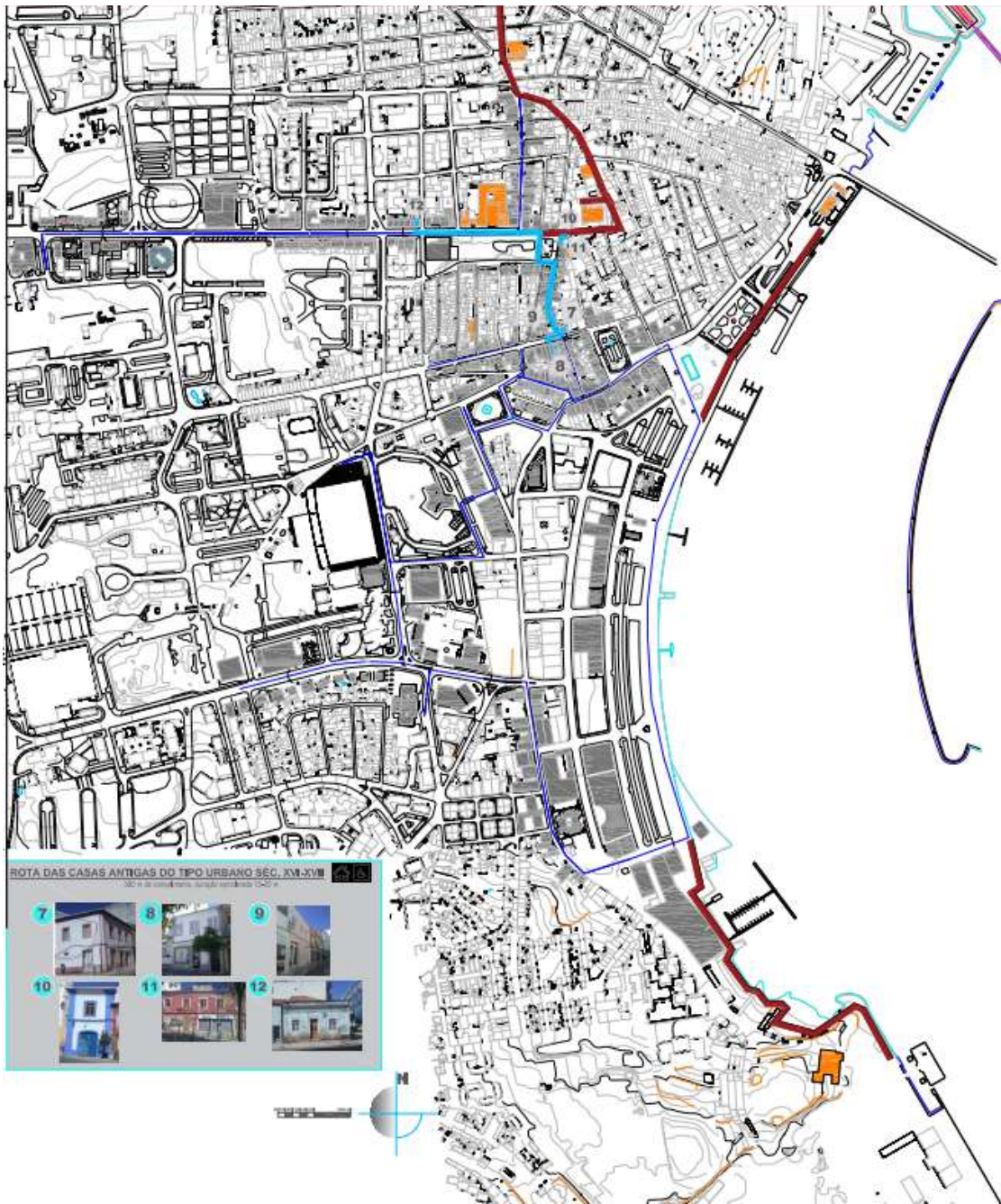


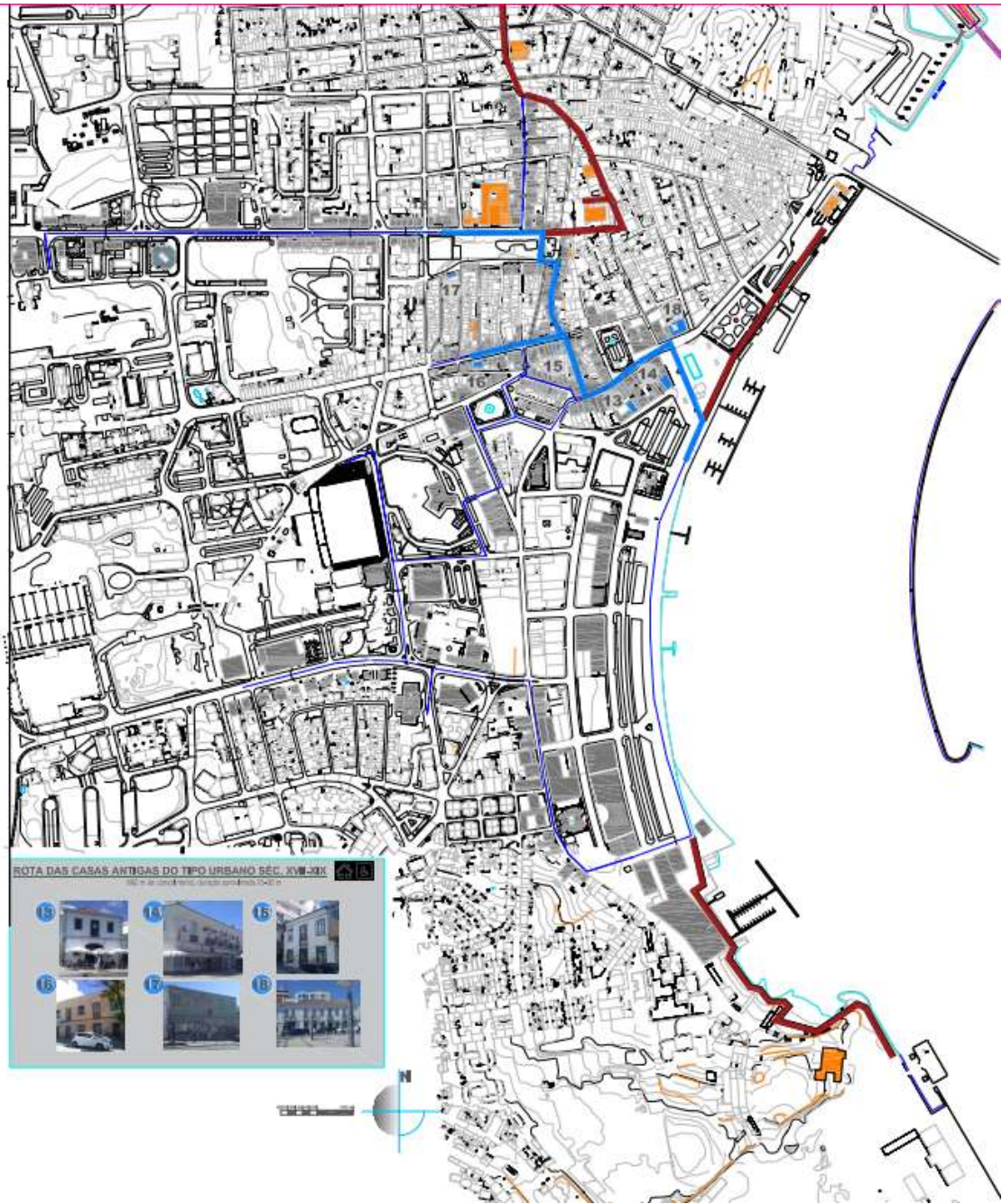
Elementos | Chaminés

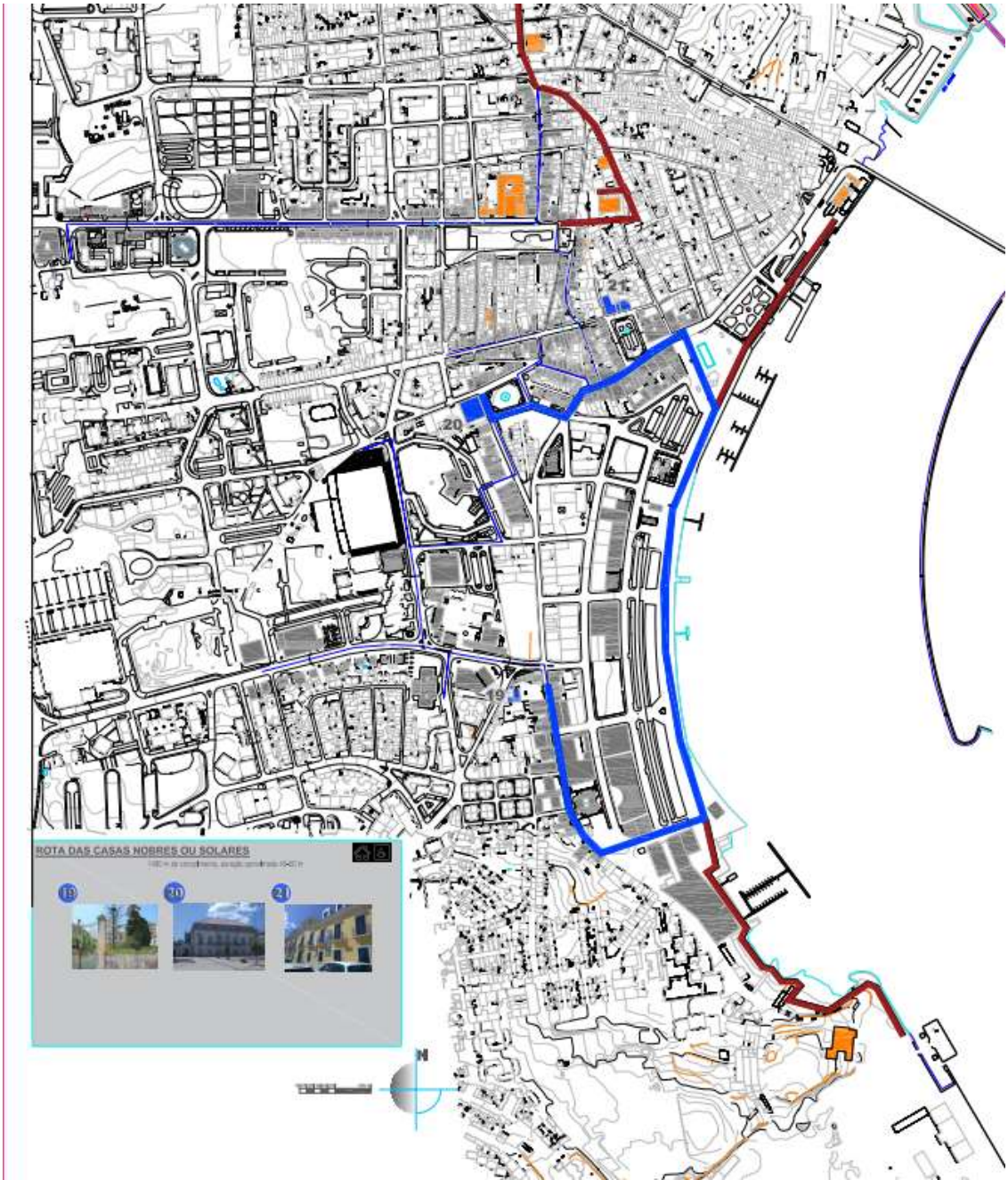


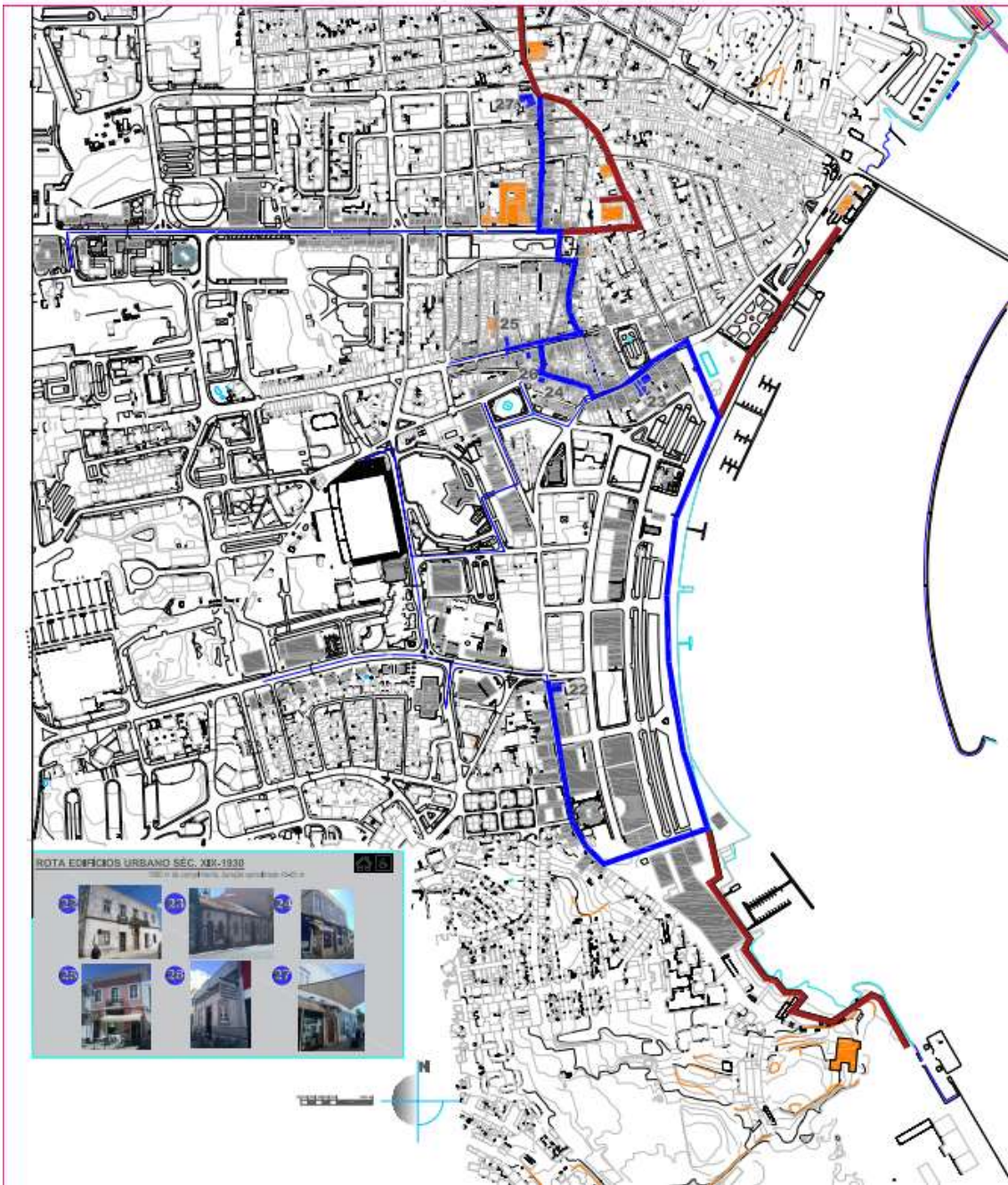
Apêndice B | Mapas de caracterização de património, edifícios e edificado de interesse cultural na “Rota Turística Acessível” de Portimão

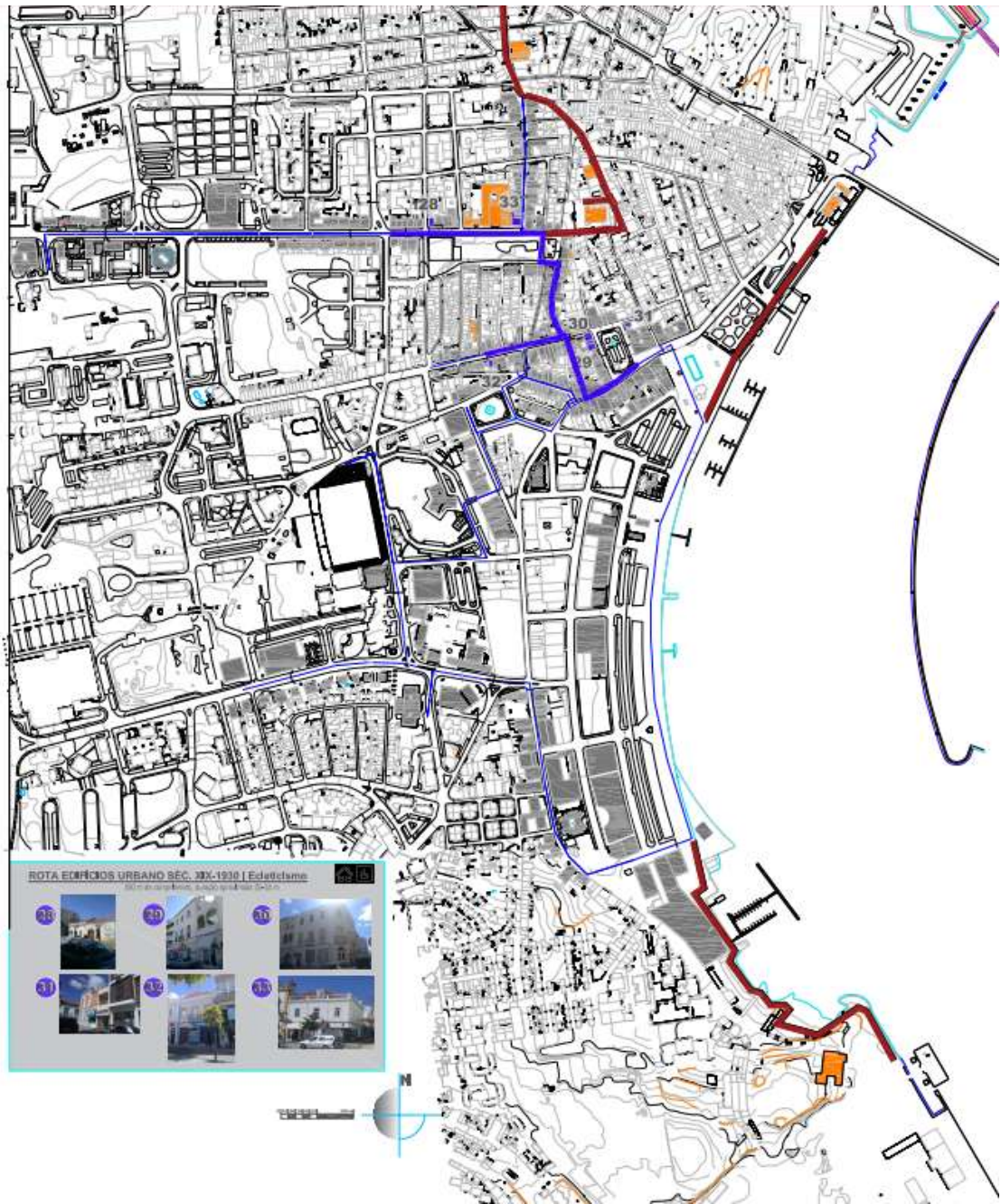


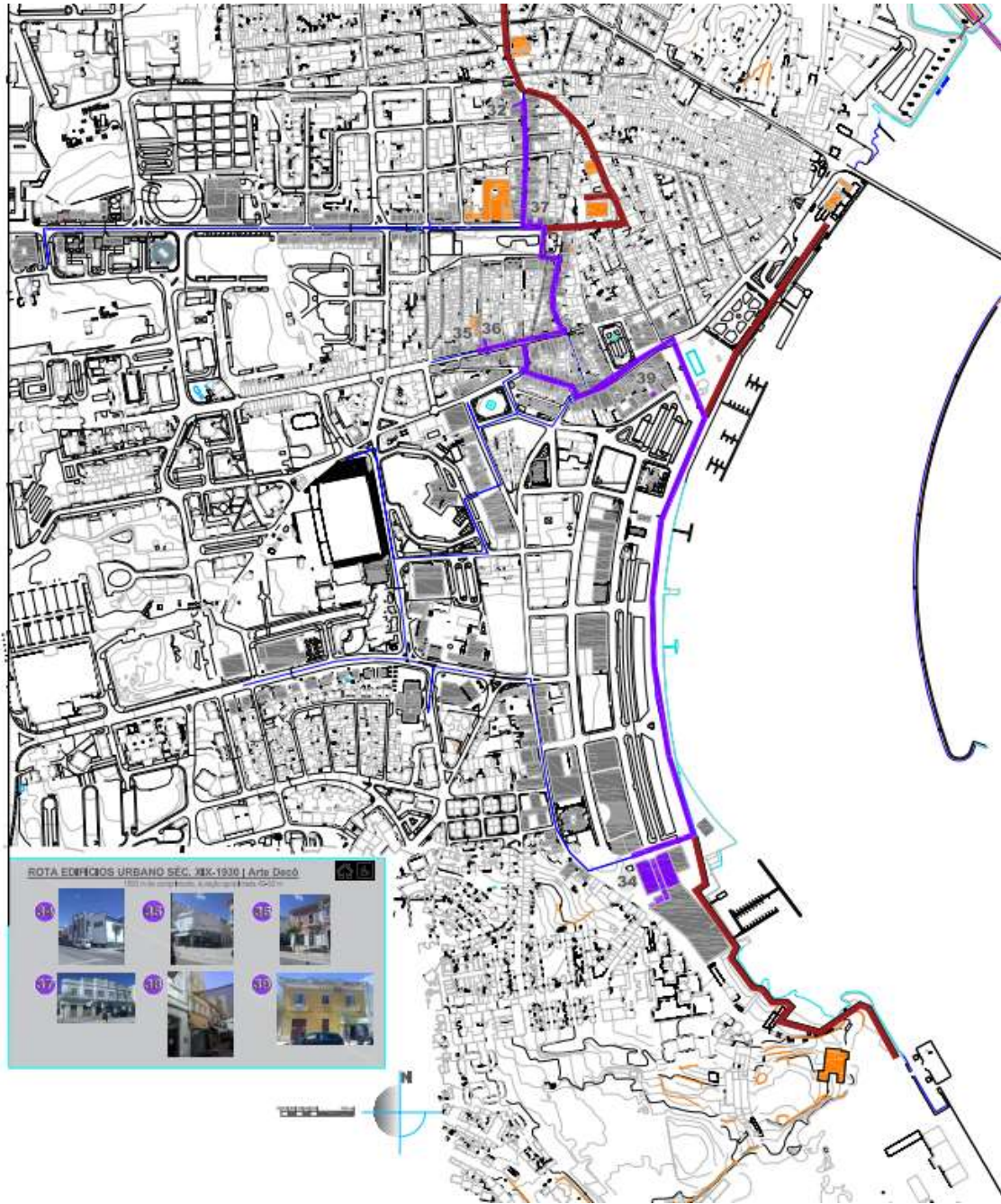


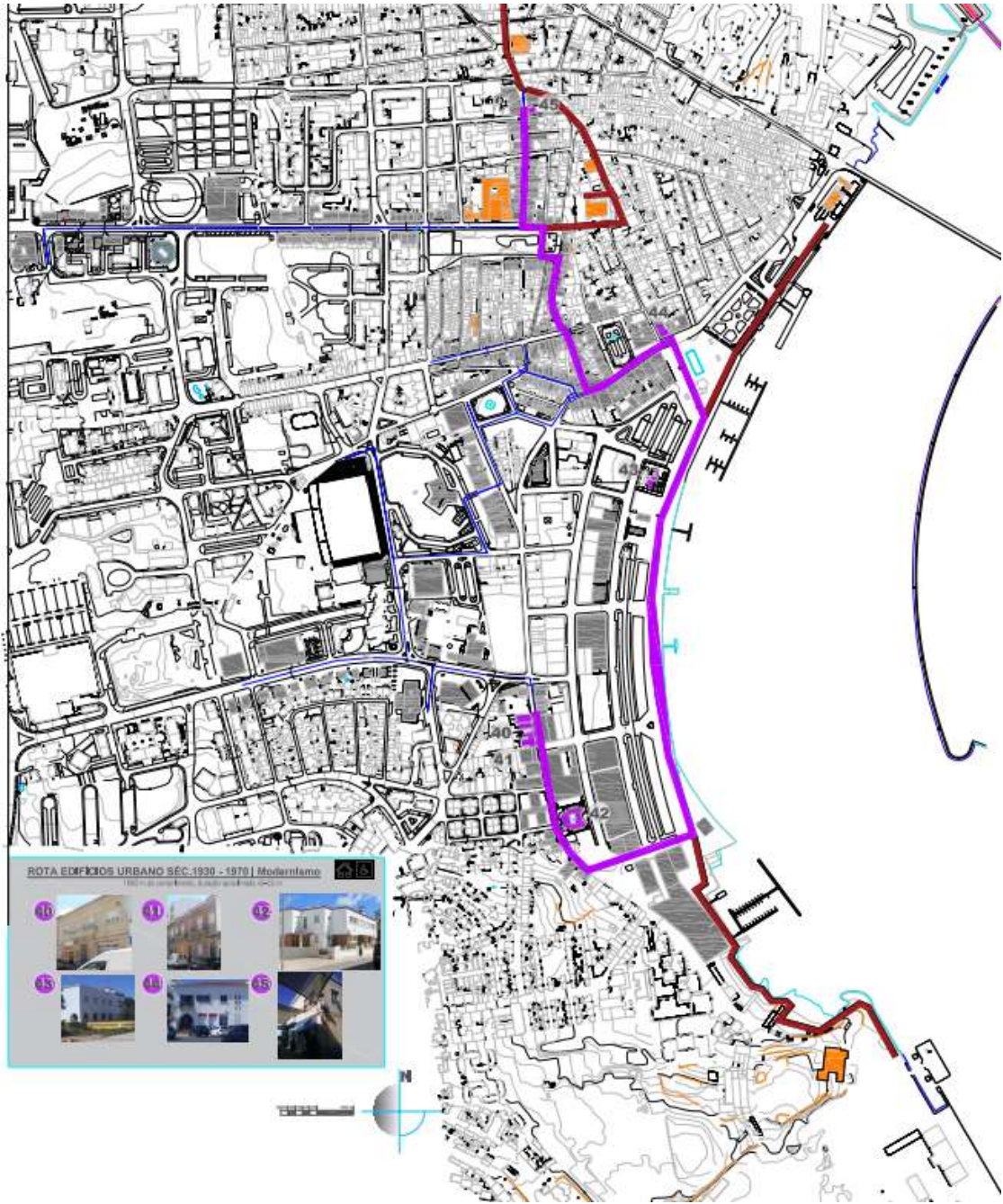


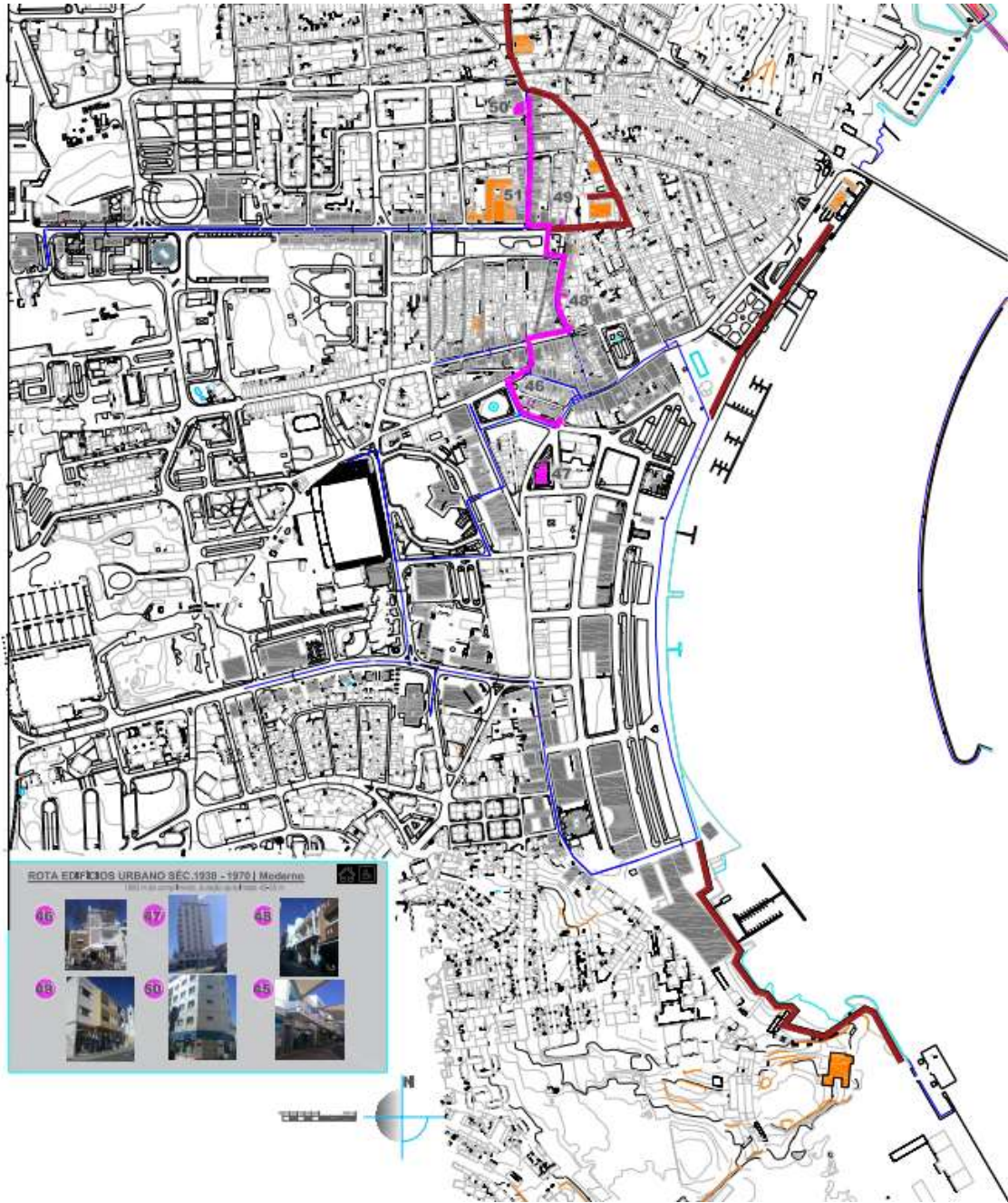


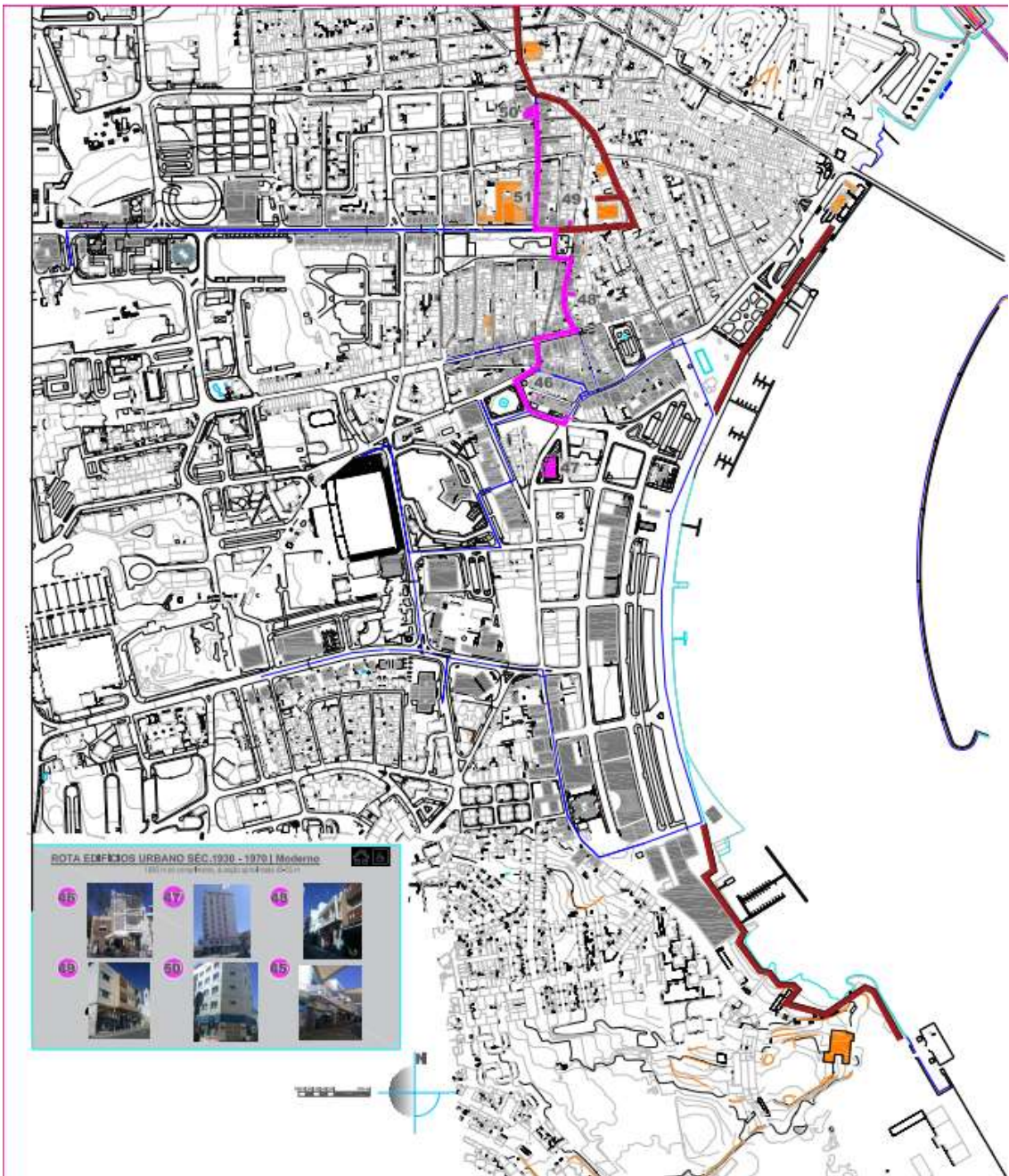


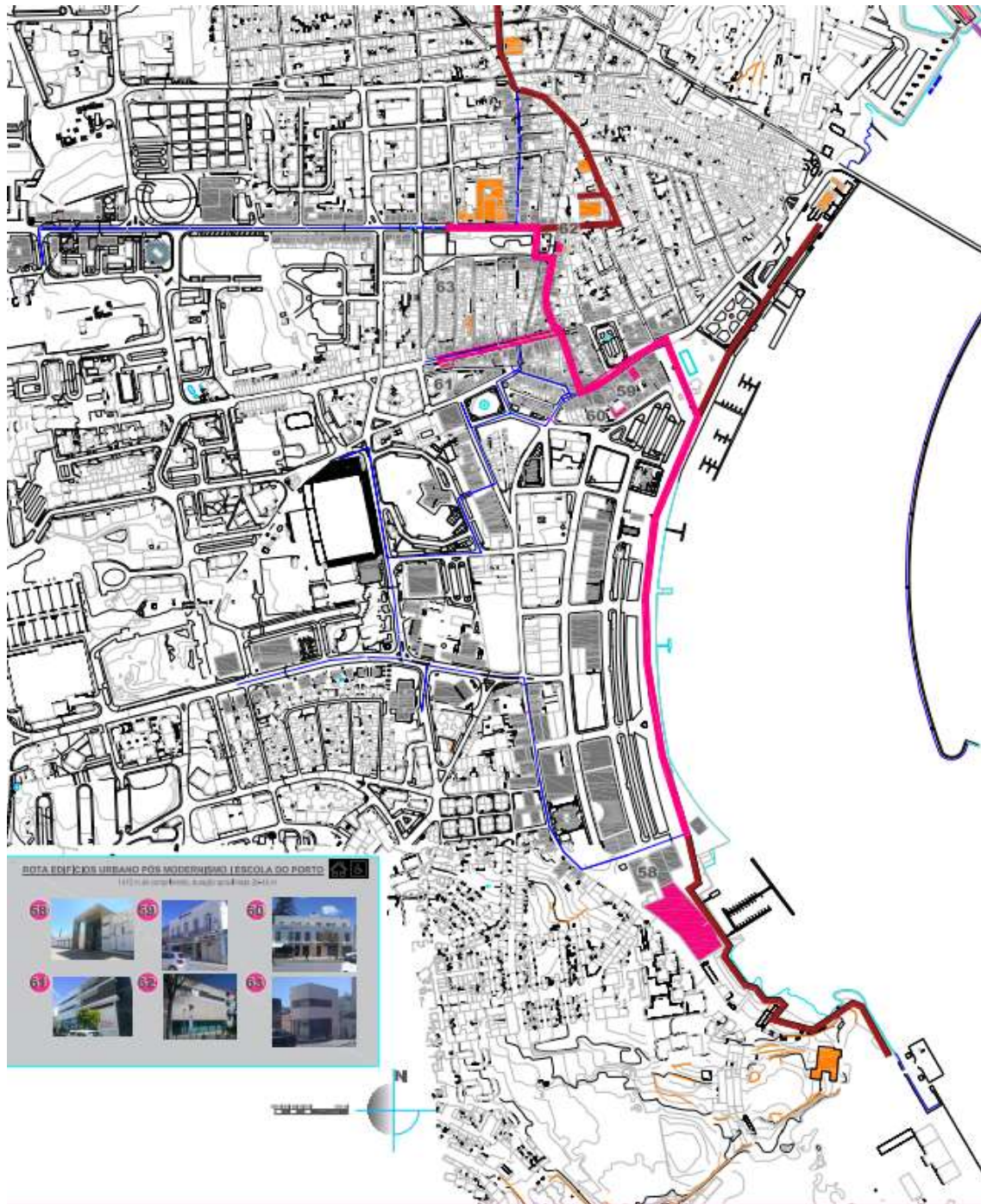


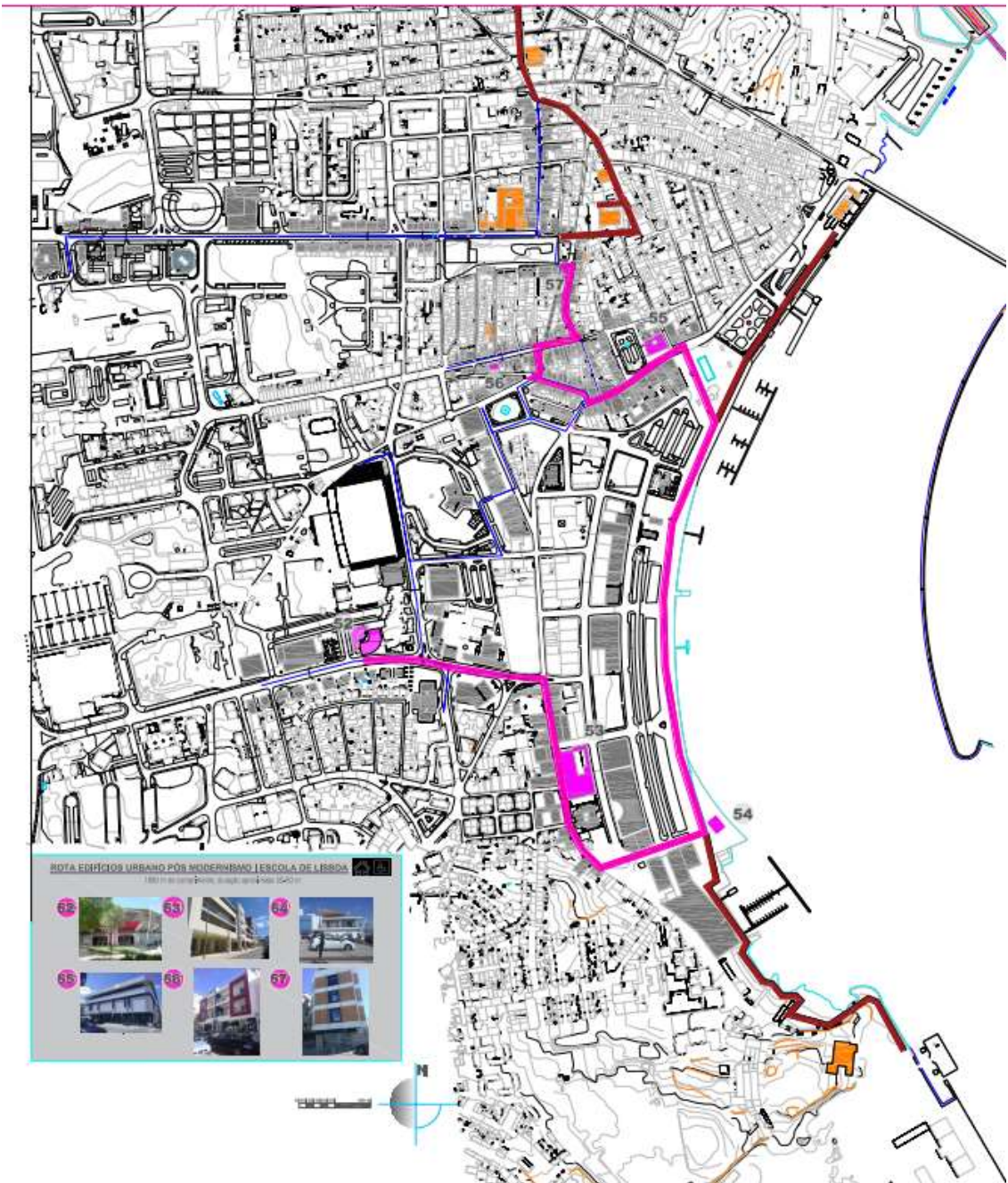


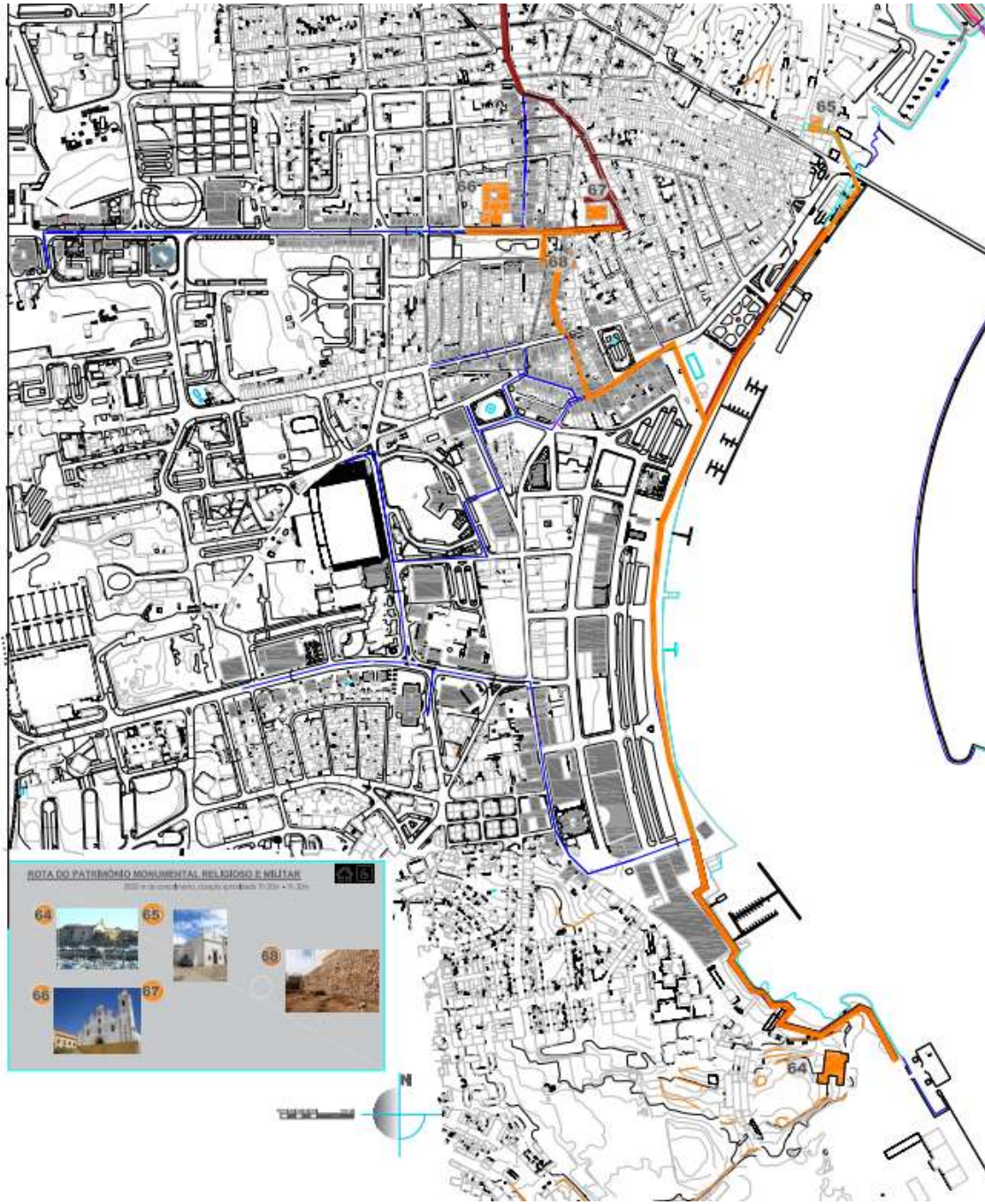


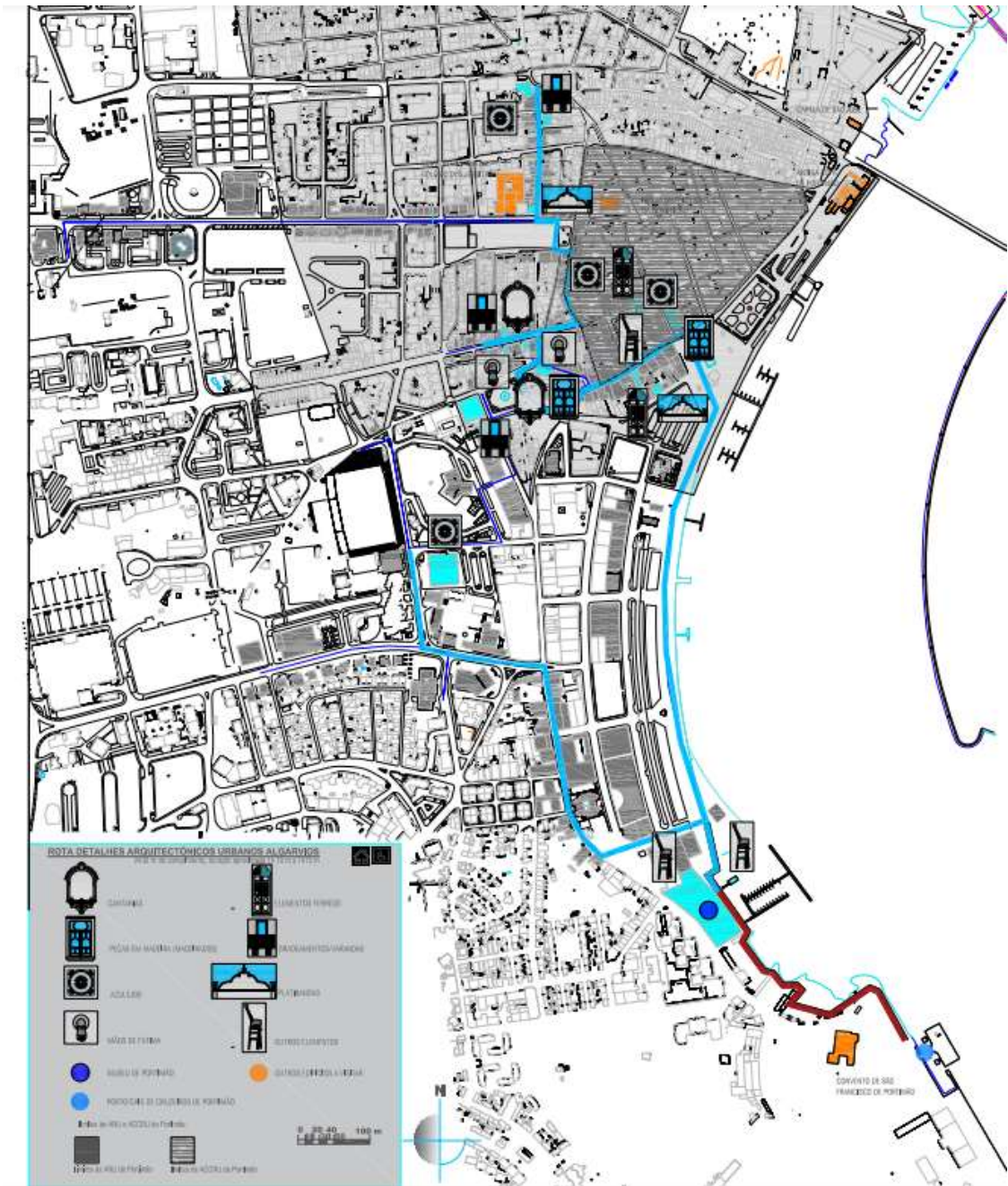


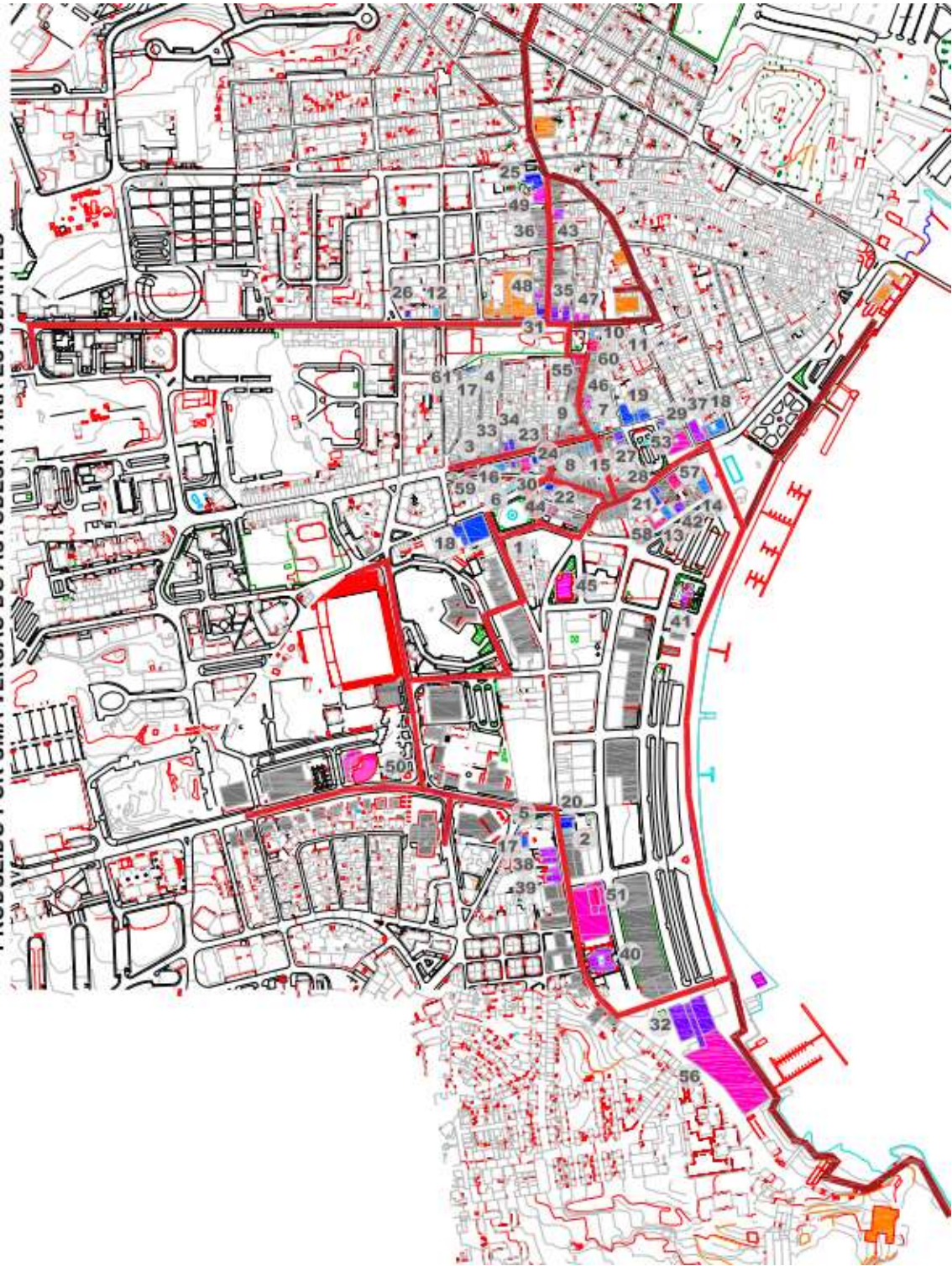












Apêndice C | Justificação dos questionários dos inquiridos

Autor e data da publicação	<u>Temática</u>	<u>Critério</u>
Batra (2009)	<u>Património e Paisagem do centro histórico Portimão e de Loulé</u>	Património arquitetónico e paisagístico local – Acessibilidade social cultural; Perceção do tipo de atividades/ experiências que os consumidores do centro histórico de Loulé/Portimão; Perceção da atividade de caminhar, usar rotas nos centros históricos; Perceção da importância das infraestruturas da via pública para os consumidores dos centros históricos
Esichaikul (2012)		
Eusébio, Carneiro, Kastenholz, & Alvelos (2017)		
Fenu & Pittarello (2018)	<u>Acessibilidade segundo a abordagem do Design Universal no centro histórico de Portimão/Loulé</u>	Acessibilidade dos objetos edificados culturais e do espaço público dos centros históricos – Acessibilidade social e física; Acessibilidade cultural e da paisagem urbana no âmbito da acessibilidade social; Acessibilidade universal da via pública pedonal Segurança espacial e noturna; Acessibilidade dos objetos edificados culturais e do espaço público dos centros históricos – Acessibilidade social e física / Acessibilidade universal da rota pedonal; Acessibilidade física e conectividade cultural local -funcionalidade e diversidade de atividades/ Perceção da acessibilidade no espaço público para os consumidores de espaços culturais nos centros históricos de Portimão/Loulé; Acessibilidade informativa urbana/ Perceção das condições existentes dentro de um museu – acessibilidade física e não física – para os consumidores de espaços culturais nos centros históricos de Portimão e de Loulé; Acessibilidade à informação e acessibilidade informativa/ Aplicativos ligados às redes e redes sociais; Acessibilidade informativa urbana inovadora, alternativa e complementar/Perceção e importância da acessibilidade nos serviços para os consumidores de espaços culturais nos centros históricos de Portimão/ Loulé / Aplicativos ligados às redes e redes sociais / Perceção e importância da acessibilidade nos serviços para os consumidores de espaços culturais nos centros históricos de Portimão/ Loulé; Acessibilidade informativa cultural local e aplicativos <i>App/QR/</i> Aplicativos <i>App</i> / Aplicativos / Audioguias; Acessibilidade e Mobilidade urbana - Vibração e vitalidade/ Acessibilidade urbanística/arquitetónica e aos transportes; Elementos identificadores dos consumidores das rotas pedonais dos

Apêndice C | Justificação dos questionários dos inquéritos (Cont.)

Autor e data da publicação	<u>Temática</u>	<u>Critério</u>
Fenu & Pittarello (2018)	<u>Acessibilidade segundo a abordagem do <i>Design Universal</i> no centro histórico de Portimão/Loulé</u>	consumidores das rotas pedonais dos centros históricos de Loulé/ Conhecimento da origem dos consumidores dos espaços culturais de Loulé / Conhecimento do tipo de estadia dos consumidores dos espaços culturais do centro histórico de Portimão/Loulé / Conhecimento da perceção da acessibilidade no espaço público para os consumidores de espaços culturais nos centros históricos de Portimão/Loulé
Kim, Lee, & Bonn (2017)		
Nunes (2011)		
Pereira (2011)		

Fonte: Elaboração própria (2023).

Apêndice D | identificação e avaliação dos peritos




Tabela 4.22 Identificação dos peritos

Áreas profissionais especialização	PERITO 1	PERITO 2	PERITO 3	PERITO 4	PERITO 5	PERITO 6	PERITO 7	PERITO 8	PERITO 9	PERITO 10	PERITO 11	PERITO 12
Peritos 3 áreas sociais 3 área do turismo 2 área do Turismo Cultural 2 área da mobilidade e acessibilidade 2 área da arquitetura e património arquitetónico	Psicóloga – especialista em inovação e competitividade empresarial	Marketing e Turismo especialista em Turismo Acessível e turismo sênior	Arquiteta especialista em Arquitetura e Acessibilidade Universal	Técnica Superior RTA - Gestão da qualidade em turismo	Engenheiro Civil - Acessibilidade em transportes públicos	Educadora/psicóloga especialista em Memórias locais/Património Cultural Imaterial e digital storytelling para o Turismo	Marketing turístico - Turismo Cultural, criativo e museologia	Sociologia	Socióloga - Inovação e inclusão social	Jurista e especialista em acessibilidade	Arquiteta especialista em Reabilitação de património arquitetónico cultural e paisagístico	Psicologia vertente genética e educação

Legenda: 2 masculinos | 10 femininos | 4 pessoas com mobilidade reduzida (2 de cada sexo); 1 arquiteta, expert em acessibilidade/ *Design* Universal; 1 arquiteta, prof. na Universidade de Évora; 1 engenheiro civil, expert em mobilidade/ *Design* Universal; 2 Sociólogas, professoras na Universidade do Algarve; 1 Jurista; 2 Psicólogas, professora da Universidade do Algarve; 1 Doutora em *Marketing* e Turismo, professora na Universidade de Vigo; 1 Técnica Superior na instituição Região de Turismo do Algarve; 1 Educadora/psicóloga; 1 Doutora em *Marketing* turístico, professora na Universidade do Algarve.

Fonte: Elaboração a própria (2023).

Tabela 4.23 Avaliação dos peritos

Agrupamento dos Peritos por áreas	PERITO 1	PERITO 9	PERITO 12	PERITO 2	PERITO 4	PERITO 6	PERITO 3	PERITO 11	PERITO 10	PERITO 5	PERITO 7	PERITO 8
	<p> Quadrado cheio - perito aprovou o parâmetro</p> <p> Quadrado em branco - perito não aprovou/desacordo o parâmetro</p> <p> Quadrado em branco/azul - perito deu correções/sugestões ao parâmetro</p>											
1. Como avalia a importância dos edifícios que fazem parte dos itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé para uma melhor compreensão da cultura local												
2. Como avalia os espaços culturais dos itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé – museus, galerias e o cineteatro												
3. Como avalia, no geral, a acessibilidade dos itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé, incluindo para pessoas com mobilidade reduzida												
4. Como avalia, no geral, o património e monumentos existentes nos itinerários “Comércio” e “Património” de Loulé												
5. Como avalia os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé para conhecer o centro histórico de Loulé												
6. Como avalia os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé em termos de pavimento da via pública												
7. Como avalia os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé em termos de inclinação – declive das ruas/vias												
8. Como avalia os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé em termos de largura das ruas/vias												
9. Como avalia os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé em termos de iluminação – espaços públicos e espaços culturais												
10. Como avalia os itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé em termos dos passeios pedonais												

23. Como avalia, no futuro, a existência de informação em diferentes formatos e alternativos, tais como em códigos QR ou aplicações App gratuitas, sobre a cultura local, edifícios e sobre os itinerários pedonais no centro histórico/itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé												
24. Como avalia as rampas de acesso alternativo aos espaços culturais e comerciais dos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé												
25. Como avalia, no futuro, a aplicação de cotas de soleira/pavimentos reduzidas ou a existência de plataformas elevatórias nas entradas dos espaços culturais e comerciais existentes nos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé												
26. Como avalia os parques de estacionamento integrados nos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé												
27. Como avalia os parques de estacionamento integrados nos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé												
28. Como avalia os espaços públicos dos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” adaptados para famílias com crianças, seniores e para estrangeiros												
29. Como avalia a qualidade intrínseca visual nos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé - os jardins, as fontes, os espelhos de água												
30. Como avalia a qualidade visual do fundo cénico nos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé - qualidade das vistas e dos miradouros												
31. Como avalia a variedade de arte pública (estátuas) nos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé												
32. Como avalia, no futuro, a existência de arte urbana ou mais arte pública (esculturas) nos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé												
33. Como avalia o acesso à rede de transportes locais ao longo dos itinerários pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé – a acessibilidade das paragens de autocarros (EVA, Apanha-me)												

Apêndice E | Questionário/Inquérito em Português aplicado na “Rota Turística Acessível” de Portimão – Época Baixa e Época Alta

Questionário/Inquérito aplicado na “Rota Turística Acessível” de Portimão – Época Alta e Época Baixa

Ex. m o/a SR./SR.ª, ¶




Este questionário faz parte de uma investigação no âmbito do Doutoramento em Turismo a decorrer na Faculdade de Economia da Universidade do Algarve. Tem como objetivo determinar o nível de satisfação do turista das condições de acessibilidade universal em centros históricos, nomeadamente as rotas pedonais da cidade de Loulé. A sua participação é fundamental para a concretização desta investigação.¶




Toda a informação recolhida é confidencial e tem caráter anónimo, sendo apenas tratada de forma estatística ou agregada. Ao preencher este questionário concorda que os dados sejam trabalhados estatisticamente e que os resultados do estudo sejam apresentados em contexto académico e científico.¶



Caso seja necessário algum esclarecimento adicional em relação a este inquérito ou em relação aos seus objetivos, é favor contactar pessoalmente a investigadora Ana Rodrigues, pelo e-mail ar51488@ualg.pt¶

Muito obrigado¶

Património e Paisagem -- Acessibilidades do centro histórico de Portimão¶								
	Nada satisfatório¶							Excelente¶
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	
1. Como avalia a importância dos edifícios que fazem parte da Rota Turística Acessível de Portimão para uma melhor compreensão da cultura local?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Como avalia os espaços culturais da Rota Turística Acessível de Portimão – museus, galerias e teatro?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Como avalia, no geral, a acessibilidade da Rota Turística Acessível de Portimão, incluindo para pessoas com mobilidade reduzida?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Como avalia, no geral, o património e monumentos existentes na Rota Turística Acessível de Portimão?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Acessibilidade urbana -- Acessibilidades do centro histórico de Portimão¶								
	Nada satisfatório¶						Excelente¶	
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	
5. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão para conhecer o centro histórico de Portimão?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão em termos de pavimento da via pública?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão em termos de inclinação – declive das ruas/vias?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão em termos de largura das ruas/vias?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão em termos de iluminação – espaços públicos e espaços culturais?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão em termos de pavimento da via pública?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão em termos dos passeios pedonais?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12. Como avalia o canal acessível da Rota Turística Acessível de Portimão – possuidor de largura suficiente para uma boa circulação pedonal?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
 <p>1. Exemplo de dois tipos corredores acessíveis – Portimão e Lisboa¶</p>								
13. Como avalia, no geral, a Rota Turística Acessível de Portimão?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14. Como avalia, no futuro, a existência de uma temática cultural na Rota Acessível Turística de Portimão – ex. sobre a arquitetura nobre ou sobre a arquitetura do movimento modernista local ou sobre a indústria conserveira?¶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

a	Nada satisfatório							Excelente						
	1a	2a	3a	4a	5a	6a	7a	1a	2a	3a	4a	5a	6a	7a
15. → Como avalia os assentos existentes na Rota Acessível Turística de Portimão?	IX	IX	IX	IX	IX	IX	IX							
 <p>2. Assentos existentes no centro histórico/Rota Turística Acessível de Portimão</p>														
16. → Como avalia o número de esplanadas, cafés e restaurantes na Rota Acessível Turística de Portimão?	IX	IX	IX	IX	IX	IX	IX							
17. → Como avalia, no futuro, existem espaços comerciais ligados aos modos de confeção do artesanato local na Rota Acessível Turística de Portimão?	IX	IX	IX	IX	IX	IX	IX							
 <p>3. Exemplo de: Loja de artesanato local, Casa de empreita - Loulé</p>														
18. → Como avalia a sinalética urbana indicativa dos espaços culturais existente na Rota Acessível Turística de Portimão?	IX	IX	IX	IX	IX	IX	IX							
 <p>4. Sinalética indicativa dos espaços culturais no centro histórico/Rota Turística Acessível de Portimão</p>														
19. → Como avalia a sinalética informativa sobre os espaços públicos de interesse cultural existentes na Rota Acessível Turística de Portimão?	IX	IX	IX	IX	IX	IX	IX							
 <p>5. Exemplo de: Sinaléticos informativa dos espaços públicos no centro histórico/Rota Turística Acessível de Portimão</p>														

X	Nada-satisfatório	1o	2o	3o	4o	5o	6o	7o	Excelente
	X								
X									
20. Como avalia, no geral, a informação sobre a Rota Turística Acessível de Portimão, incluindo a disponível na internet e redes sociais?	X					X	X	X	
21. Como avalia a rede Wi-Fi gratuita no espaço público da Rota Turística Acessível de Portimão?	X					X	X	X	
22. Como avalia, no futuro, a existência de mapas informativos com a indicação dos edifícios culturais a visitar na Rota Turística Acessível de Portimão?	X					X	X	X	
 <p>6. Exemplo de Mapa de rotas pedonais com a indicação de espaços culturais a visitar - Loulé</p>									
23. →	X	X	X	X	X	X	X	X	
 <p>7. Exemplo de placas informativas em Braille sobre a Rota Turística Acessível de Portimão</p>									
24. → Como avalia, no futuro, a existência de informação, legendas/guia em Braille ou legendas interativas por tablet ou telemóvel nos espaços culturais no centro histórico/ Rota Turística Acessível de Portimão?	X	X	X	X	X	X	X	X	
 <p>8. Exemplo de: Audio informação, legendas/guia em Braille ou legendas interativas por tablet ou telemóvel - Loulé</p>									
25. → Como avalia, em termos satisfatórios e de acessibilidades, as entradas dos espaços culturais da Rota Turística Acessível de Portimão - existência de rampas, plataformas elevatórias?	X	X	X	X	X	X	X	X	
26. Como avalia as cotas de soleira/pavimentos serem reduzidas ou a existência de plataformas elevatórias existentes nas entradas dos espaços culturais e comerciais na Rota Turística Acessível de Portimão?	X	X	X	X	X	X	X	X	
27. Como avalia os parques de estacionamento integrados na Rota Turística Acessível de Portimão?	X	X	X	X	X	X	X	X	
28. Como avalia os espaços públicos na Rota Turística Acessível de Portimão adaptados para famílias com crianças, seniores e para-	X	X	X	X	X	X	X	X	

estrangeiros								
32		Nada satisfatório	0	0	0	0	Excelente	
32		1o	2o	3o	4o	5o	6o	7o
29. → Como avalia a qualidade intrínseca visual na Rota Turística Acessível de Portimão - jardins, fontes, espelhos de água?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
30. Como avalia a qualidade visual do fundo cénico na Rota Turística Acessível de Portimão - qualidade das vistas/miradouros?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
31. → Como avalia a variedade de arte urbana (pinturas murais) e arte pública (esculturas) existente na Rota Turística Acessível de Portimão?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
 <p>9. Arte urbana e arte pública (esculturas) no centro histórico de Portimão</p>								
32. → Como avalia, no futuro a existência de arte pública (estátuas) sobre a história local na Rota Turística Acessível de Portimão?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
 <p>10. Estátuas sobre as mulheres conserveiras, Portimão, estátua do Poeta Aleixo em Loulé</p>								
33. → Como avalia o acesso à rede de transportes locais ao longo da Rota Turística Acessível de Portimão - a acessibilidade das paragens de autocarros (EVA, Vai-Vém)?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
34. Como avalia, no geral, o centro histórico de Portimão em termos de acessibilidade?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
35. → Idade - Faixa Etária		Identificação - Acessibilidades do centro histórico de Loulé						
35. → Idade - Faixa Etária								
-16 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	36-45 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	56-65 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	+75 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	
16-25 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	26-35 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	46-55 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	66-75 anos	<input checked="" type="checkbox"/>	
36. → País de origem								
Portugal	<input checked="" type="checkbox"/>	-----Frância	<input checked="" type="checkbox"/>	Itália	<input checked="" type="checkbox"/>	Holanda	<input checked="" type="checkbox"/>	
Espanha	<input checked="" type="checkbox"/>	Inglaterra	<input checked="" type="checkbox"/>	Alemanha	<input checked="" type="checkbox"/>	Outros	<input checked="" type="checkbox"/>	
37. → Qual a sua cidade de origem / residência								

38. Escolaridade					
1.º ciclo (4.ª Classe)		3.º ciclo (12.º ano)		Mestrado	
2.º ciclo (7.ª ano)		Licenciatura		Doutoramento ou Pós-doutoramento	
39. Qual o tipo de férias que está a usufruir no Algarve					
Férias de lazer com mais de 5 dias		Visitar família e/ou amigos		Outros	
Miniférias (Short Break)		Em negócios/conferência			
40. Qual o motivo da sua estadia no centro histórico de Loulé (Instruções da pergunta: Seleccione só uma resposta)					
Conhecer a história e o património local		Ter uma experiência ao ar-livre passear e fazer caminhada urbana		Outros	
Ter uma experiência cultural		Para relaxar			
41. Qual a atividade, em período de férias, que gosta mais de fazer (Instruções da pergunta: Seleccione só uma resposta)					
Visitar museus galerias e centros históricos		Ver espetáculos culturais		Fazer compras	
Visitas guiadas		Conhecer a gastronomia local		Outros	
42. Quantas vezes por ano visita centros históricos/espacos culturais (dentro e fora do seu país de origem)					
uma (1 vez)		cinco a dez (5-10 vezes)			
duas a <u>quatro</u> (2-4 vezes)		mais de dez (+ 10 vezes)			
43. Quantas vezes por ano participa em atividades culturais (dentro e fora da sua residência)					
uma (1 vez)		cinco a dez (5-10 vezes)			
duas a <u>quatro</u> (2-4 vezes)		mais de dez (+ 10 vezes)			
44. Tem conhecimento da existência da Rota Turística Acessível de Portimão no centro histórico da cidade de Portimão					
sim		não			
45. Ao nível de saúde, possui alguma destas patologias (Instruções da pergunta: Seleccione uma ou mais respostas)					
Problemas de visão		Problemas de mobilidade		Inflamações oculares regulares – conjuntivites frequentes	
Problemas cardíacos ou respiratórios		Alergias, incluindo alimentares		Problemas de audição	Inflamações auditivas regulares - otites frequentes
					Outros, Qual?
Obs.					

Muito obrigada pela sua colaboração.

**Apêndice F | Questionário/Inquérito em Português aplicado nos percursos
pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé – Época Baixa e Época Alta**

Questionário/Inquérito aplicado nos percursos pedonais “Comércio” e “Património” de Loulé – Época Baixa e Época Alta

Exemplo ERIBR¹

Este questionário faz parte de uma investigação no âmbito do Doutoramento em Turismo a decorrer na Faculdade de Economia da Universidade do Algarve. Tem como objetivo determinar o nível de satisfação do turista das condições de acessibilidade universal em centros históricos, nomeadamente as rotas pedonais da cidade de Loulé. A sua participação é fundamental para a concretização desta investigação.





Toda a informação recolhida é confidencial e tem caráter anónimo, sendo apenas tratada de forma estatística ou agregada. Ao preencher este questionário concorda que os dados sejam trabalhados estatisticamente e que os resultados do estudo sejam apresentados em contexto académico e científico.


Caso seja necessário algum esclarecimento adicional em relação a este inquérito ou em relação aos seus objetivos, é favor contactar pessoalmente a investigadora Ana Rodrigues, pelo e-mail arib@uaalgv.org

Muito obrigado

Património e Paisagem - Acessibilidades do centro histórico de Loulé							
	Nível de satisfação						
	1	2	3	4	5	6	7
1. Como avalia a importância dos edifícios que fazem parte dos itinerários “Comercio” e “Património” de Loulé para uma melhor compreensão da cultura local							
2. Como avalia os espaços culturais dos itinerários “Comercio” e “Património” de Loulé – museus, galerias e o cinema							
3. Como avalia, no geral, a acessibilidade dos itinerários “Comercio” e “Património” de Loulé, incluindo para pessoas com mobilidade reduzida							
4. Como avalia, no geral, o património e monumentos existentes nos itinerários “Comercio” e “Património” de Loulé							
Acessibilidade urbana - Acessibilidades do centro histórico de Loulé							
	Nível de satisfação						
	1	2	3	4	5	6	7
5. Como avalia os itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé para conhecer o centro histórico de Loulé							
6. Como avalia os itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé em termos de pavimento da via pública							
7. Como avalia os itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé em termos de inclinação – declive das ruas/vias							
8. Como avalia os itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé em termos de largura das ruas/vias							
9. Como avalia a Rota Turística Acessível de Portimão em termos de iluminação – espaços públicos e espaços culturais							
10. Como avalia os itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé em termos dos passeios pedonais							
11. Como avalia, no futuro, os itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé terem um corredor/canal acessível							
 <p>1. Exemplo de construção acessível - Portimão</p>							
12. Como avalia, no geral, os itinerários “Comercio” e “Património” de Loulé							
13. Como avalia a existência de dois itinerários pedonais culturais temáticos no centro histórico de Loulé - o percurso “Comercio” e percurso “Património”							
14. Como avalia os assentos existentes ao longo dos itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé							
 <p>2. Assentos no centro histórico Loulé - itinerários pedonais “Comercio” e “Património” de Loulé</p>							

	Nada satisfatório					Excelente	
	1	2	3	4	5	6	7
15. Como avalia o número de esplanadas, cafés e restaurantes nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé							
16. Como avalia o número de espaços comerciais ligados ao artesanato local nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé							
17. Como avalia a sinalética urbana indicativa dos espaços culturais existentes nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé							
 <p>3 Sinalética urbana indicativa dos espaços culturais - Loulé</p>							
18. Como avalia a sinalética informativa sobre os espaços públicos de interesse cultural existentes nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé							
 <p>4 Pontos de informação, histórias locais ou edifícios, no centro histórico - Loulé</p>							
19. Como avalia, no geral, a informação sobre os itinerários "Comercio" e "Património" de Loulé, incluindo a disponível na internet e redes sociais							
20. Como avalia a rede WiFi gratuita no espaço público dos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé							
 <p>5 Acesso à rede WiFi no centro histórico de Loulé</p>							
21. Como avalia, no futuro, a existência de sinalética informativa em braille sobre os itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé							
 <p>6 Exemplo sinalética informativa em braille sobre a Vila Turística Associação de Portugal</p>							

	Nada satisfatório							Excelente						
	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7
22. Como avalia, no futuro, a existência de pontos de informação culturais sobre os espaços públicos no centro histórico/"Comercio" e "Património" de Loulé														
 <p>7. Sinalética informativa dos espaços públicos do centro histórico/Fica Tudo Aqui Associação de Portáteis</p>														
23. Como avalia, no futuro, a existência de informação em diferentes formatos e alternativos, tais como em códigos QR ou aplicações App gratuitas, sobre a cultura local, edifícios e sobre os itinerários pedonais no centro histórico/itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé														
 <p>8. Exemplo de QR e App de Museu de Portáteis - Portáteis</p>														
24. Como avalia as rampas de acesso alternativo aos espaços culturais e comerciais dos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé														
 <p>9. Rampas existentes nos espaços culturais dos itinerários pedonais "Comercio" e "Património"</p>														
25. Como avalia, no futuro, a aplicação de cotas de soleira/pavimentos reduzidos ou a existência de plataformas elevatórias nas entradas dos espaços culturais e comerciais existentes nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé														
 <p>10. Exemplo plataformas elevatórias e cota do pavimento inferior reduzido nas entradas de edifícios - Portáteis</p>														
26. Como avalia os parques de estacionamento integrados nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" de Loulé														
27. Como avalia os espaços públicos dos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" adaptados para famílias com crianças, seniores e para estrangeiros														
28. Como avalia a qualidade intrínseca visual nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" - os jardins, as fontes, os espelhos de água														
29. Como avalia a qualidade visual do fundo cénico nos itinerários pedonais "Comercio" e "Património" - qualidade das vistas e dos miradouros														

		Níveis de avaliação				Escolha		
		1	2	3	4	5	6	7
30. Como avalia a variedade de arte pública (estátuas) nos itinerários pedestres "Comercio" e "Património" de Loulé								
 <p>11. Algumas esculturas existentes no centro histórico de Loulé</p>								
31. Como avalia, no futuro, a existência de arte urbana ou mais arte pública (esculturas) nos itinerários pedestres "Comercio" e "Património" de Loulé								
 <p>12. Exemplos de Arte urbana e arte pública (esculturas) no centro histórico de Loulé - Portugal</p>								
32. Como avalia o acesso à rede de transportes locais ao longo dos itinerários pedestres "Comercio" e "Património" de Loulé – a acessibilidade das paragens de autocarros (EVA, Apanha-me)								
33. Como avalia, no geral, o centro histórico de Loulé em termos de acessibilidade								
Identificação - Acessibilidades do centro histórico de Loulé								
34. Idade - Faixa Etária								
-16 anos		36-45 anos		56-65 anos		+75 anos		
16-25 anos		26-35 anos		46-55 anos		66-75 anos		
35. País de origem								
Portugal		França		Itália		Holanda		
Espanha		Inglaterra		Alemanha		Outros		
36. Qual a sua cidade de origem/residência								
37. Escolaridade								
1.º ciclo (4.ª Classe)		3.º ciclo (12.ª ano)		Mestrado				
2.º ciclo (7.ª ano)		Licenciatura		Doutoramento ou Pós-doutoramento				
38. Qual o tipo de férias que está a usufruir no Algarve								
Férias de lazer com mais de 5 dias		Visitar família e/ou amigos		Outras				
Mini-férias (Short Break)		Em negócios/tenência						

39. Qual o motivo da sua estadia no centro histórico de Loulé (Instruções da pergunta: Seleccione só uma resposta)					
Conhecer a história e o património local		Ter uma experiência ao ar-livre passear e fazer caminhada urbana		Outros	
Ter uma experiência cultural		Para relaxar			
40. Qual a atividade, em período de férias, que gosta mais de fazer (Instruções da pergunta: Seleccione só uma resposta)					
Visitar museus galerias e centros históricos		Ver espetáculos culturais		Fazer compras	
Visitas guiadas		Conhecer a gastronomia local		Outros	
41. Quantas vezes por ano visita centros históricos/espacos culturais (dentro e fora do seu país de origem)					
uma (1 vez)		cinco a dez (5-10 vezes)			
duas a <u>quatro</u> (2-4 vezes)		mais de dez (> 10 vezes)			
42. Quantas vezes por ano participa em atividades culturais (dentro e fora da sua residência)					
uma (1 vez)		cinco a dez (5-10 vezes)			
duas a <u>quatro</u> (2-4 vezes)		mais de dez (> 10 vezes)			
43. Tem conhecimento da existência da Rota Turística Acessível de Portimão no centro histórico da cidade de Portimão					
sim		não			
44. Ao nível de saúde, possui alguma destas patologias (Instruções da pergunta: Seleccione uma ou mais respostas)					
Problemas de visão		Problemas de mobilidade		Inflamações oculares regulares - conjuntivites frequentes	
Problemas cardíacos ou respiratórios		Alergias, incluindo alimentares		Problemas de audição	
				Inflamações auditivas regulares - otites frequentes	
				Outros, Qua? <input type="text"/>	

Muito obrigada pela sua colaboração.