

IV Conferência Internacional para a Inclusão 2016

Livro de atas

INCLUDiT

Conferência Internacional
para a Inclusão

Análise da acessibilidade de percursos culturais em Faro. Um contributo para a Regeneração Urbana e o Turismo Acessível

Manuela Pires Rosa (Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações, Universidade do Algarve)

Isabel Landim (Consultora em Acessibilidade Universal)

Nuno de Santos Loureiro (Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade do Algarve)

Resumo:

O Turismo Acessível para Todos atende ao desenvolvimento de atividades de lazer e tempo livre por todo o tipo de pessoas, independentemente das suas condições físicas, sensoriais, sociais ou culturais. Acontece que na sociedade há um conjunto de barreiras físicas que limitam a atividade turística das pessoas com mobilidade reduzida, sobretudo as com deficiência.

Os princípios do Design Universal devem incorporar-se no desenho urbano das cidades, na arquitetura dos edifícios, nos meios de transporte e nas tecnologias de informação e comunicação, de forma a promover a inclusão social e qualidade de vida de todos.

Com esta comunicação pretende-se apresentar a análise e o diagnóstico das condições de acessibilidade universal da rede de percursos pedonais, de interesse cultural, localizada no Centro Histórico da cidade de Faro. Pretende averiguar-se se as suas características físicas respeitam as exigências do Regime Jurídico Nacional da Acessibilidade.

O diagnóstico é concretizado através de um modelo de avaliação do grau de conformidade dos espaços considerando parâmetros de acessibilidade urbanística. A metodologia aplicada, através de um Sistema de Informação Geográfica, constitui um instrumento de apoio à decisão nos processos de regeneração urbana. Os resultados apontam para situações de inacessibilidade nos percursos culturais comprometendo os objetivos do turismo acessível e sustentável.

Palavras-chave: turismo acessível; percursos pedonais culturais; *design* universal; sistemas de informação geográfica; regeneração urbana

Abstract:

Accessible Tourism for All considers the development of leisure activities and free time by all types of people, regardless their physical, sensory, social or cultural conditions. It turns out that, in society, there is a set of physical barriers that limit the tourist activity of people with reduced mobility, especially those with disabilities.

The principles of Universal Design should be incorporated into the urban design of cities, the architecture of buildings, the means of transportation and the information and communication technologies, in order to promote social inclusion and quality of life for all.

This communication intends to present the analysis and diagnosis of the conditions of universal accessibility of a network of pedestrian routes, of cultural interest, located in the Historic Center of the city of Faro. It

INCLUDIT IV

seeks to ascertain whether its physical characteristics comply with the requirements of the National Accessibility Legal Regime.

The diagnosis is made through an evaluation model of the degree of conformity of the spaces considering parameters of urban accessibility. The applied methodology, through a Geographic Information System, is an instrument to support decision making in urban regeneration processes. The results point to situations of inaccessibility in cultural footways compromising the objectives of accessible and sustainable tourism.

Keywords: Accessible tourism; accessible and cultural footpaths; universal design; Geographic Information Systems; urban regeneration

Introdução

O Turismo Acessível para Todos é definido como uma forma de turismo que permite o desenvolvimento de atividades de lazer e tempo livre de maneira que possam ser desfrutadas por todo o tipo de pessoas, independentemente das suas condições físicas, sensoriais, sociais ou culturais.

Acontece que nos sistemas urbanos e de transportes há um conjunto de barreiras físicas que limitam a atividade turística das pessoas com mobilidade reduzida, sobretudo as com deficiência. A cadeia de barreiras físicas ao planificar uma viagem (Diego & Velasco, 2003) considera as fases de reserva (ex. agências de viagens, internet), de transporte (deslocação no meio urbano, acesso aos terminais e aos meios de transporte) de destino (deslocamento no meio físico do destino, interior do equipamento hoteleiro, acesso a museus, teatros e cinemas) e de regresso (deslocação até ao ponto de origem).

Em consequência, os princípios do Design Universal devem incorporar-se no desenho urbano das cidades, na arquitetura do edificado e nos meios de transporte, de forma a promover a inclusão social e, também, a qualidade de vida de todos, estando estes atributos associados à sustentabilidade social.

A presente investigação considera a acessibilidade dos centros históricos, requisito importante para o deslocamento no meio físico do destino turístico e focaliza-se nas condições de acessibilidade física dos passeios.

Com este artigo pretende-se desenvolver uma análise e diagnóstico das condições de acessibilidade da rede pedonal do Centro Histórico da cidade de Faro. Pretende-se averiguar se as características físicas da rede de percursos pedonais, de interesse cultural, respeitam as exigências da legislação portuguesa sobre acessibilidade (Decreto-Lei 163/2006 de 8 de Agosto). Esta legislação torna obrigatória a adoção de um conjunto de normas técnicas de eliminação de barreiras arquitetónicas em edifícios públicos, equipamentos coletivos e vias públicas para a melhoria da acessibilidade de todas as pessoas.

INCLUIÇÃO IV

O diagnóstico é concretizado através de um modelo de avaliação do grau de conformidade dos espaços considerando os parâmetros que integram a legislação referida. A sua espacialização é conseguida através de um Sistema de Informação Geográfica. Espera-se que este instrumento constitua um importante apoio à decisão em processos de regeneração urbana, contribuindo para a escolha de áreas prioritárias de intervenção por parte dos municípios.

1. Infraestruturas pedonais acessíveis

2.1 Turismo acessível cultural

A "acessibilidade para todos" é considerada um atributo da sustentabilidade no setor do turismo devendo ser atendida nos transportes públicos (veículos, terminais e paragens), nas infraestruturas pedonais, na arquitetura dos edifícios, nas tecnologias de informação e comunicação e nos serviços.

O conceito de Turismo Acessível atende a este atributo pois "enables people with access requirements, including mobility, vision, hearing and cognitive dimensions of access, to function independently and with equity and dignity through the delivery of universally designed tourism products, services and environments. This definition is inclusive of all people including those travelling with children in prams, people with disabilities and seniors" (Darcy & Dickson, 2009, p. 34).

A Organização Mundial do Turismo considera o turismo acessível um segmento benéfico (UNWTO, 2011) e tem vindo a promover o conceito e a apresentar exemplos de boas práticas. Para além do direito à acessibilidade aos transportes e ao ambiente construído faz-se alusão ao direito a ter-se uma vida cultural incluindo o lazer, o desporto e o turismo.

Nos últimos anos têm vindo a ser desenvolvidos estudos sobre as condições de acesso universal de rotas culturais e os resultados demonstram que pode-se potenciar a acessibilidade sem comprometer a história, a arquitetura e o carácter dos monumentos (Michopoulou *et al.*, 2015).

A acessibilidade espacial e o acesso à informação são considerados atributos fundamentais nas rotas culturais (World Tourism Organization, 2015).

Num centro histórico a existência de percursos pedonais acessíveis constitui uma característica fundamental para garantir a vitalidade, a atratividade, a competitividade, a segurança e a convivialidade nestes espaços

INCLUIÇÃO IV

urbanos. Garantir características de qualidade nas infraestruturas pedonais constitui uma das principais medidas que podem ajudar a revitalização dos centros históricos, encorajando, assim, as pessoas da localidade e os turistas a usufruir, visitar, usar e permanecer nesse espaço, de uma forma mais assídua.

2.2 Características de uma rede pedonal de qualidade

O conceito de "*walkability*" traduz a aptidão dos percursos ou espaços para a deslocação pedonal, e procura contribuir para a criação de um mundo onde as pessoas optam pela marcha a pé e são capazes de andar de uma forma autónoma e agradável (Sauter *et al.*, 2006). A análise desta aptidão é fundamental para a definição de percursos culturais acessíveis.

No planeamento e projeto de uma rede pedonal de qualidade devem considerar-se as seguintes características: (a) Conectividade e adequabilidade; (b) Acessibilidade universal; (c) Segurança; (d) Legibilidade; (e) Conforto, atratividade e convivialidade.

Para se garantir conectividade e adequabilidade na rede pedonal é essencial que os percursos pedonais promovam a integração dos vários elementos do espaço urbano. A rede deve ser detentora de ligações contínuas e tão diretas quanto possível entre os pontos relevantes da estrutura ativa que compõe o espaço (habitação, equipamentos, serviços, comércio, atividades económicas, espaços verdes, paragens, interfaces de transporte, estacionamento). Devem garantir-se espaços canais desimpedidos de obstáculos, que assegurem a continuidade da rede pedonal e evitem ou minimizem as interrupções provocadas por outras vias ou equipamentos. No atravessamento das faixas de rodagem há que considerar a criação ou a requalificação das travessias pedonais de forma a serem funcionais, confortáveis, seguras e acessíveis.

Para se garantir a acessibilidade universal na rede pedonal, deve ter-se em consideração as necessidades de todos os utentes da via pública, incluindo as pessoas com mobilidade reduzida, de modo a proporcionar-lhes condições de usabilidade.

No atributo alusivo à segurança requer-se acalmia do tráfego motorizado e a criação de espaços que permitam o contacto visual entre os utentes e que sejam bem iluminados à noite.

A legibilidade depende de marcos visuais reconhecíveis (paisagísticos, arquitetónicos, artísticos) que facilitem a orientação dos peões.

INCLUDIT IV

As características de conforto, atratividade e convivialidade são essenciais para promover a marcha a pé. A infraestrutura pedonal deve dispor de equipamentos e materiais específicos de forma a propiciar o conforto físico e também psicológico, como por exemplo, pavimentos lisos, sombreamento, bancos de descanso, segurança. A rede pedonal ao ser atrativa e agradável, potencia a sua fruição e as interações sociais.

2.3 Acessibilidade universal

O aumento do número de pessoas com deficiência de ordem intelectual, emocional, sensorial, física ou comunicacional, conjugado com o envelhecimento da população, está a provocar a demanda de espaços e equipamentos acessíveis pois, no seu quotidiano, confrontam-se com barreiras físicas, impeditivas de uma participação cívica ativa e integral. Neste contexto, surgiu o conceito de "design universal" ou "design para todos" que assegura os direitos de acessibilidade a todos, incluindo as pessoas com necessidades especiais.

O desenho universal tem como objetivo conceber e criar, de uma forma independente e tão natural quanto possível, diferentes produtos e ambientes acessíveis, que possam ser entendidos e utilizados por todos, sem que seja necessário recorrer a adaptações ou a soluções especialmente concebidas (CE, 2001).

Assim, o projeto de um espaço público de acordo com o design universal deve considerar a diversidade humana de forma a ocorrer uma efetiva inclusão social. O direito de todos os indivíduos a participarem plenamente na vida da coletividade inclui o direito a terem acesso, utilizarem e entenderem o meio envolvente edificado.

De acordo com o Conceito Europeu de Acessibilidade "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" (EC, 2003). Assim, o desenho universal, deve ser atendido em todas as intervenções no meio físico, para a criação de cidades acessíveis a qualquer pessoa, desde o seu nascimento até à velhice, proporcionando a toda população o direito de usufruir e desfrutar do ambiente, de igual modo.

As infraestruturas pedonais devem assegurar a todos os peões o direito de transitar no espaço público, de uma forma cómoda e segura, tendo em conta as características e as necessidades particulares de cada um. Por exemplo, na execução de uma travessia pedonal, há que considerar as necessidades de todos os utentes, seguindo o princípio do uso equitativo, em consequência, deve garantir-se o acesso às pessoas que andam

INCLUIÇÃO IV

de cadeira de rodas, através do rampeamento dos passeios, e também, às pessoas com deficiência visual (cegos e amblíopes), em que o alerta de perigo deve ser percebido através de piso tátil e com diferenciação cromática.

2. Análise das condições de acessibilidade universal dos percursos culturais do centro histórico de Faro

3.1 Objetivos

O presente estudo de caso tem por objetivo estudar o nível de acessibilidade do centro histórico de Faro, já que este atributo é fundamental num contexto de inclusão social e de turismo cultural. Pretende-se averiguar se as características físicas das vias públicas existentes no centro histórico de Faro respeitam as exigências da legislação portuguesa sobre acessibilidade (Decreto-Lei 163/2006).

Neste âmbito é concretizada uma análise através de um modelo de avaliação do grau de conformidade dos espaços com a legislação referida. A identificação das barreiras urbanísticas foi integrada num sistema de informação geográfica (SIG) para permitir a representação dos resultados alcançados em mapas de classificação.

Os resultados obtidos constituirão um instrumento de apoio à decisão para a gestão das infraestruturas viárias, contribuindo para a escolha de áreas prioritárias a considerar nos processos de reabilitação urbana, tendo em vista uma cidade acessível a todos os cidadãos.

3.2 Caracterização da área de estudo

A cidade de Faro localiza-se no litoral sul de Portugal Continental, é capital de distrito e sede do município de Faro. Em 2011, apresentava uma população de 44119 habitantes e um índice de envelhecimento de 120,8 % (INE, 2012). Estando ladeada por vários esteiros da Ria Formosa e por ilhas arenosas, insere-se numa zona detentora de grande beleza cénica.

O centro histórico de Faro constitui uma importante centralidade com potencial comercial e turístico. Aí estão edificados alguns monumentos e eixos viários históricos relevantes que testemunham a história milenar desta cidade. A cidade antiga - denominada Vila-Adentro - foi estruturada em torno do Largo da Sé. No iní-

INCLUDiT IV

cio do século XVI, fora das alcaçarias e junto ao litoral, ocorre uma importante expansão urbanística decorrente da instalação de novos equipamentos, formando-se a “Mouraria” detentora de tradição artesanal e comercial. Os séculos XVII e XVIII são também um período de expansão urbanística correspondente à criação do “Bairro Ribeirinho” ligado à Ria Formosa e às suas atividades marítimas (adaptado de Paula e Paula, 1993).

De uma forma global, a estrutura física da rede viária do centro histórico de Faro apresenta, atualmente, problemas que dizem respeito à falta de acessibilidade pedonal pois no século XX as infraestruturas rodoviárias passaram a dominar o espaço urbano, colocando o automóvel no topo da hierarquia de acesso. Esta problemática deverá ser objeto de atenção com vista à revitalização de todo o centro histórico.

Alguns exemplos de obstáculos à acessibilidade pedonal presentes no centro histórico de Faro são apresentados na Figura 1 e mostram a existência de passeios estreitos, a ausência de conectividade nas infraestruturas pedonais, passagens pedonais com pavimento em paralelepípedos de granito irregulares e com rampas de acesso ao passeio inadequadas, automóveis estacionados em cima de passeios.

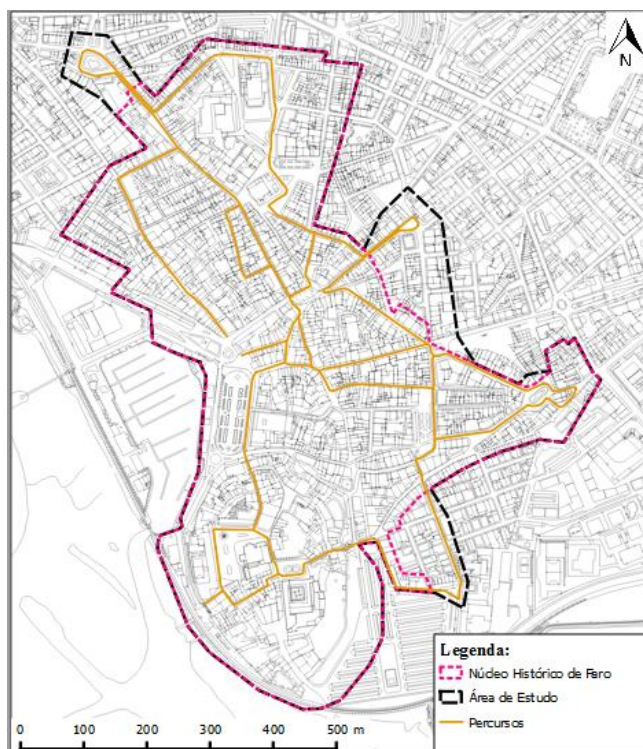


Fotos: Isabel Landim

Figura 1: Exemplos de obstáculos presentes no Centro Histórico de Faro

3.3 Análise da acessibilidade da área em estudo

A análise da área de estudo foi feita por fases. Primeiramente foi necessário estabelecer os percursos a analisar, com base nos pontos e itinerários relevantes enunciados pela Câmara Municipal e pelo Posto de Turismo. Estes percursos totalizam 13,6 km, distribuídos por vários arruamentos da cidade.



Nota: Base cartográfica disponibilizada pela Câmara Municipal de Faro

Figura 2: Área de estudo e percursos pedonais em análise no Centro Histórico de Faro

Numa segunda fase foi feita a identificação e levantamento *in situ* dos diversos percursos pedonais, tendo sido averiguados os seguintes critérios:

- Estado do piso;
- Largura livre de obstáculos dos passeios e inclinação transversal (ou na inexistência dos passeios a análise foi feita ao arruamento);
- Existência de obstáculos;
- Inclinação longitudinal dos arruamentos;
- Existência de travessias pedonais com remapeamento de acesso ao passeio e a análise da sua geometria.

O levantamento foi levado a cabo entre 4 de janeiro a 16 de fevereiro de 2014. Para o levantamento utilizou-se um medidor digital e um inclinómetro digital.

Na terceira fase utilizou-se um Sistema de Informação Geográfica, o *Quantum GIS* (versão 2.0.1), no qual se introduziu a cartografia vetorial fornecida pela Câmara Municipal de Faro, extraíndo-se da mesma a zona de estudo e, depois, delineando-se os percursos a classificar.

INCLUDiT IV

A informação obtida no levantamento *in situ* foi inserida. Introduziram-se todos os obstáculos presentes, classificando-os de acordo com a sua tipologia. O posicionamento dos obstáculos permitiu a elaboração da planta de avaliação de obstáculos.

Na tabela seguinte são apresentados os indicadores de avaliação da acessibilidade das infraestruturas pedonais para os “passeios e caminhos de peões” (Tabela).

Tabela 1: Indicadores de avaliação da acessibilidade dos passeios e outros caminhos de peões

Indicadores de avaliação adaptados do Decreto -Lei 163/2006				
Via Pública	Indicadores		Conforme	Não Conforme
Passeios e caminhos de peões	Estado do Piso		Estável	Não cumpre os requisitos de acessibilidade plena
			Durável	
			Firme	
			Contínuo	
	Altura Livre de obstáculos		≥ 2,4 m	<2,4 m
	Inclinação	Inclinação dos pisos e revestimentos na direção do percurso	≤ 5 %	> 5 %
		Inclinação dos pisos e revestimentos na direção transversal ao percurso	≤ 2 %	>2 %
	Largura livre de obstáculos	Largura livre adjacente a vias principais e vias distribuidoras	≥ 1,5 m	<1,5 m
Largura livre dos acessos pedonais no interior de áreas plantadas com comprimento total ≤ 7 m		≥ 0,9 m	<0,9 m	

Por último foi feita a classificação consoante o nível de acessibilidade avaliado, sendo os percursos classificados como “Conforme” ou “Não Conforme”. A não conformidade remete para quatro situações:

- a) A largura livre de obstáculos é inferior a 1,2 m;

INCLUIÇÃO IV

- b) O pavimento encontra-se degradado;
- c) A largura livre de obstáculos é inferior a 1,2 m e, simultaneamente, o pavimento encontra-se degradado;
- d) Situações em que a largura livre de obstáculos é superior a 1,2 m mas em que o pavimento se encontra degradado.

A classificação do nível de acessibilidade resultou da análise autónoma dos diferentes atributos de acessibilidade da via pública, fazendo prevalecer a importância localizada de cada obstáculo.

O nível de acessibilidade dos percursos foi representado no mapa temático (Figura 3) recorrendo a duas cores, sendo feita a distinção entre aqueles considerados "Conforme" e "Não Conforme", através de verde e vermelho, respetivamente.

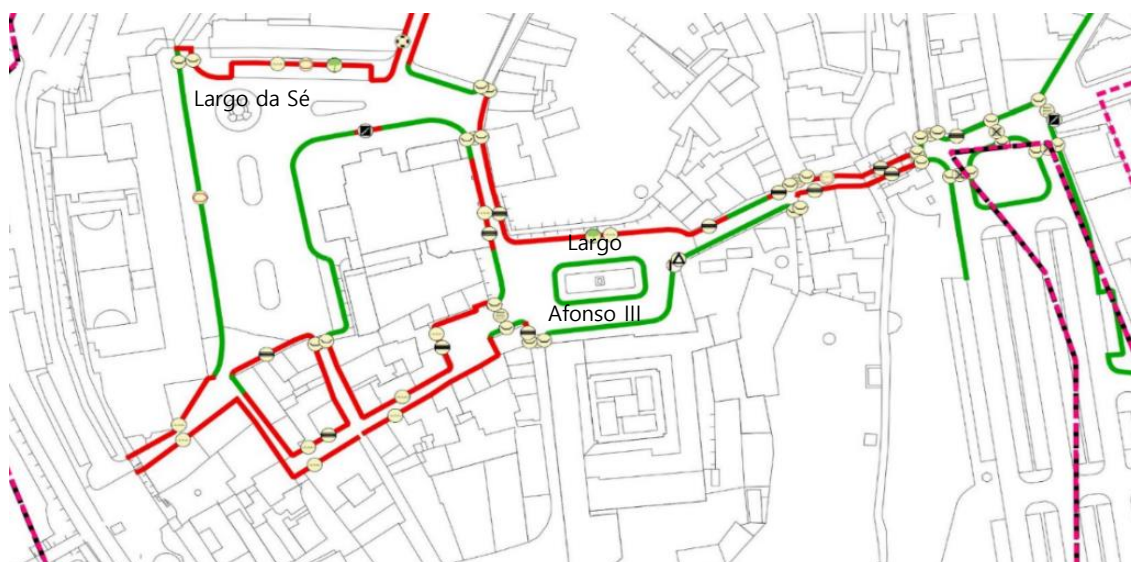
O *software* usado permitiu construir o mapa dos percursos, onde estão assinalados os diversos pontos críticos previamente identificados. Através do mapa facilmente se consegue perceber do nível de acessibilidade das infraestruturas pedonais, bem como, identificar a localização dos principais obstáculos que dificultam ou impedem a circulação de peões de mobilidade reduzida, na área de estudo.

Com base nos estudos levados a cabo *in situ* sobre a inclinação longitudinal medida com o inclinómetro digital, foram também analisados e classificados os diversos declives existentes, registando-se pontualmente inclinações superiores a 5 %. De igual forma foram analisadas as travessias pedonais.

3.4 Resultados da análise

Após a classificação dos percursos, foi feita a recolha de dados estatísticos de acordo com o nível de acessibilidade existente. Para a recolha de dados estatísticos, recorreu-se ao plugin para o software QGIS "Group Stats" Stats and analysis for vector layers data. Através da análise de indicadores apresenta-se o nível de acessibilidade existente nos percursos pedonais do centro histórico de Faro: 70,6 % da extensão dos percursos são conformes (Tabela 2). Em relação à inclinação longitudinal, na extensão de 13124 metros do percurso analisado, somente 3,6 % não está conforme com a legislação.

INCLUI IV



Legenda:

- Núcleo Histórico de Faro
- Área de Estudo
- Passeios com largura livre de obstáculos $\geq 1,2$ m e pavimento adequado conforme o DL
- Não Conforme o DL 163/2006

	Armário (EDP, Gás, ...)		Papeleira
	Arvore		Parquímetro
	Boca-de-incêndio		Passadeira
	Bola, Prumo, Muro		Passadeira Mal Dimensionada
	Grelha para Caldeira de Arvore		Passeio Subdimensionado/Inexistente
	Candeeiro de Iluminação Pública		Pavimento Degradado
	Contentor do Lixo		Quiosque
	Degrau, Escada ou Rampa		Rebaixamento de Passeio
	Floreira		Sinal de Trânsito
	Gradeamento		Estacionamento Abusivo no Passeio
	Marco do Correio		Obra ou Tapume
	MUPI		Obstáculo Comercial

Lista dos obstáculos urbanísticos presentes na área de estudo [simbologia adaptada de Teles & Silva (2010)]

Figura 3: Mapa de avaliação da acessibilidade das infraestruturas pedonais do centro histórico de Faro na Vila Adentro

Tabela 2: Nível de acessibilidade dos percursos pedonais

Nível de acessibilidade relativo à largura livre do passeio, existência de obstáculos e qualidade do pavimento	Extensão total do percurso (m)	Percentagem (%)
Conforme	9603,27	70,6
Não Conforme	4004,42	29,4

INCLUIÇÃO IV

Apesar do resultado conseguido para passeios e caminhos de peões, aquela acessibilidade é limitada devido ao facto de 100 % das travessias pedonais não estarem conformes às exigências da legislação sobre acessibilidade. Isto deve-se sobretudo à inexistência ou mal dimensionamento das rampas de acesso aos passeios/faixa de rodagem o que impossibilita ou dificulta o acesso dos turistas utilizadores de cadeiras de rodas no Centro Histórico de Faro.

No que se refere ao piso das rampas de acesso aos passeios/faixa de rodagem, na zona imediatamente adjacente às travessias de peões, constata-se que não têm faixas táteis de presença e direcional ou cor contraste e textura diferente ao restante piso, o que dificulta o acesso dos turistas cegos e amblíopes no Centro Histórico de Faro.

Conclui-se portanto, que apesar das características do Centro Histórico de Faro relativas à morfologia pouco acidentada do traçado da rede viária, as condições de acessibilidade são dissuasoras da deslocação de pessoas com deficiência.

3. Considerações finais

Com a metodologia de análise e diagnóstico da acessibilidade universal das infraestruturas pedonais foi possível identificar e mapear a sua conformidade (ou não) em face das exigências da legislação em vigor, nos percursos culturais do centro histórico de Faro. Assim, foi possível identificar as áreas de intervenção prioritárias que devem ser consideradas nos processos de reabilitação urbana. A metodologia aplicada poderá servir de ponto de partida para a análise e diagnóstico de acessibilidade de outros percursos pedonais.

Considera-se que a criação de infraestruturas pedonais acessíveis constitui um requisito vital para o desenvolvimento de centros históricos pois a requalificação urbana a que está associada tem, geralmente, um efeito multiplicador em termos da sua atratividade turística e comercial.

Agradecimentos

À Câmara Municipal de Faro pela disponibilização de cartografia vetorial e demais informação.

Referências Bibliográficas

- CE. (2001). Resolução ResAP (2001) 1: Sobre a introdução dos princípios de desenho universal nos programas de formação do conjunto das profissões relacionadas com o meio edificado. Comissão Europeia. Lisboa: Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência.
- 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.
- Decreto-Lei nº. 163/2006 de 8 de Agosto (2006): Diário da República nº. 152/2006 - I Série. Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social. fls. 5670 a 5689.
- Diego, D. M. P., & Velasco, J. G. (2003). Turismo Accesible "Hacia un Turismo para Todos". MAZARS.
- EC. (2003). The European Concept for Accessibility. European Commission. Acedido em 28 de setembro de 2016, em <http://www.eca.lu>.
- INE (2012). Censos 2011. Resultados definitivos, Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- Michopoulou, E., Darcy, S., Ambrose, I., & Buhalis, D. (2015). Accessible tourism futures: the world we dream to live in and the opportunities we hope to have. *Journal of Tourism Futures*, Vol. 1 Iss: 3, pp.179 - 188
- Paula, R., & Paula, F. (1993). Faro, Evolução Urbana e Património. Faro: Câmara Municipal de Faro.
- Sauter, D., Walker, J., & Tolley, R. (2006). Charte internationale de la marche: Créer des collectivités saines, viables et efficaces, où les gens choisissent de marcher. WALK 21.
- Teles, P., & Silva, P. R. (2010). Manual de Orientações Técnicas em matéria de acessibilidade e mobilidade no âmbito dos Planos Local e Municipal de Portimão. Câmara Municipal de Portimão.
- UNWTO. (2011). Tourism Towards 2030/Global overview. World Tourism Organization. Spain. 10-26, 32.
- World Tourism Organization (2015). Affiliate Members Global Reports, Volume twelve – Cultural Routes and Itineraries. Madrid: UNWTO.