



**Escola Superior
de Educação**

Politécnico de Coimbra

Turismo de natureza acessível: O caso dos passadiços na região centro de Portugal

Departamento de Turismo e Gastronomia

Mestrado em Turismo de Interior – Educação para a Sustentabilidade

2024, Maria Inês Rodrigues Medeiros



**Escola Superior
de Educação**

Politécnico de Coimbra

Maria Inês Rodrigues Medeiros

Turismo de natureza acessível: O caso dos passadiços na região centro de Portugal

Dissertação de Mestrado em Turismo de Interior – Educação para a Sustentabilidade,
apresentada ao Departamento de Turismo e Gastronomia da Escola Superior de Educação de
Coimbra para obtenção do grau de Mestre.

Trabalho realizado sob a orientação da Professora Doutora Eugénia Lima Devile

Trabalho realizado sob a coorientação da Professora Doutora Andreia Filipa Antunes Moura

Outubro, 2024

Agradecimentos

Agradeço à minha orientadora, Professora Doutora Eugénia Lima Devile e à minha coorientadora Professora Doutora Andreia Filipa Antunes Moura, o cuidado e o acompanhamento durante a realização desta dissertação, a orientação séria e meticulosa, a crítica construtiva assim como todos os conselhos que contribuíram para os resultados deste trabalho.

A toda a minha família nos quais encontrei força, afeto, paciência e apoio para continuar. Sem a sua ajuda, esta investigação não teria sido possível e o objetivo proposto não teria sido concretizado.

Ao meu namorado, um agradecimento especial pelo apoio em todos os momentos e por acreditar sempre em mim.

À minha melhor amiga por me ter motivado nos momentos mais difíceis, quando mais precisei de força.

Aos meus amigos pelo apoio e amizade ao longo deste percurso.

Resumo

Com o envelhecimento da população em muitos países e com o aumento do número de pessoas com deficiência, há um mercado substancial de viajantes que procuram destinos e serviços adaptados às suas necessidades específicas. Contudo, a presença de barreiras continua a ser um obstáculo significativo para que este grupo possa participar de forma equitativa nas atividades turísticas. Nos últimos anos, tem-se assistido a um reconhecimento da importância do turismo acessível. Muitos destinos turísticos têm implementado iniciativas para melhorar a acessibilidade, no entanto, os passadiços, que se tornaram uma atração popular em várias regiões do centro de Portugal, são um exemplo claro de um setor que necessita de ser repensado em termos de acessibilidade. Posto isto, esta dissertação pretende analisar a acessibilidade dos passadiços da região centro de Portugal e propor futuras melhorias que poderão ser implementadas para garantir o seu usufruto. Recorreu-se a uma metodologia qualitativa, por meio da análise: dos comentários de plataformas *online* e da observação participante. Os resultados obtidos, demonstram que as experiências dos visitantes ainda são negativamente afetadas pelos percursos degradados, a sinalização inadequada, a falta de transporte, a falta de manutenção e segurança. Ao longo do estudo, uma das limitações prendeu-se com o facto de não ter sido possível identificar através dos comentários *online*, quais os visitantes com mobilidade reduzida, o que limita a compreensão específica das suas experiências.

Palavras-chave: Acessibilidade, turismo acessível, passadiços, pessoas com mobilidade reduzida, barreiras.

Abstract

With the aging of the population in many countries and the increase in the number of people with disabilities, there is a substantial market of travelers looking for destinations and services adapted to their specific needs. However, the presence of barriers remains a significant obstacle to this group being able to participate equally in tourist activities. In recent years, there has been a recognition of the importance of accessible tourism. Many tourist destinations have implemented initiatives to improve accessibility, however, the walkways, which have become a popular attraction in several regions of central Portugal, are a clear example of a sector that needs to be rethought in terms of accessibility. That said, this dissertation aims to analyze the accessibility of the walkways in central Portugal and propose future improvements that could be implemented to ensure their enjoyment. A qualitative methodology was used to analyze comments on online platforms and participant observation. The results show that visitors' experiences are still negatively affected by degraded routes, inadequate signage, lack of transportation, lack of maintenance and safety. Throughout the study, one of the limitations was that it was not possible to identify which visitors had reduced mobility through the online comments, which limits the specific understanding of their experiences.

Keywords: Accessibility, accessible tourism, walkways, people with reduced mobility, barriers.

Índice

Resumo	ii
Abstract	iii
Índice de Figuras	ix
Índice de Tabelas	x
Índice de Gráficos	xi
Introdução.....	1
Parte I – Enquadramento Teórico.....	4
Capítulo I - Turismo Acessível: Desafios e perspetivas	4
1.1.Introdução	5
1.2.Definição do conceito de turismo acessível	5
1.3.Evolução e perspetivas do turismo acessível.....	10
1.3.1.Enquadramento da evolução a nível internacional	10
1.3.2.Enquadramento da evolução a nível nacional.....	13
1.4.Turismo acessível numa perspetiva de turismo sustentável.....	15
1.5.Conclusão.....	18
Capítulo II – Barreiras e desafios: Uma análise da mobilidade reduzida no contexto turístico	20
2.1.Introdução	21
2.2.Deficiência, incapacidade e mobilidade reduzida	21
2.3.Tipos de deficiência	24
2.4.Barreiras à participação em atividades turísticas.....	29
2.5.Necessidades e motivações da população com mobilidade reduzida na participação em atividades turísticas.....	36
2.6.Conclusão.....	39
Capítulo III – Percursos pedestres como pilar do turismo de natureza	41
3.1.Introdução	42
3.2.Conceitos de turismo de natureza	42
3.3.Conceitualização dos percursos pedestres	46
3.4.Percursos pedestres como componente importante do produto turístico	49
3.5.O pedestrianismo: da importância do lazer ao desenvolvimento do turismo	51
3.6.Conclusão.....	54
Capítulo IV – A acessibilidade do turismo de natureza	56
4.1.Introdução	57
4.2.Turismo de natureza acessível.....	57
4.3.Implicações e desafios de acessibilidade em espaços naturais	59

4.4.Boas práticas de acessibilidade em espaços naturais	60
4.4.1.Casos de estudo nacionais	61
4.4.2.Casos de estudo internacionais	65
4.5.Conclusão	69
Capítulo V – Requisitos de acessibilidade de percursos pedestres para pessoas com mobilidade reduzida	71
5.1.Introdução	72
5.2.Requisitos estruturais.....	72
5.3.Requisitos interpessoais.....	76
5.4.Conclusão.....	77
Parte II – Estudo Empírico	78
Capítulo VI – Metodologia de investigação	78
6.1.Introdução	79
6.2.Contexto de estudo	80
6.3.Método de recolha de dados	84
6.4.Procedimento e análise de dados	86
6.5.Caracterização da amostra	87
6.6.Conclusão.....	95
Capítulo 7 – Apresentação e discussão dos resultados	96
7.1. Apresentação dos resultados	98
7.1.1. Passadiços da Barrinha de Esmoriz	98
7.1.1.1. Percurso.....	98
7.1.1.2. Pontes.....	100
7.1.1.3. Sinalização.....	100
7.1.1.4. Equipamentos de apoio.....	101
7.1.1.5. Transportes e estacionamento	102
7.1.1.6. Atrativos e Interesses.....	102
7.1.1.7. Futuras melhorias	103
7.1.2. Passadiços da Senhora da Piedade	105
7.1.2.1. Percurso.....	105
7.1.2.2. Sinalização.....	106
7.1.2.3. Segurança	108
7.1.2.4. Transporte/estacionamento	109
7.1.2.5. Equipamentos de apoio.....	109
7.1.2.6. Atrativos e interesse	110
7.1.2.7. Futuras melhorias	110

7.1.3. Passadiços do Penedo Furado	111
7.1.3.1. Percurso	111
7.1.3.2. Sinalização	113
7.1.3.3. Equipamentos de apoio	113
7.1.3.4. Transportes / Estacionamento	114
7.1.3.5. Pontes	115
7.1.3.6. Segurança e Comunicação	115
7.1.3.7. Atrativos e interesses	116
7.1.4. Passadiços do Agroal	117
7.1.4.1. Percurso	117
7.1.4.2. Sinalização	118
7.1.4.3. Equipamentos de apoio	119
7.1.4.4. Transportes e estacionamento	119
7.1.4.5. Atrativos e interesses	120
7.1.4.6. Futuras melhorias	121
7.1.5. Passadiços do Mondego	121
7.1.5.1. Percurso	121
7.1.5.2. Sinalização	123
7.1.5.3. Equipamentos de apoio	124
7.1.5.4. Comunicação	124
7.1.5.5. Segurança	125
7.1.5.6. Corrimão	126
7.1.5.7. Transportes e estacionamento	126
7.1.5.8. Atrativos e interesses	128
7.5.1.9. Futuras melhorias	128
7.2. Discussão dos resultados	130
7.2.1. Percurso	130
7.2.2. Sinalização	131
7.2.3. Equipamentos de apoio	132
7.2.4. Transportes e estacionamento	133
7.2.5. Pontes	134
7.2.6. Comunicação e segurança	134
7.2.7. Atrativos e interesses	135
7.3. Conclusão	136
Capítulo 8 – Conclusões	138
Referências bibliográficas	143

Anexos	159
Anexo 1: Resposta por parte da Câmara Municipal de Sever de Vouga	160
Anexo 2: Resposta por parte da Junta de Freguesia de Tábua	160
Anexo 3: Resposta por parte da Praia das Roscas	161
Anexo 4: Resposta por parte da Câmara Municipal de Figueiró dos Vinhos.....	161
Anexo 5: Resposta por parte da Câmara Municipal de Vouzela.....	162
Anexo 6: Resposta por parte da Câmara Municipal de Oleiros.....	162
.....	162
Anexo 7: Resposta por parte do Secretariado-Geral.....	163
.....	163
Anexo 8: Resposta por parte do Posto de Turismo de Torres Vedras.....	163
Anexo 9: Resposta por parte do Posto de Turismo Mação.....	164
Anexo 10: Resposta por parte da Junta de Freguesia de Esmoriz.....	164
.....	164
Anexo 11 : Resposta por parte da Câmara Municipal da Lousã	165
Anexo 12: Resposta por parte da Câmara Municipal de Ourém	165
Anexo 13: Resposta por parte da Câmara Municipal de Vila de Rei	166
Anexo 14: Grelha de avaliação de percursos pedestres [Requisitos estruturais].....	167
Anexo 15: Grelha de avaliação de percursos pedestres [Requisitos interpessoais]	172
Anexo 16: Resultados ao critério Pontes da Barrinha de Esmoriz.....	173
Anexo 17: Área de descanso e fontes água potável do passadiço da Senhora da Piedade ..	174
Anexo 18: Áreas de piquenique e ecossistema dos passadiços da Senhora da Piedade e Castelo da Lousã.....	174
Anexo 19: Ponte do Passadiço do Penedo Furado	175
Anexo 20: Praia Fluvial do Penedo Furado	175
Anexo 21: Áreas de alimentação e áreas de descanso no início e a meio do passadiço do Agroal	176

Lista de abreviaturas e siglas

CCDR – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CE – Comissão Europeia

CEUD- *Centre for Excellence in Universal Design*

CIF – Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde

CIM – Comunidade Intermunicipal

CRPG – Centro de Reabilitação Profissional de Gaia

ENAT – *European Network for Accessible Tourism* (Rede Europeia de Turismo Acessível)

FCMP – Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

FEDME – Federação Espanhola de Desportos de Montanha e Escalada

GDRC – Global Development Research Center

ICIDH – Classificação Internacional de Impedimentos, Deficiência e Desvantagens

ICNF – Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas

INR – Instituto Nacional de Reabilitação

ISO – *International Organization for Standardization*

LGP – Língua Gestual Portuguesa

OMS / WHO – Organização Mundial de Saúde / *World Health Organization*

OMT – Organização Mundial de Turismo

PENT – Plano Estratégico Nacional de Turismo

RHPP – Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres

SCP – Símbolos Pictográficos para a Comunicação

TBL – Triple Bottom Line

THR – *Asesores en Turismo Hotelería y Recreación*

UE – União Europeia

UNWTO – *World Tourism Organization*

Índice de Figuras

Figura 1. Princípios do design universal.	8
Figura 2: Sistema de turismo acessível.	9
Figura 3. Evolução do turismo acessível a nível internacional	10
Figura 4. Evolução do turismo acessível a nível nacional	14
Figura 5: Triple Bottom Line do turismo sustentável: ambiental, social e económica.	16
Figura 6. Turismo acessível numa perspetiva de turismo sustentável.	17
Figura 7: Modelo de Crawford e Godbey. (1987) acerca das restrições de lazer	29
Figura 8. Novo modelo hierárquico de restrições de lazer	30
Figura 9: Necessidades da população com mobilidade reduzida na participação em atividades turísticas.	36
Figura 10- Designações dadas pelos autores relativamente ao turismo de natureza. Fonte – Elaboração própria de Turismo de Portugal (2006); UNWTO (s.d); Fredman (2009); Viana e Nascimento (2009); Buckley (2009), Tourism Australia (2017)	43
Figura 11. Fatores que levam à procura pelo turismo de natureza.	45
Figura 12 – Marcos históricos internacionais e nacionais dos percursos pedestres	46
Figura 13. Fases de homologação de um percurso pedestre.	48
Figura 14 - Elementos centrais do produto turístico.	49
Figura 15 – Turismo de natureza como produto turístico.	51
Figura 16. Relação entre o percurso pedestre e o turismo.	52
Figura 17. CIM Região Centro de Portugal.	80
Figura 18: Percurso dos Passadiços da Barrinha de Esmoriz.	82
Figura 19: Percurso dos Passadiços da Senhora da Piedade.	82
Figura 20: Percurso dos Passadiços do Mondego.	83
Figura 21: Percurso dos Passadiços de Agroal.	83
Figura 22: Percurso dos Passadiços do Penedo Furado.	84

Índice de Tabelas

Tabela 1: Compilação de fatores que devem integrar a definição de turismo acessível.....	7
Tabela 2. Síntese dos modelos de incapacidade.....	22
Tabela 3. Constrangimentos para pessoas com mobilidade reduzida.....	32
Tabela 4: Modelos explicativos das motivações da população com incapacidade.	37
Tabela 5. Motivações intrínsecas e extrínsecas segundo o modelo de Neulinger (1975).....	38
Tabela 6. Atividades de natureza soft e hard.....	44
Tabela 7: Principais objetivos/benefícios dos percursos pedestres enquanto atividade de lazer.	53
Tabela 8. Tipos de barreiras combatidas pelos destinos nacionais.	63
Tabela 9. Estratégias de negociação para as barreiras arquitetónicas, atitudinais e tecnológica.	64
Tabela 10. Tipos de barreiras colmatadas pelos destinos internacionais.....	66
Tabela 11. Estratégias de negociação para barreiras arquitetónicas, atitudinais e tecnológicas.	68
Tabela 12:Requisitos estruturais de acessibilidade em percursos pedestres.....	73
Tabela 13: Requisitos informacionais da acessibilidade em percursos pedestres	75
Tabela 14: Requisitos interpessoais de acessibilidade em percursos pedestres.....	76
Tabela 15. Percursos pedestres acessíveis e não acessíveis na região centro de Portugal	80
Tabela 16: Caracterização da amostra relativa aos passadiços da Barrinha de Esmoriz	88
Tabela 17- Caracterização da amostra relativa aos passadiços da Senhora da Piedade (Lousã)	90
Tabela 18: Caracterização da amostra relativa aos Passadiços do Penedo Furado	91
Tabela 19: Caracterização da amostra relativa aos Passadiços de Agroal	92
Tabela 20: Caracterização da amostra relativa aos passadiços do Mondego	93
Tabela 21: Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços da Barrinha de Esmoriz	98
Tabela 22: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços da Barrinha de Esmoriz	100
Tabela 23: Resultados relativos ao critério equipamentos de apoio dos passadiços da Barrinha de Esmoriz.....	101
Tabela 24: Resultados relativos ao critério transporte e estacionamento dos passadiços da Barrinha de Esmoriz.....	102
Tabela 25: Resultados relativos ao critério atrativos e interesses dos passadiços da Barrinha de Esmoriz.....	103

Tabela 26: Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços da Senhora da Piedade	105
Tabela 28: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços da Senhora da Piedade	107
Tabela 29: Resultados relativos ao critério segurança dos passadiços da Senhora da Piedade	108
Tabela 30: Resultados relativos ao critério transporte/estacionamento dos passadiços da Senhora da Piedade	109
Tabela 31: Resultados relativos ao critério percursos passadiços do Penedo Furado	112
Tabela 32: Resultados relativos ao critério sinalização passadiços do Penedo Furado	113
Tabela 33: Resultados relativos ao critério equipamentos de apoio passadiços do Penedo Furado	114
Tabela 34: Resultados relativos ao critério transportes / estacionamento dos passadiços do Penedo Furado	115
Tabela 35: : Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços do Agroal	118
Tabela 36: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços do Agroal	119
Tabela 37: Resultados relativos ao critério transporte/estacionamento dos passadiços do Agroal	120
Tabela 38: Resultados relativos ao critério atrativos e interesses dos passadiços do Agroal	120
Tabela 39: Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços do Mondego	122
Tabela 40: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços do Mondego	123
Tabela 41: Resultados relativos ao critério equipamentos de apoio dos passadiços do Mondego	124
Tabela 42: Resultados relativos ao critério comunicação dos passadiços do Mondego	125
Tabela 43: Resultados relativos ao critério segurança dos passadiços do Mondego	125
Tabela 44: Resultados relativos ao critério corrimão dos passadiços do Mondego	126
Tabela 45: Resultados relativos ao critério transporte/estacionamento dos passadiços do Mondego	127
Tabela 46: Resultados relativos ao critério atrativos e interesses dos passadiços do Mondego	128

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Percentagem de população por tipo de incapacidade

Introdução

No âmbito da unidade curricular Projeto de Investigação/Estágio, do ano letivo 2023/2024, do Mestrado de Turismo de Interior – Educação para a Sustentabilidade, da Escola Superior de Educação de Coimbra, foi elaborada uma dissertação cujo objetivo passaria pela análise do turismo de natureza acessível com recurso ao caso dos passadiços na região centro de Portugal.

A escolha deste tema, emerge da crescente necessidade de abordar a inclusão no setor turístico, aliando-a à valorização do património natural enquanto espaço de lazer, aprendizagem e bem-estar. Este tema é de grande importância na atualidade, pois incide sobre questões fundamentais de acessibilidade, equidade e sustentabilidade, promovendo uma reflexão crítica acerca do acesso universal ao turismo e da sua integração harmoniosa com o meio natural.

Num mundo cada vez mais interconectado, onde as experiências de viagem são valorizadas e procuradas, garantir que o turismo seja acessível a todos é essencial para construir uma sociedade mais justa, inclusiva e equitativa.

O turismo e o lazer são dois elementos fundamentais que devem estar ao alcance de todos os indivíduos, independentemente da sua incapacidade. O turismo acessível tem vindo a afirmar-se como uma das áreas prioritárias para o desenvolvimento de destinos turísticos inclusivos, sendo considerado por muitos como um imperativo fundamental dos direitos humanos (Alles, 2009; Buhalis et al., 2012; Campanella et al., 2012; Darcy et al., 2010 e Turismo de Portugal, 2013).

De acordo com a Organização Mundial da Saúde [OMS] (2015), a deficiência é uma condição que afeta milhões de pessoas em todo o mundo e pode manifestar-se de diferentes maneiras. Aproximadamente 15% da população mundial vive com algum tipo de deficiência (OMS, 2015), sendo que, em Portugal e de acordo com os Censos 2021, as estimativas apontam para cerca de um milhão de pessoas. Paralelamente, prevê-se um crescimento do envelhecimento da população mundial, com estimativas que apontam que, até 2050, 20% da população terá mais de 60 anos (Turismo de Portugal, 2013). O envelhecimento está, frequentemente, associado à perda gradual das capacidades físicas e cognitivas, o que pode resultar numa crescente incapacidade na realização de atividades. Esta perda progressiva compromete a autonomia dos indivíduos, impactando de forma significativa a sua qualidade de vida.

Deste modo verifica-se que a taxa de incapacidade entre os viajantes tem vindo a aumentar, o que impulsiona a procura por um ambiente mais acessível e uma maior consciencialização e sensibilização face à incapacidade (Turismo de Portugal, 2013).

O turismo de natureza surge como uma vertente de turismo que, para além de proporcionar momentos de conexão com o meio ambiente e de contemplação da beleza natural, desempenha um papel fundamental na promoção da inclusão e na melhoria da qualidade de vida (Queiroz, 2009, Turismo de Portugal, 2006 e Melo et al. 2020). No entanto, há inúmeras atividades que merecem uma especial atenção, no que diz respeito às acessibilidades que apresentam (Almeida, 2017, Queiroz, 2009 e Reinius et al., 2023), para conseguir atender às necessidades das pessoas com incapacidade.

Os percursos pedestres, mais especificamente os passadiços, estão inseridos neste setor, enquanto infraestruturas de lazer que podem desempenhar um papel crucial no desenvolvimento do turismo inclusivo, desde que cumpram os requisitos estabelecidos no *design* universal, especialmente para turistas com mobilidade reduzida.

Na região centro de Portugal, foi identificada uma vasta rede de passadiços que atraem os turistas, no entanto, a maioria carece de acessibilidade adequada para pessoas com mobilidade reduzida, reflexo de uma falta de consciência e preparação para o turismo acessível. Os que são considerados acessíveis, apresentam desafios relativos às barreiras estruturais, intrapessoais e interpessoais que comprometem o usufruto e a participação em atividades de lazer, por parte do público com incapacidade (Crawford & Godbey, 1987), e que só poderão ser eliminadas se houver uma consciencialização e sensibilização por parte dos intervenientes do setor turístico (Alves et al, 2020).

Neste contexto, a presente investigação pretende analisar o nível de acessibilidade dos passadiços da região centro de Portugal e identificar potenciais fatores ou áreas de melhoria, tendo em vista a garantia de acessibilidade para todos os visitantes.

Para dar resposta aos objetivos enunciados, optou-se pela metodologia qualitativa, utilizando como mecanismos de recolha e análise de dados uma grelha de avaliação que integrou duas fontes de informações: os comentários de plataformas *online*, realizados por visitantes, e a observação participante, *in loco*, de cada um dos passadiços.

A presente dissertação encontra-se dividida em duas partes. A primeira diz respeito à revisão da literatura e a segunda ao estudo de caso. Ao longo da primeira parte, o primeiro capítulo destina-se à definição do conceito de turismo acessível, ao enquadramento da sua evolução e perspetivas, a nível nacional e internacional, e explora a relação entre o turismo acessível e o turismo sustentável. No segundo capítulo é abordada a temática das barreiras e desafios relativos à mobilidade reduzida no contexto turístico, são apresentadas as definições de deficiência, incapacidade e mobilidade reduzida, descritos os tipos de deficiência, analisadas as

barreiras que essas pessoas enfrentam na participação em atividades turísticas e discutidas as necessidades e motivações da população com mobilidade reduzida.

O terceiro capítulo foca-se no estudo dos percursos pedestres como pilar do turismo de natureza. Aqui, são definidos os conceitos de turismo de natureza e de percursos pedestres, é explorada a importância dos percursos pedestres como componente do produto turístico e discutido como o pedestrianismo contribui para o lazer e para o desenvolvimento turístico. O quarto capítulo aborda a acessibilidade do turismo de natureza, destacando as principais implicações e desafios de tornar os espaços naturais acessíveis. São apresentados, ainda, casos de boas práticas de acessibilidade, tanto a nível nacional como internacional.

O quinto e último capítulo desta revisão da literatura, especifica os requisitos estruturais e interpessoais necessários para garantir que os percursos pedestres sejam acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida.

Inseridos na segunda parte estão os capítulos seis, sete e oito que dizem respeito ao estudo de caso dos passadiços da região centro de Portugal. O sexto capítulo é dedicado à explicação da metodologia do estudo empírico, nomeadamente o contexto de estudo, o método de recolha e análise de dados e a caracterização da amostra.

O sétimo capítulo dedica-se à apresentação, análise e discussão dos resultados obtidos acerca da acessibilidade dos passadiços da região centro de Portugal. De forma a dar resposta aos objetivos da investigação, elaboraram-se tabelas, onde foram analisados os principais critérios que devem ser tidos em consideração num percurso pedestre, tendo por base os comentários *online* e a observação participante e apresentadas futuras melhorias que poderão ser implementadas.

Por fim, o oitavo capítulo diz respeito às conclusões resultantes desta dissertação.

Parte I – Enquadramento Teórico

Capítulo I - Turismo Acessível: Desafios e perspectivas

1.1. Introdução

Este primeiro capítulo centra-se na compreensão abrangente do turismo acessível, delineando a sua definição enquanto conceito e explorando a sua evolução e perspetivas. A análise aprofundada abrange tanto o contexto nacional como internacional, proporcionando uma visão completa do desenvolvimento deste setor.

Este capítulo está estruturado em três pontos. Em primeiro lugar, irá ser definido o conceito de turismo acessível segundo as perspetivas de vários autores, seguidamente destacam-se o enquadramento da evolução do turismo acessível a nível internacional, oferecendo uma visão global das práticas e tendências emergentes e a nível nacional considerando as particularidades e avanços específicos que caracterizam o turismo acessível em território nacional.

Para além da abordagem histórica, é explorada a relevância do turismo acessível numa perspetiva de turismo sustentável. É mencionada a importância intrínseca da acessibilidade no turismo e a interligação vital entre a acessibilidade e a procura de práticas turísticas sustentáveis.

Este capítulo termina com uma síntese conclusiva dos aspetos considerados mais importantes de cada um dos pontos mencionados.

1.2. Definição do conceito de turismo acessível

O turismo e o lazer são os elementos fundamentais da nossa sociedade. Segundo Queiroz (2009, pp 2) “o turismo é reconhecido como um bem social importante devendo estar ao alcance de todos os cidadãos, sem que ninguém se sinta excluído pela sua condição física, intelectual, económica ou social. Pretende-se além do acesso a todos os indivíduos, que haja também um inter-relacionamento”.

Por ser um tema relativamente recente, a definição de turismo acessível ainda motiva alguma discussão. Existem diferentes designações para este segmento: “Turismo Inclusivo”, “Turismo para Todos” ou “Turismo Acessível”, sendo que a igualdade de acesso ao turismo constitui o tema central presente nas diferentes designações (Caldas et al., 2020 e Devile, 2009).

Segundo Rifai – Secretário-Geral da Organização Mundial de Turismo (OMT) (2013, pp 3) a “acessibilidade é um elemento central de qualquer política de turismo responsável e sustentável. Constitui simultaneamente um imperativo dos direitos humanos e uma oportunidade de negócio excepcional. Acima de tudo, temos de começar a compreender que o turismo acessível não beneficia apenas as pessoas com deficiência ou com necessidades específicas, beneficia-nos a todos”.

Reinius et al. (2022) referem que o turismo acessível visa tornar as viagens, o turismo e as atividades recreativas mais inclusivas para pessoas com deficiência, sendo que para Alles (2009) o foco é colmatar as barreiras que ainda são visíveis no turismo, nomeadamente barreiras físicas, sensoriais e psíquicas, que comprometem a participação e a integração deste grupo.

É também considerado uma forma de turismo que envolve um processo colaborativo entre os *stakeholders* da atividade turística, garantindo que pessoas com diferentes necessidades de acesso possam desfrutar de produtos, serviços e ambientes de forma independente, equitativa e digna. Este tipo de turismo é fundamentado nos princípios do desenho universal que visam criar espaços e experiências que sejam acessíveis e inclusivas para todos (Darcy et al., 2010 e United Nations, 2021).

Para além disso, é constituído por um conjunto de serviços e infraestruturas capazes de permitir às pessoas com necessidades especiais, desde idosos, obesos a famílias com crianças pequenas que necessitam de deslocar os carrinhos de bebés, apreciar as suas férias e tempos de lazer sem barreiras ou problemas particulares (Buhalis et al., 2012 e Darcy, 1996).

De acordo com a OMT (2013) o turismo acessível tem por base os princípios da acessibilidade, sustentabilidade e inclusão social, temas próprios da sociedade contemporânea que, segundo Beck et al. (1995) se caracteriza como uma sociedade pós-tradicional, baseada nos princípios de abandono à inflexibilidade de ideias, atitudes e comportamentos considerados, num passado recente, como componente básico da sociedade tradicional.

De seguida é apresentada na Tabela 1, uma compilação de fatores imprescindíveis à definição de turismo acessível tendo em vista a melhor compreensão do conceito.

Tabela 1: Compilação de fatores que devem integrar a definição de turismo acessível.

Fator	Autores
É um imperativo fundamental dos direitos humanos.	Alles (2009), Buhalis et al. (2012), Campanella et al. (2012), Darcy et al. (2010), Turismo de Portugal (2013).
É um processo colaborativo entre <i>stakeholders</i> da atividade turística.	Darcy et al. (2010), Reinius et al. (2022), United Nations (2021).
Trata de problemas relacionados com as barreiras físicas, psíquicas e sensoriais.	Alles (2009), Págan (2012).
Tem por base princípios de acessibilidade, sustentabilidade, inclusão social, independência, equidade e dignidade.	Buhalis et al. (2011), Caldas et al. (2020), Darcy et al. (2010), OMT (2013), Pagan (2012), United Nations (2021).
Tem como foco tornar as viagens, o turismo e as atividades recreativas mais inclusivas.	Buhalis et al. (2012), Reinius et al. (2022).
Reside na compreensão da complexidade da natureza e na aceitação da realidade de que a incapacidade pode surgir a qualquer momento.	Beck et al. (1995), Darcy e Buhalis (2009).
Reconhece que o turismo é para todos e que todos os cidadãos podem e devem usufruir dos produtos e serviços turísticos.	Caldas et al (2020), Campanella et al. (2012), Devile (2009).
Turismo acessível Turismo para todos Turismo inclusivo.	Caldas et al. (2020), Devile (2009).
Está enquadrado nos princípios do <i>design</i> universal.	Buhalis et al. (2012), Caldas et al. (2020) e Darcy et al. (2010), United Nations (2021).

Fonte: *Elaboração própria*

Segundo o Instituto Nacional de Reabilitação, I.P. (INR) (2010), cada consumidor tem necessidades e desejos diferenciados. Assim sendo, para além das condições básicas de igualdade, é imprescindível oferecer serviços e atividades adaptadas aos gostos e preferências dos cidadãos com limitações. Essas limitações podem gerar necessidades e expectativas únicas, distinguindo-se assim de outros segmentos.

O *design* universal surge como uma das abordagens que, segundo Darcy e Buhalis (2009) e Buhalis et al. (2012), é importante para compreender e estabelecer uma base sólida para o turismo acessível.

Embora não seja um objetivo examinar profundamente o conceito e as características do *design* universal, é importante perceber o porquê de ser uma das abordagens para entender o conceito de turismo acessível.

O desenho universal envolve a criação de produtos, ambientes, programas e serviços que possam ser usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou *design* especializado. Além disso, visa atender à diversidade de indivíduos, independentemente da idade, tamanho ou capacidade, abrangendo deficiências físicas, sensoriais, mentais ou intelectuais. (Turismo de Portugal, 2013 e Centre for Excellence in Universal Design [CEUD], s.d).

De acordo com Darcy e Buhalis (2009) e o CEUD (s.d) o *design* universal é composto por sete princípios que visam garantir que o produto, sistema ou serviço seja inclusivo, acessível e fácil de utilizar, por parte de um público diversificado (Figura 1).

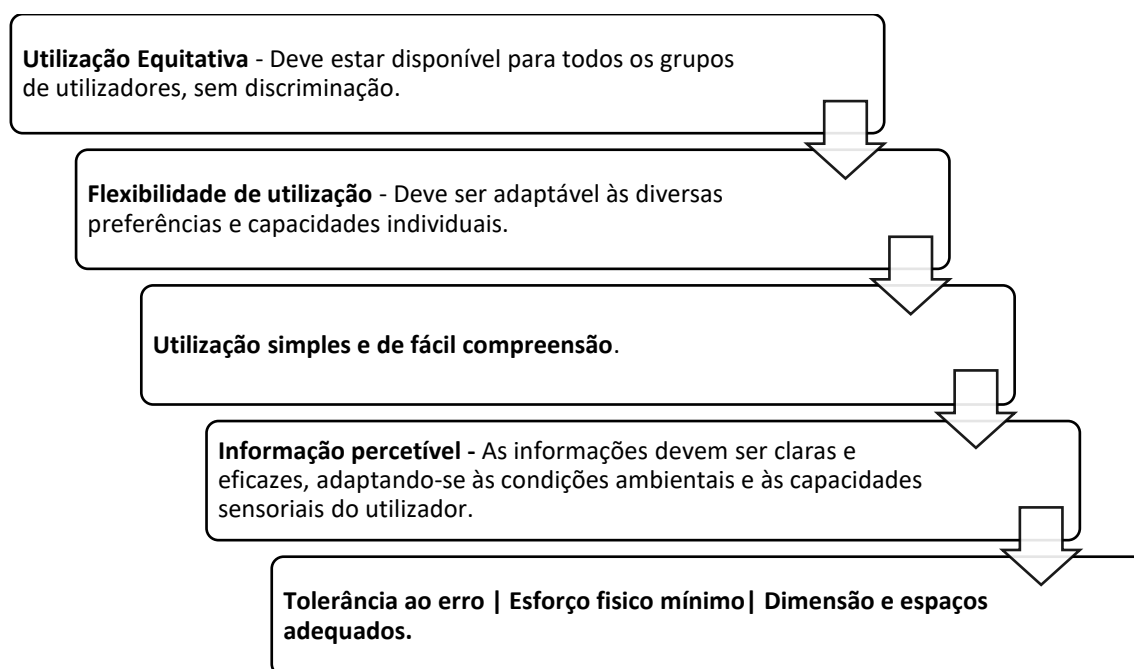


Figura 1. Princípios do design universal.

Fonte: Elaboração própria a partir de Darcy e Buhalis (2009) e CEUD (s.d.)

Estes princípios refletem as conceções de turismo acessível delineadas por Buhalis et al. (2012), Darcy e Buhalis (2009) e pela OMT (2015). Segundo essas perspetivas, o turismo acessível visa a eliminação de obstáculos através do *design* universal como uma abordagem “*whole life*” que é fundamental para que a população beneficie da oferta de turismo acessível e para promover a acessibilidade e inclusão no setor turístico.

Como se tem vindo a referir, o turismo acessível envolve uma colaboração entre todos os *stakeholders* da atividade turística. Darcy et al. (2010), Devile (2009), Eichhorn et al. (2008) e

Kastenholz e Ladero (2009) salientam que aprimorar a acessibilidade não beneficia apenas os diversos serviços inseridos na experiência turística, mas também abre as portas para novos mercados, promove uma variedade de ofertas turísticas, aprimora a gestão operacional e proporciona vantagens competitivas tanto para os prestadores de serviços como para os destinos.

A Figura 2 representa o sistema do turismo acessível. Este incorpora cinco componentes: a região de origem dos visitantes, a região do destino, a região de trânsito entre ambas, a indústria do turismo e o ambiente externo. Nessa abordagem, a dimensão da acessibilidade e os princípios do *design* universal devem ser incorporados ao longo de todo o processo.

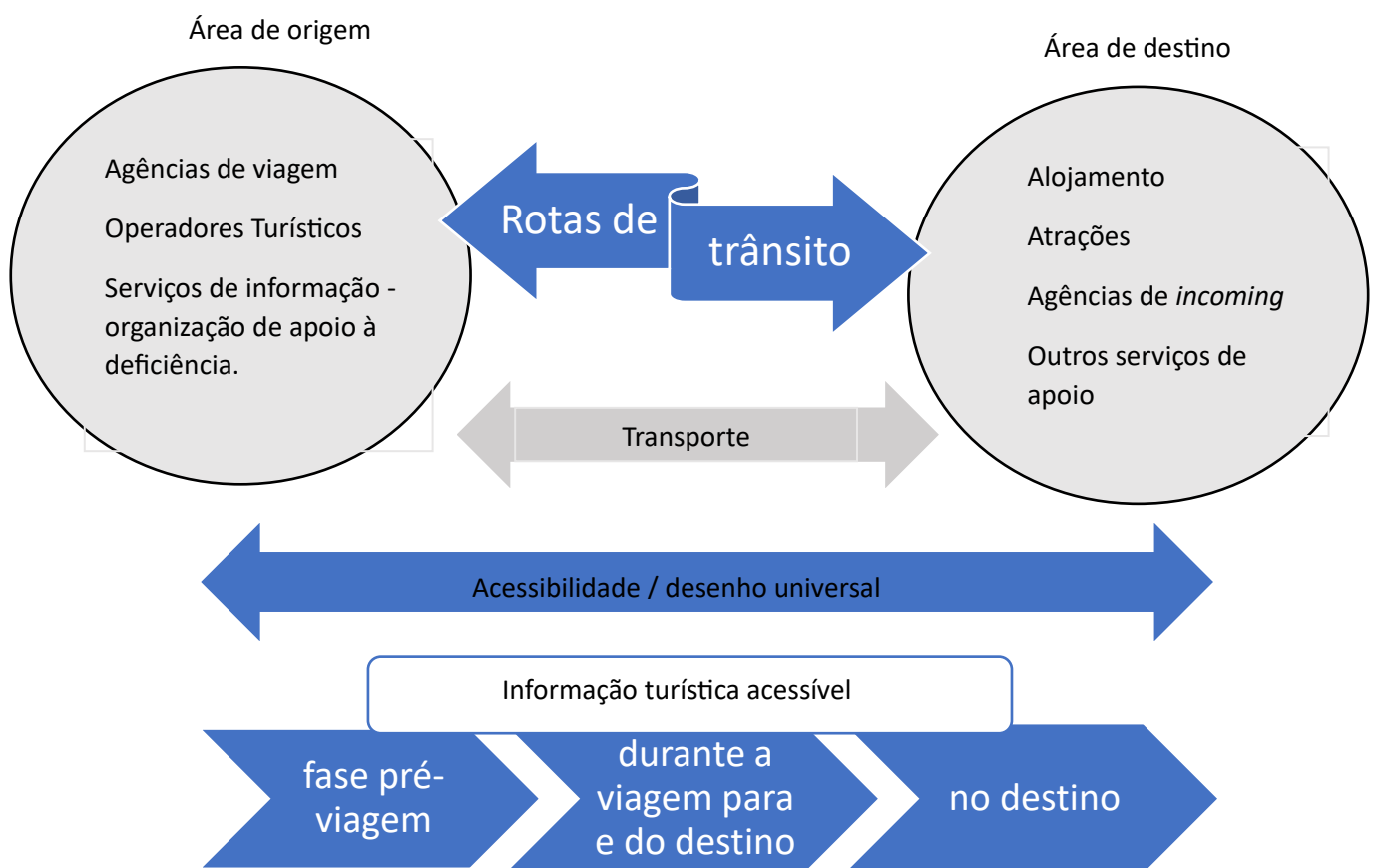


Figura 2: Sistema de turismo acessível.

Fonte: Adaptado de Devile (2014)

A experiência turística engloba uma cadeia de produtos e serviços, desde a área dos visitantes até ao local de destino. Portanto, é crucial garantir a acessibilidade desde a fase de planeamento, prestando atenção às fontes de informação e aos profissionais responsáveis pela reserva e pelo aconselhamento dos consumidores turísticos.

Além disso, é essencial assegurar não apenas a acessibilidade física das instalações turísticas (como alojamentos, restaurantes, atividades e transporte), mas também disponibilizar outros

serviços relevantes para atender às necessidades dos turistas: equipamentos de apoio, assistência médica, entre outros.

1.3. Evolução e perspectivas do turismo acessível

1.3.1. Enquadramento da evolução a nível internacional

Neste ponto, exploram-se alguns dos acontecimentos mais relevantes a nível internacional para uma melhor compreensão da evolução do conceito de turismo acessível.

Em primeiro lugar, é fundamental entender, segundo a Figura 3, todo o seu progresso a nível internacional.

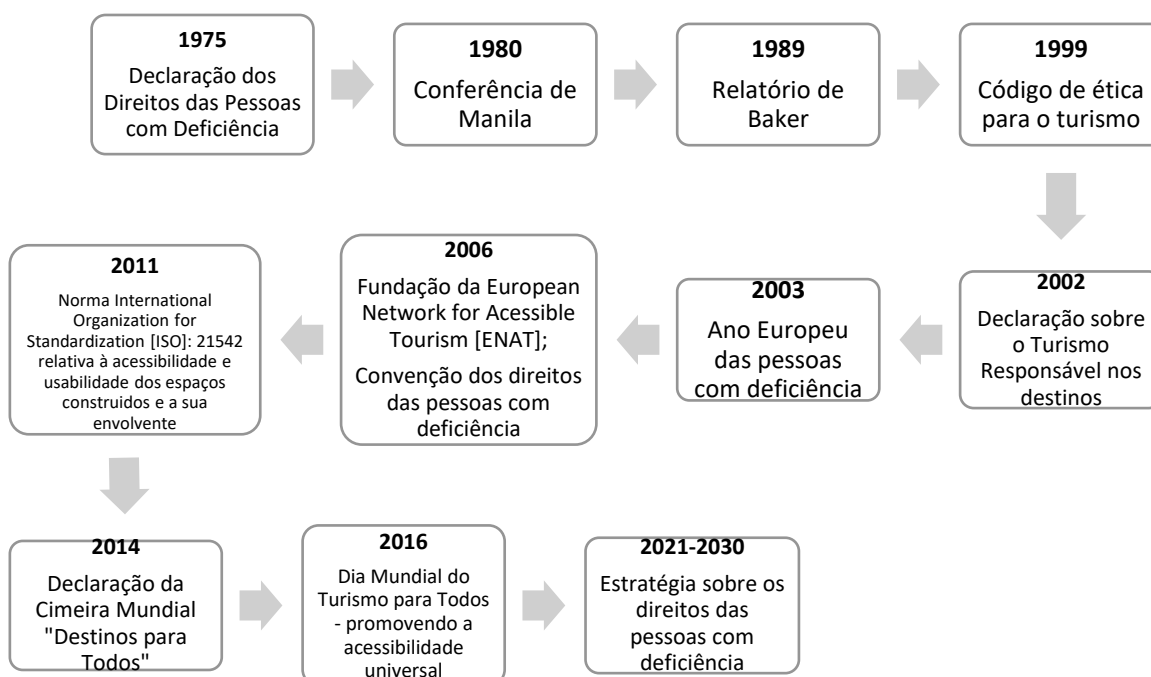


Figura 3. Evolução do turismo acessível a nível internacional

Fonte: Elaboração própria a partir de Baker (1989), Comissão Europeia (2021), Devile (2009), Dre (2003), GDRC (2002), Turismo de Portugal (s.d), Turismo de Portugal (2014) e UNWTO (1980)

Dentro do amplo cenário do turismo, é crucial ressaltar a essência, as características e a estrutura do conceito de turismo acessível, cujas bases foram estabelecidas há 33 anos na Conferência de Manila, a 27 de setembro de 1980. Naquela ocasião, pela primeira vez, a acessibilidade foi explicitamente ligada ao turismo, destacando o direito de todas as pessoas desfrutarem de atividades turísticas, sendo solicitado ao Estado o reconhecimento e o respeito ao direito do indivíduo, e à OMT a adoção de todas as medidas possíveis para a facilitação do turismo (UNWTO, 1980).

Devile (2009) refere ainda, que nesta declaração, destacou-se a afirmação de que “direito ao turismo” implica que a sociedade assumo o dever de criar melhores condições práticas para

garantir o acesso a essa forma de atividade para todos os cidadãos. Atualmente, esse direito é reconhecido em âmbitos nacional, europeu e internacional, desempenhando um papel vital na promoção da cidadania, bem-estar e qualidade de vida dos cidadãos.

Em 1989, o conceito passou a ganhar cada vez mais importância com a campanha “Turismo para Todos” no relatório de *Baker*, que recomendou ao setor do turismo considerar as necessidades de todos os cidadãos. Este criou um impacto tão grande que surgiram estudos e campanhas a favor da acessibilidade no turismo como foi o caso das revistas *Tourism Management* e *Annals of Tourism Research* (Baker, 1989; Escuderos et al, 2021).

Essa evolução destaca um foco mais amplo, na criação de ambientes turísticos que sejam acessíveis e agradáveis para pessoas de diversas condições físicas, sociais ou culturais.

Em 1999, surgiu o código de ética para o turismo onde foi estabelecido no Artigo 7º, nº 4 que “o turismo das famílias, dos jovens e dos estudantes, das pessoas de idade e dos deficientes deve ser encorajado e facilitado” (Turismo de Portugal, s.d; Devile, 2009 e OMT, 2022).

Já em 2002, com a Declaração sobre o Turismo Responsável nos destinos, realizada na cidade do Cabo, o foco estava na promoção da acessibilidade como uma característica essencial do Turismo Responsável (Global Development Research Center [GDRC], 2002). Em 2003, o Conselho da União Europeia proclamou o Ano Europeu das pessoas com deficiência. Esta iniciativa tinha como principal objetivo melhorar a qualidade de vida destes cidadãos a fim de lhes proporcionar uma participação mais ativa e inclusiva (DL nº 307/2003).

Em 2006, foi fundada uma associação sem fins lucrativos, a *European Network for Accessible Tourism* (ENAT, 2018) e a 26 de junho de 2018, foi introduzido um Programa de Qualidade Turismo Mundial para Todos, destinado a fornecedores de turismo acessível. Uma característica essencial desse programa foi a inclusão do código de boa conduta da ENAT como requisito fundamental, para as empresas que procuram obter acreditação no âmbito do Programa de Qualidade. Neste código estão sistematizados os oito princípios:

1. Reconhecimento da igualdade de direitos – Comprometem-se a assegurar que todas as pessoas tenham o pleno direito de desfrutar do turismo;
2. Atenção pessoal – Tornam a resposta às necessidades do cidadão como a principal prioridade;
3. Eliminação e prevenção de barreiras de acesso – Adotam uma abordagem de “*design para todos*” para minimizar as barreiras ao acesso promovendo um turismo sustentável e acessível a todos;

4. Aperfeiçoamento de conhecimentos, aptidões e competências – Garantem que todos os clientes são acolhidos e atendidos de maneira apropriada;
5. Monitorização;
6. Relacionamento com os fornecedores – Preferem colaborar com fornecedores que compartilhem os princípios delineados no código de boa conduta da ENAT;
7. Tratamento de reclamações;
8. Responsabilidade da gerência – Incluem um responsável específico para questões de acessibilidade.

De 1998 até à presente data, a Organização das Nações Unidas [ONU], designou o dia 3 de dezembro como o Dia Internacional da Pessoa com Deficiência. Anualmente, esta celebração é marcada pelo debate de diferentes temas (ONU, 2018).

Em 2014, através da Declaração da Cimeira Mundial “Destinos para Todos”, realizada em Montreal, comprometeram-se a desenvolver e a promover o turismo acessível a nível internacional (Turismo de Portugal, 2014).

Em 2016, a OMT designou o Dia Mundial do Turismo como o dia dedicado à promoção da acessibilidade universal sob o tema “Turismo para Todos”. É celebrado anualmente a 27 de setembro (Turismo de Portugal, s.d).

Por fim, em março de 2021, a Comissão Europeia [CE] adotou a Estratégia sobre os Direitos das Pessoas com deficiência 2021-2030, visando aprimorar a qualidade de vida destes cidadãos na Europa e internacionalmente. Esta estratégia, construída a partir dos resultados da Estratégia Europeia para a Deficiência 2010-2020, procura superar desafios persistentes enfrentados por essas pessoas, como o risco de pobreza e exclusão social.

Os principais objetivos mencionados pela CE são:

- “Acessibilidade: ter a possibilidade de circular e escolher livremente o lugar de residência, e participar no processo democrático;
- O direito a um nível de vida digno e a viver de forma independente, focando-se no processo de desinstitucionalização, na proteção social e na não discriminação no trabalho;
- A igualdade de participação, preconizando uma proteção eficaz das pessoas com deficiência contra qualquer forma de discriminação e violência e garantindo a igualdade no acesso à justiça, à educação, à cultura, ao desporto e ao turismo, bem como a todos os serviços de saúde;

- A importância da União Europeia [UE] dar o exemplo nesta matéria;
- A intenção da UE de concretizar os objetivos da estratégia;
- A promoção dos direitos das pessoas com deficiência no plano mundial” (CE, 2021).

Para além destes objetivos específicos, a estratégia contempla iniciativas emblemáticas (a serem desenvolvidas entre 2022 e 2024) como o projeto *AccessibleEU*, a proposta do Cartão Europeu de Deficiente, diretrizes para uma vida autónoma e inclusão na comunidade, um quadro para serviços sociais de excelência, um pacote para melhorar o emprego de pessoas com deficiência e, ainda, uma plataforma para a deficiência.

Com base nesta evolução a nível internacional, conclui-se que a trajetória do turismo acessível ao longo das últimas décadas reflete um movimento global em direção à inclusão e igualdade de acesso. Essa evolução demonstra uma mudança de paradigma, onde o turismo deixou de ser visto apenas como uma atividade de lazer para alguns, mas sim como um direito universal a ser desfrutado por todas as pessoas, independentemente das suas condições físicas, sociais ou culturais.

1.3.2. Enquadramento da evolução a nível nacional

Já neste ponto, exploram-se alguns dos acontecimentos mais relevantes a nível nacional para uma melhor compreensão da evolução do conceito de turismo acessível.

A Figura 4 resume os marcos mais importantes na evolução histórica do turismo acessível a nível nacional.

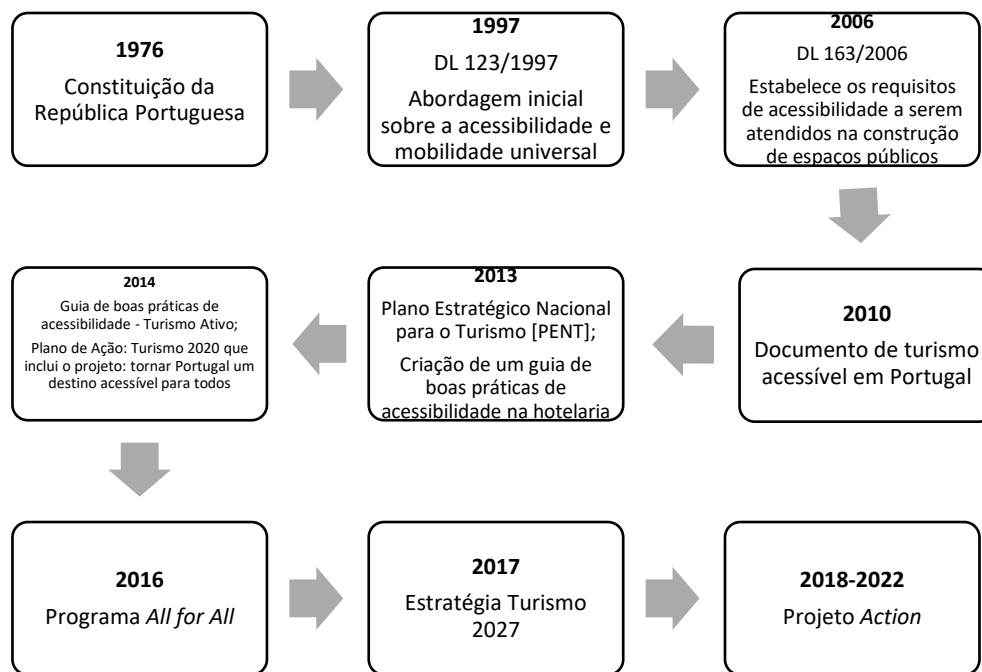


Figura 4. Evolução do turismo acessível a nível nacional

Fonte: Elaboração própria a partir de Eusébio et al (2022), Turismo de Portugal (s.d), Comissão Europeia (s.d), VII Revisão Constitucional (2005), Dre (1997) e PENT (2007).

Com a Constituição da República Portuguesa em 1976, “Portugal passou a ser uma república soberana, baseada na dignidade da pessoa humana e na vontade popular e empenhada na construção de uma sociedade livre, justa e solidária” (Artigo 1º, VII Revisão Constitucional, 2005).

Em 1997, foi reconhecida a importância de proporcionar acesso às pessoas com mobilidade condicionada, resultando na criação de um Decreto-Lei nº 123/1997. Segundo o Decreto-Lei nº 123/1997 “torna-se obrigatória a adoção de um conjunto de normas técnicas básicas de eliminação de barreiras arquitetónicas em edifícios públicos, equipamentos coletivos e via pública para a melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida.”

Em 2006, a elaboração do Decreto-Lei nº 163/2006 foi um marco importante uma vez que foram estabelecidos os requisitos a serem atendidos na constituição de espaços públicos (Turismo de Portugal, s.d).

Em 2007, foi executado o Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT) sendo que, após a revisão em 2010, um dos objetivos estratégicos passava por tornar Portugal num destino acessível para todos os cidadãos (Turismo de Portugal, 2023a).

A criação do guia de boas práticas no turismo ativo, em 2014, representa uma chance de oferecer uma ferramenta de suporte às empresas de animação turística. Isso visa ampliar a

variedade de serviços oferecidos a pessoas com necessidades específicas, visto ser um segmento em crescimento na procura turística (Turismo de Portugal, 2014). Além disso, o plano de ação “Turismo 2020” também foi elaborado nesse ano.

Em 2016, nasceu o programa “*All for All*”, cujo objetivo principal seria fornecer informações à população com incapacidade, assim como tornar Portugal num dos destinos mais acessíveis (Turismo de Portugal, 2023b). Em 2017, surge a Estratégia 2027 que vem substituir o PENT.

Por fim entre 2018-2022, foi elaborado o Projeto *Action* – Turismo acessível: Cocriação de experiências turísticas através de sistemas inteligentes com base na *web*. Este projeto foi criado para abordar um desafio social significativo: promover uma sociedade mais inclusiva por meio do turismo acessível. O principal objetivo era “desenvolver um sistema inovador que permitisse a comunicação, a partilha de informação e a transferência de conhecimento entre os principais atores que fazem parte do sistema turístico: (i) visitantes; (ii) agentes da oferta turística e (iii) instituições responsáveis pela formação em turismo” (Eusébio et al, 2022, pp 18-19). Durante esses três anos foram realizadas diversas iniciativas de sensibilização e os resultados foram divulgados em conferências nacionais e internacionais.

Com base na análise do enquadramento da evolução a nível nacional e internacional, constatou-se que o desenvolvimento do turismo em Portugal ocorreu de forma gradual. Isto não só abre portas para novas oportunidades como também fortalece o setor turístico, proporcionando benefícios para os destinos e para os turistas.

1.4. Turismo acessível numa perspetiva de turismo sustentável

Ao longo do desenvolvimento do turismo acessível, o setor turístico evoluiu e tem acompanhado ativamente as discussões e adotado diretrizes alinhadas com a sustentabilidade. Neste contexto, torna-se fundamental explorar o turismo acessível e a sua ligação com o turismo sustentável.

Segundo o Turismo de Portugal (2023b) a importância da sustentabilidade no turismo é cada vez mais reconhecida e abraçada globalmente pelos profissionais do setor. Isso implica considerar as necessidades dos visitantes, da indústria e das comunidades, bem como os impactos ambientais, económicos e sociais.

Atingir o turismo sustentável é um processo contínuo e exige uma monitorização constante dos impactos, aplicando medidas preventivas e/ou corretivas em situação de necessidade, enquanto mantém os turistas satisfeitos e garantem que estes tenham experiências memoráveis

e únicas, sensibilizando-os para as questões de sustentabilidade e promovendo práticas turísticas sustentáveis entre eles.

Em 1987, a ONU apresentou o Relatório de *Brundtland* que foi marcado pelo início da consciencialização global sobre o desenvolvimento sustentável. Na década de 90, Elkington (1998) implementou o conceito de *Triple Bottom Line* [TBL], também conhecido como os 3P's da sustentabilidade, onde destacou três dimensões essenciais para avaliar o desempenho sustentável de uma organização: a social, a económica e a ambiental (Figura 5).

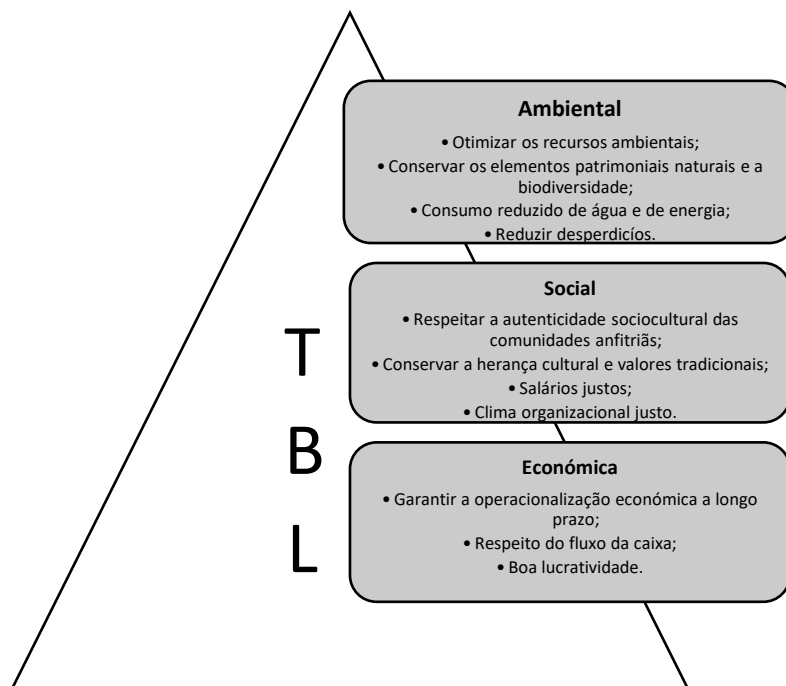


Figura 5: Triple Bottom Line do turismo sustentável: ambiental, social e económica.

Fonte: Elaboração própria a partir da UNWTO (2005), Devile (2009) e Avila (2021).

A ONU e a OMT têm trabalhado ativamente para consciencializar países e organizações, incentivando-os a adotar modelos turísticos alinhados com os princípios sustentáveis. De acordo com a *World Tourism Organization* (2021) a OMT está comprometida em promover uma forma de turismo que seja responsável, sustentável e acessível a todos, alinhada com os objetivos da Agenda Universal 2030 para o desenvolvimento sustentável. Um dos focos primordiais da OMT é impulsionar o conceito de turismo acessível para todos, reconhecendo-o como uma componente essencial de qualquer estratégia de turismo que aspire à sustentabilidade e responsabilidade.

Devile (2009) e Darcy et al. (2010) consideram que ao se desenvolverem produtos e paradigmas do desenho universal está-se a promover o turismo acessível e sustentável. Apesar de haver cada vez mais estudos relativos a este tema, o conceito de turismo acessível está

relacionado com o conceito de desenvolvimento sustentável, uma vez que é associado à acessibilidade de instalações, ao *design* universal e a uma conexão entre o envelhecimento da população e a deficiência.

O crescimento do turismo acessível exige que todos os envolvidos na oferta turística incorporem práticas baseadas no *design* universal. Isso significa criar produtos turísticos que atendam a todos os cidadãos, independentemente das suas características. Darcy e Buhalis (2009) expõem que embora o *design* universal esteja centrado nas características ambientais, a sua implementação completa na indústria do turismo tem o poder de impactar significativamente uma variedade de resultados socialmente sustentáveis. Por outras palavras, é uma abordagem que procura incluir segmentos da população excluídos, desenvolvendo serviços turísticos acessíveis para todos. O destaque está na promoção da acessibilidade universal, com a criação de serviços seguros, não discriminatórios e que atendem, efetivamente, às necessidades do mercado (Rosário et al., 2023).

Se forem criados produtos e serviços turísticos acessíveis, haverá a possibilidade de incluir, neste setor, todo o tipo de população com mobilidade reduzida. Ao mesmo tempo, será promovido um turismo acessível através dos sete princípios do desenho universal que irão combater barreiras de acesso e discriminação. Se o principal foco estiver relacionado com estes quatro aspetos, está-se a desenvolver um turismo verdadeiramente sustentável (Figura 6).

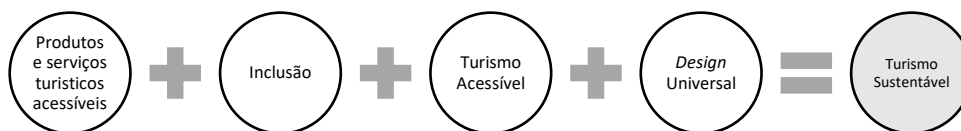


Figura 6. Turismo acessível numa perspetiva de turismo sustentável.

Fonte: Adaptado de Devile (2009) e Darcy et al (2010)

Assim sendo, Cassia et al. (2020) salientam que a principal barreira à prestação de serviços inclusivos e sustentáveis é a falta de coordenação entre os muitos participantes no processo.

O desenvolvimento destes produtos e serviços acessíveis torna-se uma vantagem competitiva para os destinos turísticos. Em primeiro lugar, constrói-se uma imagem empresarial, inserida numa lógica de turismo para todos, o que irá fidelizar os turistas e promover um reflexo positivo de responsabilidade social associado a uma causa justa. Sendo que o mercado do turismo acessível engloba um conjunto diversificado de consumidores, haverá um aumento da

taxa de ocupação na época baixa visto que este tipo de turista aproveita para viajar devido ao pouco constrangimento e à maior disponibilidade por parte dos funcionários (Devile, 2009).

Para combater essa barreira, Cassia et al. (2020) propõe a criação de um ecossistema digital que contribua para aumentar a acessibilidade dos destinos turísticos como solução conceptual que assegure a troca de informação e coordenação entre todos os participantes, sem nunca esquecer a importância da necessidade de utilizar os princípios do desenho universal na conceção de instalações turísticas e produtos turísticos.

Conclui-se que a interligação entre o turismo acessível e a sustentabilidade é evidente e crucial para o futuro do setor. Ao longo dos anos, o turismo acessível tem evoluído para incorporar práticas sustentáveis, reconhecendo a importância de proporcionar experiências turísticas que sejam acessíveis a todos, respeitando ao mesmo tempo o meio ambiente e as comunidades locais.

1.5. Conclusão

A partir da análise do conceito de turismo acessível assim como da sua evolução a nível nacional e internacional e da sua relação com o turismo sustentável, é possível retirar algumas conclusões.

Em primeiro lugar, fica claro que o turismo acessível não se restringe apenas à inclusão de pessoas com deficiência, mas visa tornar as viagens e as atividades recreativas acessíveis para todos os indivíduos, independentemente das especificidades das necessidades.

Verificou-se que é um conceito que carece de uma definição universalmente aceite visto que há uma variedade de perspetivas que podem contribuir para a falta de uma definição unificada e de um campo de estudo claramente delineado para o turismo acessível.

O *design* universal surgiu como uma das principais abordagens que permitiu uma compreensão mais sólida deste conceito bastante multifacetado. Apesar do turismo acessível estar interligado com o turismo sustentável, a implementação deste *design* pode promover resultados socialmente sustentáveis, combatendo a exclusão e a discriminação, eliminando as barreiras à participação e, assim, atender às necessidades específicas de diversos segmentos de mercado.

A sua evolução tanto a nível internacional como nacional possibilitou a abertura de novas oportunidades. Internacionalmente, desde a Conferência de Manila em 1980 até à recente Estratégia sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021-2030 adotada pela CE, tem havido um progresso notável. Isso é evidenciado pelo reconhecimento dos direitos das pessoas com

deficiência no turismo, o estabelecimento de códigos de ética e a implementação de iniciativas como o Programa de Qualidade “Turismo Mundial Para Todos”. Estas ações visam não apenas promover a acessibilidade, mas também garantir a participação plena e igualitária de todos na experiência turística.

A nível nacional, Portugal também testemunhou avanços significativos, desde a criação da legislação para eliminar barreiras arquitetónicas até à execução de planos e programas estratégicos. Iniciativas como o Projeto *Action* demonstram o compromisso contínuo do país em promover um turismo verdadeiramente acessível e inclusivo.

A sustentabilidade no turismo é cada vez mais valorizada globalmente. Isso implica considerar não apenas os impactos ambientais, mas também os aspetos sociais e económicos do turismo. A promoção do turismo acessível é uma parte essencial dessa equação, uma vez que visa tornar os destinos turísticos acessíveis a todos os indivíduos, independentemente das suas capacidades ou características.

Conclui-se que o desenvolvimento gradual do turismo acessível em Portugal, alinhado com os compromissos nacionais e internacionais, possibilitou uma abordagem progressiva e comprometida para promover a inclusão, a sustentabilidade e a acessibilidade no setor turístico.

Capítulo II – Barreiras e desafios: Uma análise da mobilidade reduzida no contexto turístico

2.1. Introdução

O capítulo II aborda os desafios enfrentados pelas pessoas com mobilidade reduzida, desencadeando uma análise profunda sobre a interseção entre a deficiência, a incapacidade e as barreiras com que se deparam no cenário turístico.

Este capítulo está dividido em quatro pontos específicos. Em primeiro lugar, são explorados os conceitos de deficiência, incapacidade e mobilidade reduzida, e logo de seguida, são investigados os diferentes tipos de deficiência, reconhecendo a diversidade de experiências que caracterizam esse grupo. Todo o levantamento de informação permitirá uma visão mais holística das necessidades específicas enfrentadas pelos indivíduos com diferentes tipos de deficiência, moldando assim estratégias mais eficazes de inclusão no setor turístico.

O terceiro e quarto pontos abordam as principais barreiras com que estes indivíduos com deficiência se deparam, ao longo da realização de várias atividades turísticas e as principais necessidades e motivações para a sua participação.

2.2. Deficiência, incapacidade e mobilidade reduzida

A questão da deficiência, incapacidade e mobilidade reduzida é um tema de extrema relevância e complexidade. São condições que impactam a vida de milhões de pessoas, influenciando não apenas as suas capacidades físicas como também as interações sociais, oportunidades de emprego e participação plena na sociedade.

Segundo a OMT (2013, pp 6) a deficiência “resulta da interação entre pessoas com necessidades especiais e as barreiras ambientais, que impedem a sua participação plena e efetiva, na sociedade em igualdade de direitos com os outros. Compreender a deficiência como uma interação significa que a deficiência é um conceito social, não é um atributo da pessoa”.

Segundo a Lei Portuguesa nº 38/2004, DR194, Série I-A de 2004/08/18, Artigo 2º “Considera-se pessoa com deficiência aquela que, por motivo de perda ou anomalia, congénita ou adquirida, de funções ou de estruturas do corpo, incluindo as funções psicológicas, apresente dificuldades específicas suscetíveis de, em conjugação com os fatores do meio, lhe limitar ou dificultar a atividade e a participação em condições de igualdade com as demais pessoas”.

Já a incapacidade é descrita como uma interação complexa entre o indivíduo e o seu meio social, fatores pessoais e fatores externos que refletem as circunstâncias da vida do mesmo (Devile, 2009 e OMS, 2004). Essa interação torna-se mais evidente à medida que o ambiente impõe mais barreiras às pessoas com incapacidade.

Por sua vez, pessoas com mobilidade reduzida são aquelas que, de forma temporária ou permanente, apresentam limitações, na sua capacidade de se deslocar ou interagir com o meio ambiente. Este grupo pode incluir idosos, mulheres grávidas ou indivíduos que utilizem auxiliares de locomoção, como canadianas, sempre que enfrentem dificuldades em aceder ou utilizar espaços físicos que os rodeiam (INR, 2020).

Os sistemas de classificação de incapacidade na área da saúde passaram por evoluções ao longo das décadas. Em 1980, a OMS introduziu a “Classificação Internacional de Impedimentos, Deficiências e Desvantagens [ICIDH]”, que se tornou uma referência para distinguir os conceitos de incapacidade, deficiência e desvantagem. Entretanto em 2004, apresentou uma abordagem renovada com a “Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde [CIF]” (OMS, 2004 e Pagán, 2012).

A estes documentos estão associados três modelos explicativos de incapacidade: o modelo médico, social e biopsicossocial, conforme se pode verificar na tabela 2.

Tabela 2. Síntese dos modelos de incapacidade.

	Modelo Médico	Modelo Social	Modelo Biopsicossocial ¹
Origem	Indivíduo	Sociedade	Indivíduo e Sociedade
Foco	Causas da deficiência	Pessoas Contexto nas barreiras sociais	Na pessoa, na sua limitação e na relação com o ambiente físico e social
Objetivos	Reabilitar Curar Tratar	Habilitar Eliminar Barreiras Promover compatibilidade	Curar Tratar Reabilitar o corpo Integrar na sociedade
Responsabilidade	Profissionais da área da saúde	Individual e Coletiva	Profissionais da área da saúde e da sociedade
Cultura	Da condição do incapacitante	Reconhecimento e inclusão social	Da condição do incapacitante e do reconhecimento e inclusão social

Fonte: Elaborado com base em Darcy e Buhális (2011), OMS (2004), Págan (2012), Soares e Breda (2014) e Zajadacz (2017)

¹ Corresponde a uma integração destes dois modelos (dos modelos social e médico). É uma abordagem multidisciplinar que compreende as dimensões biológica, psicológica e social de um indivíduo.

Darcy e Buhalis (2011), Pagán (2012) e Soares e Breda (2014) salientam que a ICIDH adotou um modelo médico, que concebe a incapacidade, deficiência e desvantagem como uma causa, doença ou trauma. Por outro lado, a ICF fundamenta-se a partir do modelo social, argumentando que a funcionalidade do indivíduo é uma interação complexa entre a sua condição de saúde e os fatores externos.

O conceito de modelo social surge como uma resposta crítica ao modelo médico, destacando a divergência nas interpretações da deficiência e incapacidade. Em contraste com o modelo médico, o modelo social não rejeita a existência da deficiência no indivíduo, mas enfatiza que as limitações decorrentes, são principalmente um reflexo das condições sociais em que a pessoa está inserida (Darcy, 2002).

Segundo o Centro de Reabilitação Profissional de Gaia [CRPG] (2006) modelo médico considera a pessoa com deficiência como alguém “com algum tipo de inadequação para a sociedade” (p.9). Em contrapartida, o modelo social inverte essa perspectiva, atribuindo a deficiência à incapacidade da sociedade em adaptar-se de forma inclusiva às necessidades e à diversidade de todas as pessoas.

Desta forma, a abordagem biopsicossocial procura ir além das limitações impostas pelos modelos isolados, procurando uma compreensão mais completa e inclusiva da deficiência, visando não apenas a correção das condições médicas, mas também a criação de ambientes sociais que promovam a plena participação e compatibilidade de todos os indivíduos.

Ou seja:

- A deficiência é interpretada de maneira diferente em casa modelo. Enquanto o modelo médico a vê como um problema individual, o modelo social considera um resultado da falta de inclusão social. Já o modelo biopsicossocial concilia ambas as perspectivas;
- A incapacidade no modelo médico, é característica da pessoa, no modelo social resulta da interação com um ambiente não inclusivo e no modelo biopsicossocial é complexa;
- A mobilidade reduzida nos três modelos seria abordada de forma diferente, desde o tratamento clínico até à adaptação do ambiente e ao suporte psicossocial.

Com base nesta informação, chegou-se à conclusão de que a mobilidade é fundamental para garantir a liberdade, a independência, a oportunidade e a modernidade para pessoas com restrições físicas ou psicológicas, influenciando os seus estilos de vida (Kellerman, 2011).

O setor das viagens e turismo tem registado um aumento significativo no interesse das pessoas com mobilidade reduzida, sendo que este facto se deve a causas como o envelhecimento da população nos países desenvolvidos, a forte ligação da idade com a falta de mobilidade, ao aumento do rendimento devido a políticas inclusivas no emprego e aos avanços científicos e tecnológicos que promovem mais capacidade de sobrevivência e mais autonomia (Devile, 2009, Soares e Breda, 2014 e Kellerman, 2011).

No entanto, enfrentam desafios nomeadamente a nível das faltas de comunicação entre diferentes áreas de estudo que têm contribuído para a construção de espaços e cidades inacessíveis (Soares e Breda, 2014 e Kellerman, 2011). É crucial estabelecer redes de cooperação para enfrentar estes desafios e promover a acessibilidade universal.

De acordo com a OMT (2015) e depois de analisar os Censos 2021 (INE, 2023), acerca das dificuldades sentidas por parte deste grupo, retiram-se as seguintes conclusões importantes:

- Havia, em 2021, um total de 1 085 472 pessoas com mobilidade reduzida. Isso representa uma parte significativa da população, o que destaca a importância de atender às necessidades específicas de cada uma;
- Cerca de 10,9% da população residente enfrenta pelo menos uma incapacidade;
- Os dados indicam que esta condição afeta, principalmente as mulheres, onde em cada 100 homens na mesma situação há 164 mulheres com incapacidade;
- A prevalência da incapacidade aumenta com o avanço da idade, de forma progressiva, especialmente entre os 70-74 anos, destacando-se a necessidade de atender à população idosa;
- Pessoas com incapacidade enfrentam maiores dificuldades para permanecer ativas e empregadas, havendo uma necessidade de realizar programas de inclusão e suporte.

Conclui-se que estes resultados, ressaltam a importância da criação de políticas e ações que promovam a inclusão e melhorem a qualidade de vida da população com mobilidade reduzida, incluindo a acessibilidade em espaços públicos, serviços de saúde e educação adaptados.

2.3. Tipos de deficiência

Como referido anteriormente, e segundo o Turismo de Portugal (2013) pessoas com deficiência são aquelas que enfrentam desafios de longo prazo devido a limitações físicas, mentais, intelectuais ou sensoriais.

A acessibilidade requer uma abordagem centrada no cliente, uma vez que este é a prioridade. No entanto, é crucial que este tenha autonomia para tomar as suas próprias decisões e escolhas para atender às suas necessidades e expectativas. É essencial entender o seu perfil e as suas características.

Devile (2009) considera que o grupo que requer acessibilidades para participar plenamente na vida em sociedade abrange pessoas com deficiências físicas/motoras, sensoriais e mentais para além daquelas que enfrentam, temporariamente, limitações devido a acidentes, pais com carrinhos de bebé, famílias com crianças e idosos.

O autor *Zsarnoczky* (2018) enaltece a extrema versatilidade deste segmento de mercado por consequência de uma procura turística multifacetada. Nesta procura, estão incluídas todas as pessoas com algum tipo de incapacidade, ou seja, a pessoa que em resultado da conjugação de uma anomalia ou perda das funções ou estruturas do corpo, incluindo as psicológicas, com o meio envolvente, enfrenta dificuldades específicas suscetíveis de lhe limitar a atividade ou restringir a participação na vida social, económica e cultural.

No contexto de turismo, a flexibilidade e adaptabilidade do *design* universal são destacadas como vantagens significativas, permitindo a acessibilidade a uma ampla gama de visitantes. No entanto, é crucial compreender as características específicas do mercado de pessoas com incapacidades, assim como as principais limitações e barreiras, para garantir o desenvolvimento eficaz de produtos acessíveis.

Tendo em consideração toda a informação obtida, o gráfico 1 apresenta a percentagem de população por tipo de incapacidade. Conclui-se, assim que a deficiência física/motora é a que tem maior representatividade, seguindo-se a deficiência visual, intelectual e, por fim, a auditiva.

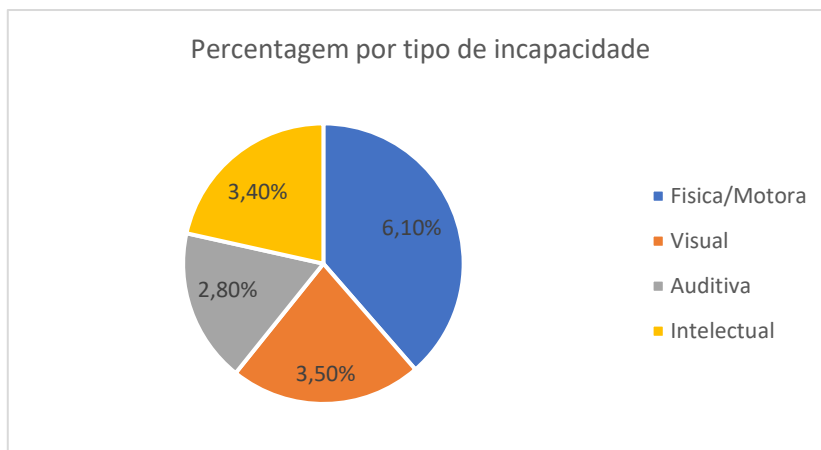


Gráfico 1 - Percentagem de população por tipo de incapacidade.

Fonte: Adaptado de Censos 2021 (INE, 2023)

Atualmente, a OMS estima que cerca de 15% da população mundial seja portadora de algum tipo de deficiência e é previsível que este valor suba, devido ao aumento para o dobro da população com mais de 60 anos até 2050 (Caldas et al., 2020). Ou seja, até 2050, de acordo com as Nações Unidas, está previsto que aproximadamente 1,6 mil milhões de pessoas tenham 65 anos ou mais. Em regiões onde a esperança de vida ultrapassa os 70 anos, a expectativa é que, em média, cerca de 8 anos de vida de uma pessoa sejam impactados por algum tipo de deficiência (ONU, 2023).

Deste modo, torna-se fundamental compreender de forma mais específica as principais características de cada tipo de deficiência.

→ **Deficiência Física/Motora**

A deficiência física/ motora é o resultado de uma “disfunção física ou motora, congénita ou adquirida por doença ou acidente, temporária ou permanente, dependendo da respetiva causa e, poderá assumir uma maior ou menor gravidade, no que diz respeito à sua mobilidade e coordenação motora” (Turismo de Portugal, 2014). Para além disso, pode ser considerada a “perda parcial ou total da função de uma parte do corpo, geralmente um membro ou membros, causando ao indivíduo fraqueza muscular, falta de resistência, falta de controlo muscular ou paralisia total. Entre as causas de incapacidade motora, evidenciam-se as condições neurológicas, como a paralisia cerebral, doença de Parkinson, acidente vascular cerebral e esclerose múltipla” (International Neuromodulation Society, 2021).

A incapacidade motora pode manifestar-se de várias formas e com diferentes níveis de impacto, podendo o indivíduo sofrer de a) Hemiplegia, onde apenas um lado do corpo é afetado; b) Diplegia, onde as pernas são afetadas, podendo também envolver os braços em menor grau;

c) Tetraplegia, que resulta da perda de funcionalidades dos braços, pernas e tronco; d) Quadriplegia, que afeta tantos os braços como as pernas (International Neuromodulation Society, 2021).

A deficiência física impacta as atividades quotidianas do indivíduo e faz com que este apresente mais dificuldades em agarrar ou mover-se na realização de uma atividade que se estenda por um longo período. Assim sendo, como resultado, são enfrentados diariamente desafios que complicam a sua inserção na sociedade, podendo advir certas complicações como diabetes ou problemas de visão e audição (Daniels et al., 2005 e Dominguez et al., 2023).

Segundo os Censos 2021 (INE, 2023) em Portugal, cerca de 6,1% da população é afetada pela incapacidade física/motora.

→ **Deficiência Visual**

A deficiência visual refere-se à perda ou redução permanente da capacidade visual que não pode ser corrigida com lentes ou tratamentos visuais. Isso abrange tanto a cegueira total como a visão parcial, onde o indivíduo possui alguma visão residual. Isto pode originar obstáculos na assimilação de informações, na capacidade de ler, na dificuldade de interação social e no controlo do ambiente. Estas limitações podem, por sua vez, causar atrasos no desenvolvimento das pessoas afetadas (Amaral et al., 2021 e Turismo de Portugal, 2014).

Sapp (2010) e a *World Health Organization [WHO]* (2023a) referem que este tipo de deficiência abrange uma variedade de problemas de visão que impactam significativamente a vida da pessoa, o que resulta em menores oportunidades de emprego e um aumento nas taxas de depressão e ansiedade.

A WHO (2023b) salienta, ainda, que existem quatro níveis de deficiência: visão normal, deficiência visual moderada, défice visual grave e cegueira. É importante notar que apenas uma pequena percentagem de pessoas com deficiência visual é completamente cega e, dentro desse grupo, algumas podem ter memória visual, o que afeta as suas necessidades em termos de descrição do áudio ou explicações verbais.

Segundo os Censos 2021 (INE, 2023) em Portugal, cerca de 3,5% da população é afetada pela incapacidade visual.

→ **Deficiência Auditiva**

A deficiência auditiva é uma condição que pode afetar pessoas de todas as idades, podendo ser causada por fatores genéticos, congénitos (resultado de más formações ou alterações

morfológicas presentes desde o nascimento) ou adquiridos devido a doenças ou acidentes (Turismo de Portugal, 2014).

Tomé (2014) ressalta que algumas pessoas surdas não consideram que têm uma deficiência, mas sim uma linguagem diferente, uma vez que os desafios de comunicação que enfrentam são semelhantes aos encarados por pessoas “ouvintes” num ambiente onde não falam o mesmo idioma. Em ambos os casos, a dificuldade é comparável.

Numa escala internacional, o Código de Sinais Internacional é utilizado como uma forma de comunicação alternativa. Em Portugal, a Língua Gestual Portuguesa (LGP) é amplamente utilizada, tornando importante a presença de pessoas com conhecimento dessas formas de comunicação alternativas em locais turísticos.

De acordo com os Censos 2021 (INE, 2023) em Portugal, cerca de 2,8% da população é afetada pela perda auditiva. Segundo a Associação de Língua Gestual Portuguesa (2023), cerca de 30 000 pessoas surdas são utilizadoras de LGP.

→ **Deficiência Intelectual**

Tomé (2014) refere que a deficiência intelectual é vista como uma característica de um indivíduo que interage com o seu ambiente físico e social. O ambiente deve adaptar-se às necessidades específicas da pessoa, oferecendo apoio intermitente e limitado para que ela possa funcionar em diversas áreas de habilidades adaptativas, incluindo na comunicação, autocuidado, habilidades sociais, vida familiar, autonomia, saúde e segurança.

Já o Turismo de Portugal (2014) e a *American Association on Intellectual and Development Disabilities* (s.d) declaram que esta deficiência é uma denominação utilizada para descrever tanto as limitações no funcionamento intelectual quanto no comportamento adaptativo, resultando em dificuldades de aprendizagem, pensamento abstrato, adaptação a novas situações e afetando processos como a memória, a categorização, a resolução de problemas, habilidades linguísticas e comunicação verbal, que se podem originar aos 22 anos.

De acordo com os Censos 2021 (INE, 2023) em Portugal, cerca de 3,4% da população é afetada pela deficiência intelectual.

Conclui-se que no processo de tornar as instalações turísticas acessíveis para pessoas com deficiência, todas as partes envolvidas no setor do turismo beneficiam com um aumento na qualidade, eficácia e eficiência do serviço. É crucial, sensibilizar as pessoas sobre os direitos dos turistas com deficiência e promover os benefícios económicos, que o setor pode alcançar ao

atender adequadamente esse mercado específico. Ao direcionar os serviços para responder às necessidades, o setor pode aproveitar ao máximo estes segmentos, reconhecendo que todos os turistas são únicos e as suas necessidades não são exceção (Trindade, 2004).

2.4. Barreiras à participação em atividades turísticas

Existem três barreiras com que o público com mobilidade reduzida se poderá deparar ao longo das experiências e atividades que realiza: as barreiras estruturais, as interpessoais e as intrapessoais (Deville e Kastenzholz, 2018 e Crawford e Godbey, 1987). Mustapha et al. (2013) ressaltam que estas restrições se manifestam, predominantemente, nos países em desenvolvimento embora não estejam presentes em todos os destinos turísticos.

Na figura 7 é apresentado o modelo de Crawford e Godbey (1987), que representa um processo dinâmico de como as pessoas com deficiência lidam com as suas limitações no seu tempo de lazer.

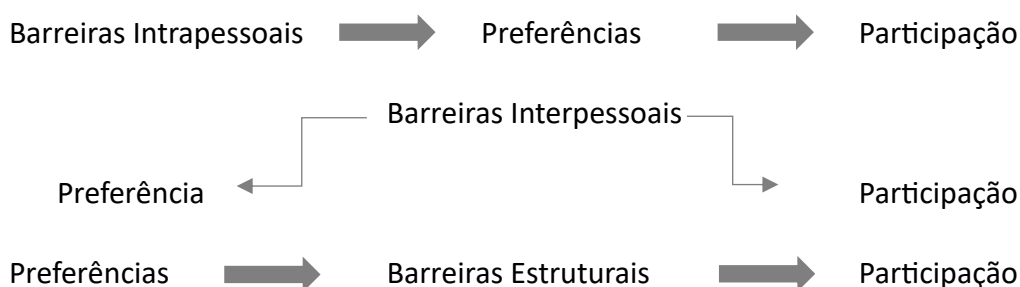


Figura 7: Modelo de Crawford e Godbey. (1987) acerca das restrições de lazer

Fonte: Elaboração própria

Para estes autores quando as barreiras intrapessoais são superadas, as preferências de lazer são formadas assim como a participação do indivíduo que tende a tornar-se mais ativa. Posteriormente, este pode deparar-se com as barreiras interpessoais, especialmente se na atividade que está a realizar for exigida a participação de um outro elemento. Por fim, as barreiras estruturais só entram em cena quando as barreiras interpessoais são superadas. A participação nas atividades resulta da ausência ou da superação das barreiras estruturais (Crawford e Godbey, 1987).

Realizados alguns estudos acerca deste processo dinâmico, muitos foram os autores que contestaram este modelo, nomeadamente Kay e Jackson (2018), que expressaram objeções à conceção de que as limitações ao tempo de lazer, automaticamente restringem ou impedem a participação em atividades de lazer. Mais tarde, Carvalho e Faria (2010) referiram que, em 1991, Crawford realizou um novo modelo hierárquico mais explícito, como é possível verificar na figura 8.

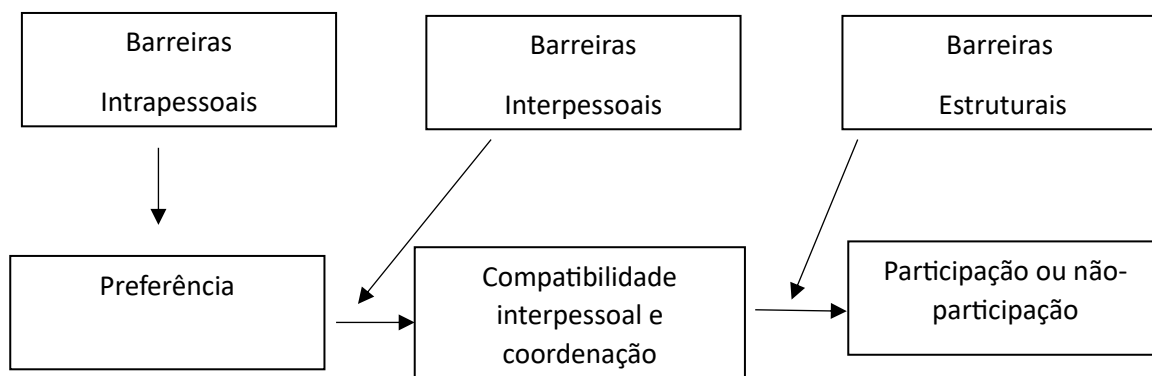


Figura 8. Novo modelo hierárquico de restrições de lazer

Fonte. Elaboração própria

Depois de uma análise geral acerca das restrições, é necessário entendermos especificamente cada uma delas.

→ **Barreiras Estruturais**

As barreiras estruturais, também designadas por barreiras ambientais, “representam restrições como fatores intervenientes entre a preferência por dado tipo de lazer e a participação do consumidor” (Carvalho e Faria 2010, pp 3). Para além disso, referem-se ao ambiente externo onde os indivíduos estão inseridos, atuando como um elo entre preferências pessoais e a participação efetiva. Estas barreiras colocam as pessoas com deficiência em desvantagem, dificultando o acesso equitativo à sociedade (Alves et al., 2020, Daniels et al., 2005 e Crawford e Godbey, 1987).

A título exemplificativo, salientam-se as barreiras de transporte e as barreiras arquitetónicas (UNWTO, 2016).

Estes obstáculos aludem a desafios provenientes do ambiente externo. Segundo Mustapha et al. (2013) são algumas as limitações que se podem identificar: “atitudes dos profissionais, ausência de conhecimento especializado, falta de um sistema jurídico apropriado, escassez de recursos humanos qualificados e custos relativamente altos associados à participação comunitária”, assim como as restrições de tempo, limitações financeiras, problemas de transporte, ausência de infraestruturas apropriadas, fase de ciclo de vida da família, clima e disponibilidade de oportunidade (Devile e Kastenholz, 2018 e Rosário et al., 2023).

Estas barreiras desencorajam este público com incapacidade de participar em atividades turísticas, tornando a acessibilidade um desafio significativo. Os constrangimentos não são superáveis, o que significa que as pessoas adotam estratégias adaptativas para lidar com esses

obstáculos enquanto realizam as suas atividades de lazer, sendo possível o ajuste dos seus hábitos ou alterações nas suas vidas para superar essas barreiras (Daniels et al., 2004, Devile e Moura, 2021, Devile e Kastenholz, 2018 e Yau et al., 2004).

É de extrema importância adotar estratégias de adaptação, já que a eliminação destas barreiras deve ser uma responsabilidade compartilhada por todos os elementos envolvidos na indústria do turismo, resultando numa maior satisfação para aqueles que fazem parte do mercado do turismo acessível e expandindo as oportunidades de participação nas atividades turísticas (Alves et al., 2020 e Devile e Moura, 2021).

Crawford e Godbey (1987) salientam, ainda, que a nível estrutural se a preferência for significativamente maior do que os constrangimentos percebidos, a atividade de lazer em questão pode ser realizada apesar da presença de tais barreiras.

→ **Barreiras Intrapessoais**

Também designadas por barreiras intrínsecas, as barreiras intrapessoais dizem respeito às características próprias do indivíduo sendo decisivas não só nas questões relacionadas com a viagem como na própria eleição do destino (Rosário et al., 2023).

Crawford e Godbey (1987) consideram que estas barreiras são obstáculos de natureza pessoal que estão associados a problemas de saúde, limitações físicas ou cognitivas, falta de interesse e habilidades sociais. Estes fatores individuais podem inibir a participação em determinadas atividades e situações, conforme apontam Devile e Moura (2021).

Alves et al. (2020), Daniels et al. (2004), Devile e Kastenholz (2018), Crawford e Godbey (1987) e Nyaupane e Andereck (2009), indicam que o stress, a ineficácia social, a dependência física e psicológica, a depressão, a ansiedade e a religiosidade são alguns exemplos de restrições desta barreira. Todos estes obstáculos podem ter um impacto a nível cognitivo assim como na participação, visto que há uma falta de conhecimento sobre programas de lazer, instalações, recursos e outras informações que são necessárias para uma escolha mais informada.

→ **Barreiras Interpessoais**

Também designadas por barreiras interativas, as barreiras interpessoais surgem devido a características pessoais do indivíduo (barreiras intrapessoais) e à forma como elas interagem com o ambiente social (Crawford & Godbey, 1987).

Para Alves et al. (2020), Devile e Kastenholz. (2018), Nyaupane e Andereck (2008) e Rosário et al. (2023) os desafios interpessoais englobam uma dinâmica relacional que vai para além da

esfera individual. Essa interação surge de uma relação estabelecida com outros indivíduos, sejam eles parte do círculo próximo ou externos. Independentemente do tipo de relação, ambos apresentam uma indisponibilidade de interação que provoca barreiras e limitam a sua participação.

Estas restrições interpessoais originam obstáculos que afetam a preferência conjunta por atividades de lazer em relacionamentos conjugais e desempenham um papel significativo na dinâmica interpessoal, impactando a qualidade e a natureza das experiências de lazer compartilhadas entre indivíduos (Crawford & Godbey, 1987).

São destacados alguns exemplos que limitam a participação destes indivíduos ou que geram barreiras, nomeadamente a nível da dificuldade em encontrar companheiros de viagem para atividades de lazer e turismo ou até mesmo quando a relação com o companheiro se torna problemática (Orakani, 2020). As atitudes negativas por parte dos provedores de turismo graças à falta de informação (Devile & Kastenholz, 2018) e, principalmente, à comunicação que envolve uma interação recíproca entre o indivíduo e o ambiente social, pode resultar em constrangimentos entre o remetente, o recetor ou ambos (Darcy & Daruwalla, 2005).

Posto isto e após uma breve explicação de cada uma das barreiras, a tabela 3 apresenta alguns dos constrangimentos com que se deparam as pessoas com mobilidade reduzida.

Tabela 3. Constrangimentos para pessoas com mobilidade reduzida.

Tipos de barreiras	Exemplos de constrangimentos	Referências
	Barreiras Informacionais	
	Falta de informação fiável e específica (ex. acesso a informação específica acerca das acessibilidades, falta de áudio-guias, falta de informação em <i>braille</i>).	Turismo de Portugal (2014); Rosário et al. (2023); Devile & Kastenholz (2018).

Barreiras Estruturais

Falta de pontos de referência e outras informações de localização.	Turismo de Portugal (2014); Rosário et al. (2023); Devile & Kastenholz (2018).
Barreiras Tangíveis	
Falta de serviços de apoio e infraestruturas acessíveis que vão dificultar as viagens independentes.	Turismo de Portugal (2014); Devile & Kastenholz (2018)
Inexistência de caminhos acessíveis que tornam difícil o acesso a vários locais assim como a áreas de descanso.	Turismo de Portugal (2014).
Restrições ambientais e geográficas – dificuldades em movimentar-se em espaços externos, ajuda para subir escadas, falta de superfícies antiderrapantes para evitar quedas.	Crawford et al (1987); Daniels et al (2005); Turismo de Portugal (2014)
Barreiras de transportes	
Falta de transportes públicos adaptados e disponíveis no destino e com ligação de destino.	Darcy & Daruwalla (2005); UNWTO (2019)
Outras	
Risco percebido de viagem.	Crawford & Godbey (1987); Devile & Kastenholz (2018).
Restrições financeiras – custos relativamente altos associados à participação comunitária.	Crawford & Godbey (1987); Daniels et al. (2005); Mustapha et al. (2013).
Falta de tempo disponível	Crawford & Godbey (1987).
Outras	
Problemas de saúde (física ou mental) como por exemplo a ansiedade ou a depressão.	Crawford e Godbey (1987); Devile et al (2018); Daniels et al. (2004); Alves et al. (2020)
Falta de conhecimento sobre programas e lazer.	Darcy & Daruwalla (2005); Daniels et al. (2004); Crawford & Godbey (1987).

Barreiras Intrapessoais	Ineficácia social (ex. falta de confiança) e <i>social skills</i> .	Devile & Moura (2021); Crawford & Godbey (1987); Nyaupane & Andereck (2009); Daniels et al (2004); Alves et al (2020).
	Falta de tempo de lazer.	Crawford & Godbey (1987).
	Dependência física e psicológica (ex. falta de autonomia na realização das atividades).	Devile & Kastenholz (2018).
	Desconforto e stress face ao desconhecido (ex. necessidade de se adaptar a ambientes diferentes e fora da sua zona de conforto).	Crawford & Godbey (1987); Devile & Kastenholz (2018); Daniels et al (2004); Alves et al (2020).
	Falta de autonomia.	Devile & Kastenholz (2018)
	Perceção da condição de acessibilidade.	Devile & Kastenholz (2018)
Barreiras Interpessoais	Problemas relacionados com a comunicação.	Darcy & Daruwalla (2005); Devile & Kastenholz (2018); Yau et al (2004).
	Restrições com acompanhamento nas viagens.	Daniels et al (2005).
	Atitudes sociais negativas e discriminatórias.	Devile & Kastenholz (2018); Yau et al (2004).
	Dependência de familiares e amigos (ex. necessidade de alguém para fornecer informações e para se movimentar).	Devile & Kastenholz (2018).
	Atitudes profissionais do setor.	Darcy & Daruwalla (2005), Smith (1987) e Devile & Kastenholz (2018).
	Falta de estímulo para viajar.	Yau et al. (2004).

Fonte: Elaboração própria

Assim, os constrangimentos **estruturais** para um turista com incapacidade, englobam barreiras informacionais, tangíveis e relativas a transportes.

As barreiras informacionais correspondem à falta de informação fiável, específica e inacessível acerca das acessibilidades do destino ou à falta de pontos de referência e outras

informações de localização (Devile & Kastenholtz, 2018, Rosário et al., 2023 e Turismo de Portugal, 2014). Relativamente às barreiras tangíveis, estas dizem respeito à falta de serviços de apoio e infraestruturas acessíveis que dificultam as viagens independentes (Devile & Kastenholtz, 2018 e Turismo de Portugal, 2014;); à inexistência de caminhos acessíveis que tornam difícil o acesso a locais como áreas de descanso (Turismo de Portugal, 2014) e às restrições ambientais e geográficas nomeadamente as dificuldades apresentadas na deslocação em espaços exteriores, na falta de superfícies antiderrapantes, entre outros aspetos (Daniels et al., 2005, Crawford & Godbey, 1987 e Turismo de Portugal, 2014). As barreiras de transportes também são dos constrangimentos mais visíveis e o que tem maior impacto no indivíduo com incapacidade, visto que faltam transportes públicos adaptados e disponíveis no destino e com ligação ao destino (Darcy & Daruwalla, 2005 e UNWTO, 2019).

Para além disso, outros constrangimentos inseridos nestas barreiras são o risco percebido de viagem (Devile & Kastenholtz, 2018 e Crawford & Godbey, 1987), as restrições financeiras (Daniels et al., 2005, Crawford & Godbey, 1987 e Mustapha et al., 2013) e a falta de tempo disponível (Crawford & Godbey, 1987).

Relativamente aos constrangimentos **intrapessoais**, estes incluem problemas de saúde física e mentais (Alves et al., 2020, Daniels et al., 2004, Devile & Kastenholtz, 2018 e Crawford & Godbey, 1987); falta de conhecimento sobre programas e lazer (Darcy & Daruwalla, 2005; Daniels et al., 2004; Crawford & Godbey, 1987); ineficácia social e *social skills* (Alves et al., 2020, Daniels et al., 2004; Devile & Moura, 2021, Crawford & Godbey, 1987 e Nyaupane & Andereck, 2009); falta de tempo de lazer (Crawford & Godbey, 1987); dependência física e psicológica (Devile & Kastenholtz, 2018); desconforto e stress face ao desconhecido (Alves et al., 2020, Daniels et al., 2004, Devile & Kastenholtz, 2018 e Crawford & Godbey, 1987), falta de autonomia e, ainda, a perceção da condição das suas incapacidades (Devile & Kastenholtz, 2018).

Por fim, os constrangimentos **interpessoais** dizem respeito aos problemas relacionados com a comunicação (Darcy & Daruwalla, 2005; Devile & Kastenholtz, 2018 e Yau et al., 2004); às restrições com acompanhamento nas viagens (Daniels et al., 2005); às atitudes sociais negativas e discriminatórias (Devile & Kastenholtz, 2018 e Yau et al., 2004), à dependência de familiares e amigos (Devile et al., 2018), às atitudes dos profissionais do turismo (Darcy & Daruwalla (2005), Smith (1987) e Devile & Kastenholtz (2018) e à falta de estímulo para viajar (Yau et al., 2004).

Através desta análise mais profunda, conclui-se que a responsabilidade de eliminar estas barreiras recai sobre todos os intervenientes do setor turístico. Esta eliminação não só

beneficiaria o grupo de pessoas com incapacidade física, como resultaria num aumento significativo da sua satisfação e participação (Alves et al., 2020).

2.5. Necessidades e motivações da população com mobilidade reduzida na participação em atividades turísticas

A relevância da participação no turismo para pessoas com mobilidade reduzida é evidente e respaldada em diversos estudos. São algumas as necessidades que devem ser atendidas e abordadas e a figura 9 categoriza-as em duas fases:

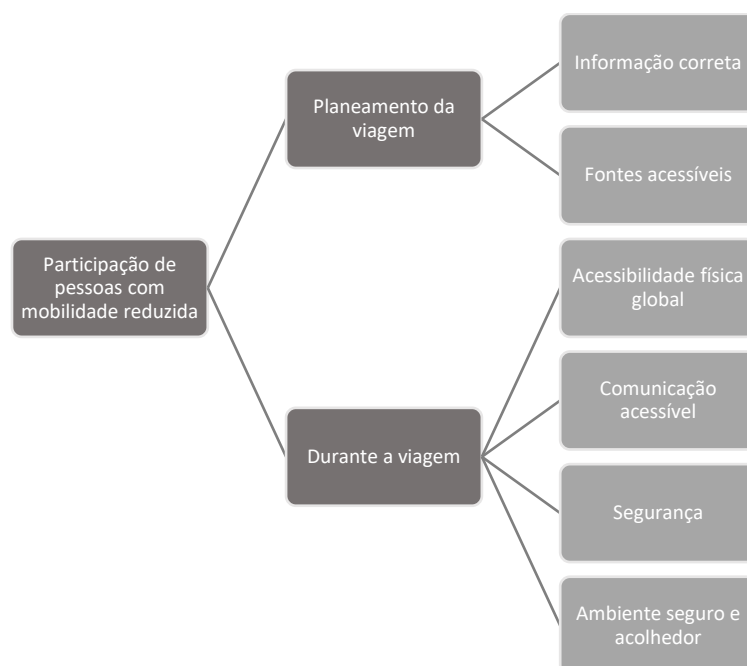


Figura 9: Necessidades da população com mobilidade reduzida na participação em atividades turísticas.

Fonte: Buhalis e Michopoulou (2011); Darcy et al. (2010); Eusébio et al. (2023) e Moura et al (2022)

Relativamente ao planeamento da viagem, as pessoas com deficiência procuram fontes acessíveis e informações precisas sobre a acessibilidade dos espaços, infraestruturas, serviços e produtos turísticos. Já durante a viagem, elas necessitam de acessibilidade física e garantia de segurança (através de planos de emergência específicos). Sendo fundamental que haja uma comunicação clara e direcionada, por exemplo em *braille* ou em língua gestual, oferecendo informações sobre a adequação dos serviços turísticos. O ambiente deve ser acolhedor e inclusivo, com atitudes positivas por parte de todos os envolvidos na atividade turística (Buhalis e Michopoulou (2011); Darcy et al. (2010); Eusébio et al. (2023) e Moura et al. (2022).

As necessidades das pessoas com deficiência no turismo são claras e universais, exigindo respeito, acessibilidade e serviços adaptados. De acordo com o Instituto Nacional de Reabilitação [INR] (2005), são várias as necessidades:

- Respeito e dignidade no acesso a serviços;
- Informação adaptada e precisa à comunicação de cada caso;
- Conhecimento das necessidades específicas e ofertas de serviços correspondentes;
- Transporte adequado;
- Eliminação de barreiras em todas as infraestruturas turísticas.

Considerando que a motivação é o fator chave que impulsiona o processo de decisão para as pessoas com deficiência se envolverem no turismo, é fundamental entender mais aprofundadamente que causas as levam a iniciar o processo.

Crompton (1979), Dann (1981), Iso-Aloha (1982), Neulinger (1975) e Snepenger et al. (2006) contribuem significativamente para uma melhor abordagem deste assunto, ao apresentarem alguns modelos explicativos das motivações de viagens da população com incapacidade.

Enquanto Crompton (1979) e Dann (1981) sugerem a utilização do modelo *push* e *pull*, Iso-Aloha (1982) propôs o modelo tetra-dimensional e Neulinger (1975) desenvolveu o paradigma do lazer e teorizou estas motivações em três categorias: motivações intrínsecas, extrínsecas ou ambas (tabela 4).

Tabela 4: Modelos explicativos das motivações da população com incapacidade.

Modelo explicativo das motivações da população	Autores
Fatores <i>pull</i> e <i>push</i>	Crompton (1979); Dann (1981); Eusébio et al. (2023) e Shi et al. (2012)
Modelo tetra-dimensional	Iso-Aloha (1982) e Snepenger et al. (2006)
Motivações intrínsecas, extrínsecas ou ambas	Eusébio et al. (2023); Neulinger (1975) e Yau et al. (2004)

Fonte: Elaboração própria

Relativamente ao modelo de Crompton (1979) e Dann (1981) os fatores *push* vão agir como impulsionadores e incentivam o indivíduo para a realização de uma ação específica. Referem-se a elementos intrínsecos que motivam os indivíduos (Eusébio et al., 2023) à procura do descanso, da saúde e bem-estar, de motivações sociopsicológicas, de um escape ao ambiente monótono,

de autoexploração, de relaxamento, de fortalecimento das relações familiares e de facilitação da interação social (Shi et al., 2012).

Já os fatores *pull* estão relacionados com as características específicas de um destino e que atraem o indivíduo a visitá-lo ou a realizar determinada atividade (Crompton, 1979 e Eusébio et al, 2023). Exemplos disso são os fatores culturais como os festivais e parques temáticos, facilidade de acesso, procura pela novidade e educação (Shi et al, 2012).

No que diz respeito ao modelo tetra-dimensional proposto por Iso-Aloha (1982) e Snepenger et al. (2006) as motivações podem ser compreendidas através de quatro tipos de recompensas psicológicas: a fuga pessoal (que procura afastar-se da rotina habitual), a procura pessoal (através da partilha de experiências com outros cidadãos), a fuga interpessoal (evitam pessoas que causam desconforto e ambientes desassossegados) e a procura interpessoal (que procura companhia de pessoas com interesses similares).

Por sua vez, Neulinger (1975) teorizou as motivações em três categorias. As motivações intrínsecas que são internas, vinculadas ao desejo de participar numa atividade graças aos benefícios que esta proporciona (Eusébio et al., 2023 e Yau et al., 2004); as motivações extrínsecas que são externas e alusivas à procura de recompensas financeiras relativas à participação em atividades turísticas específicas (Yau et al., 2004) e a combinação de ambas que ocorre quando os participantes decidem envolver-se nas atividade, não apenas pelos atrativos intrínsecos como também pelos benefícios que essa participação pode oferecer (Eusébio et al., 2023).

A tabela 5 demonstra as principais motivações da população com incapacidade, tendo em conta o modelo de Neulinger (1975).

Tabela 5. Motivações intrínsecas e extrínsecas segundo o modelo de Neulinger (1975)

Tipos de motivações	Exemplos
Motivações Intrínsecas	Conhecer pessoas com interesses semelhantes
	Passar mais tempo com a família
	Motivação pessoal (ex. procura por atividades/ exercício físico)
	Fuga à rotina e procura pelo relaxamento e prazer
	Viajar de forma a ganhar autoconfiança e sentirem-se independentes
	Desafio pessoal
	Melhoria da saúde

Motivações Extrínsecas	Para comprovar a sua capacidade na participação em atividades turísticas de forma autónoma
	<u>Novidade</u> - o interesse por experienciar novos desafios, novas culturas, novas pessoas e arrecadar mais conhecimento
	<u>Acessibilidade</u> – é um dos fatores mais importantes e que motiva o indivíduo com incapacidade motora a viajar. Ex. informações acessíveis das viagens, mais profissionalismo e compreensão por quem presta o serviço

Fonte: Elaborado com base em Devile et al (2018), Eusébio et al (2023), UNWTO (2016), Shi et al (2012) e Yau et al (2004)

Buhalis et al. (2011) destacam que a vida diária destes indivíduos e as suas necessidades, no que diz respeito às atividades turísticas e viagens, são fortemente influenciadas pelas suas características individuais e motivações, podendo ter um impacto significativo na sua vida e na das suas famílias (Devile & Kastenholz, 2018). De salientar que as motivações do indivíduo desempenham um papel fundamental na sua decisão em relação à escolha da atividade ou do destino.

2.6. Conclusão

Sendo uma atividade socializadora por natureza, o turismo pode desempenhar um papel importante na desconstrução de estereótipos e na eliminação de preconceitos em relação à deficiência.

A deficiência, a incapacidade e a mobilidade reduzida são três conceitos bastante abrangentes e que proporcionam uma compreensão aprofundada. A reflexão sobre os modelos médico, social e biopsicossocial, oferece uma visão holística e destaca a importância de considerar não apenas as condições médicas, mas também os fatores sociais e ambientais. Essencialmente, destaca-se a ideia de que as barreiras estruturais e interpessoais desempenham um papel significativo na experiência da deficiência, promovendo uma abordagem mais abrangente e inclusiva.

A transição da ICIDH para a ICF reflete a mudança de paradigma, enfatizando a interação complexa entre a saúde do indivíduo e os fatores externos. Isso contribuiu para uma compreensão mais completa e inclusiva da deficiência, alinhada com a perspectiva biopsicossocial.

Os Censos 2021, forneceram uma visão estatística concreta sobre a prevalência da mobilidade reduzida na população. A ênfase nas necessidades específicas das mulheres, da população idosa e a necessidade de programas de inclusão e suporte para permanência ativa nos seus empregos, são pontos pertinentes.

Apesar dos inúmeros tipos de deficiência, a deficiência física/motora é a que mais afeta a população, pelo que foi considerável abordar as principais motivações e barreiras com que se deparam estes indivíduos para uma melhor compreensão. A sua análise proporciona uma visão abrangente das complexas questões enfrentadas pelas pessoas com mobilidade reduzida, no contexto do turismo, destacando-se a acessibilidade e a cooperação entre os diferentes atores do setor do turismo como fatores chave para superar esses desafios e promover experiências turísticas mais inclusivas e satisfatórias.

Entender e atender às necessidades durante o planeamento e realização de viagens é crucial, e são vários os modelos explicativos que oferecem *insights* sobre as motivações que impulsionam a população com mobilidade reduzida a concretizá-las. Reconhecer a sua importância na escolha das atividades e/ou dos destinos turísticos é essencial para garantir uma experiência positiva e inclusiva, não apenas para os viajantes, mas também para as suas famílias, destacando-se assim a necessidade de uma abordagem holística e centrada no indivíduo para o turismo acessível.

Capítulo III – Percursos pedestres como pilar do turismo de
natureza

3.1. Introdução

O capítulo III expõe o papel fundamental que os percursos pedestres desempenham no contexto do turismo de natureza, oferecendo aos visitantes a oportunidade de explorar e experimentar ambientes naturais de forma imersiva e direta.

Este capítulo está estruturado em cinco pontos bastante pertinentes. Para compreender o papel central dos percursos pedestres, é imperativo estabelecer uma base sólida nos conceitos fundamentais do turismo de natureza. Sendo assim, em primeiro lugar vão ser exploradas as interações entre o ser humano e a natureza e logo de seguida, definido o conceito de percursos pedestres através da sua conceptualização e da forma como se integram nos destinos turísticos.

É destacada a importância dos percursos pedestres na construção do produto turístico, impulsionando o interesse dos viajantes e contribuindo para a economia local. E, por fim, é abordado o papel crucial do pedestrianismo na interligação entre lazer e turismo. É neste ponto que percebemos como os percursos pedestres não proporcionam apenas momentos de recreação, como também impulsionam o desenvolvimento turístico, promovendo a sustentabilidade e a apreciação consciente dos recursos naturais.

Estes cinco pontos, fornecem uma compreensão abrangente do papel dos percursos pedestres no turismo de natureza e do seu impacto no setor turístico em geral.

3.2. Conceitos de turismo de natureza

Entende-se turismo de natureza como uma atividade turística baseada na realização de experiências que estão diretamente relacionadas com atrativos naturais. É o tipo de turismo que tem revelado maior procura tanto a nível nacional como internacional.

Na literatura sobre em Turismo, encontram-se inúmeras definições, desenvolvidas por autores, acerca do turismo de natureza, uma vez que o espaço físico permite a realização de vários tipos de atividades como rotas e percursos pedestres, espetáculos e até mesmo conferências.

A figura 10, apresenta os elementos-chave acerca das definições, dadas segundo a perspetiva de vários autores, do turismo de natureza.

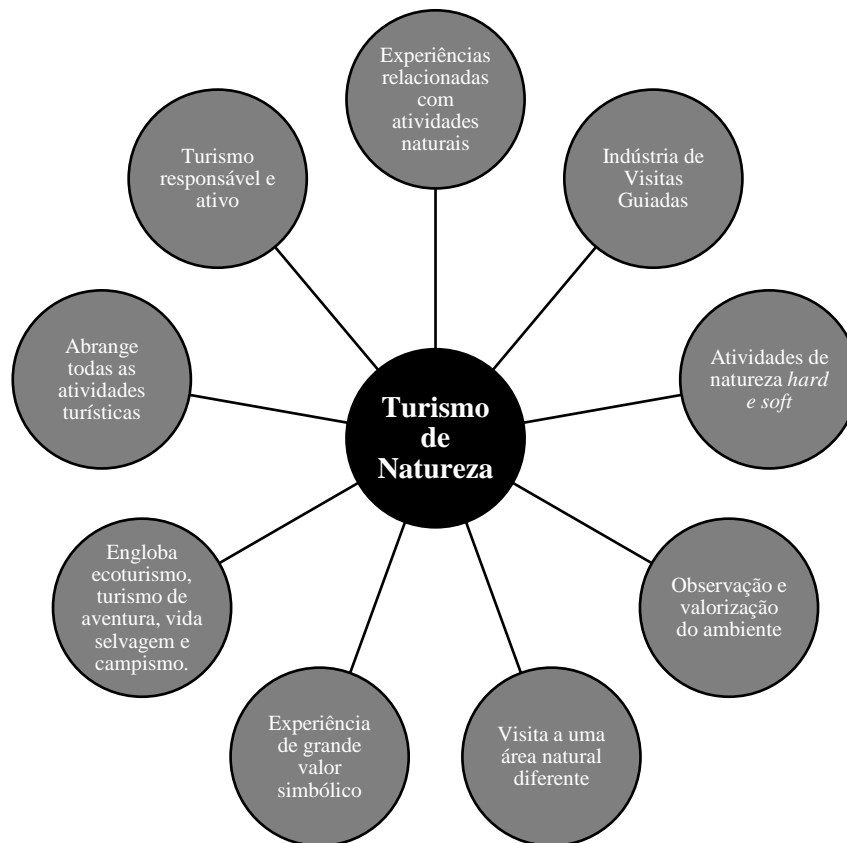


Figura 10- Designações dadas pelos autores relativamente ao turismo de natureza.

Fonte – Elaboração própria de Turismo de Portugal (2006); UNWTO (s.d); Fredman (2009); Viana e Nascimento (2009); Buckley (2009), Tourism Australia (2017)

De acordo com o Decreto-Lei nº108/2009, de 15 de maio, as atividades de Turismo de Natureza são “atividades de animação turística desenvolvidas em áreas integradas desde que sejam reconhecidas pelo Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas [ICNF]”. Para além disso, são realizados em ambientes naturais ou em áreas rurais. Estes locais naturais são fundamentais para a prática de atividades de natureza, embora possam ser adaptadas com equipamentos ou instalações de suporte para facilitar as atividades (Melo et al., 2020).

Segundo os *Asesores en Turismo Hotelería y Recreación* [THR] (Turismo de Portugal, 2006) este conceito baseia-se na realização de experiências de grande valor simbólico e na interação e usufruto da Natureza. Engloba atividades de interesse especial, atividades desportivas como ecoturismo, turismo de aventura, vida selvagem e campismo e constitui “uma profusão de outros tipos de experiências proporcionadas pelo turismo ao ar livre e alternativo” (Viana & Nascimento, 2009, pp2).

É também considerada uma atividade humana que resulta da visita a uma área natural diferente do ambiente habitual dos visitantes (Fredman et al., 2009) e que tem como finalidade “promover práticas ambientais de excelência e melhorar a qualidade da oferta e segurança das

atividades ao ar livre” (Almeida, 2017, pp 8). Para além disso, é uma indústria de visitas guiadas, que exigem equipamentos especializados, em ambientes naturais, implicam uma experiência de interação com o meio ambiente e proporcionam diferentes autenticidades, preços, tempo e intensidades de risco (Buckley, 2007).

A Tourism of Australia (2017) e UNWTO (s.d) mencionam algumas motivações que contribuem para os turistas praticarem este tipo de turismo, nomeadamente a observação, valorização e fruição do ambiente e das culturas tradicionais que prevalecem nos espaços naturais e a prática de atividades que estejam em contacto com a natureza. Toda esta abordagem destaca a importância da preservação ambiental e a apreciação da natureza como fatores chave de atração dos visitantes (Buckley, 2010).

É possível distinguir o turismo de natureza em duas categorias: Natureza *Soft* e Natureza *Hard*. Estas são bastante importantes uma vez que são essenciais para perceber quais as motivações e qual o perfil do turista que visita a área natural.

Na natureza *soft* as experiências são relativas à prática de atividades ao ar livre de baixa intensidade, sendo o perfil do turista: famílias com filhos, casais reformados e grupos. De acordo com o Turismo de Portugal (2006) esta categoria representa 80% do total de viagens de natureza.

Já na natureza *hard*, as experiências estão relacionadas com a prática de atividades que necessitam de um grau de conhecimento e concentração elevados, sendo que os jovens entre os 20-25 anos, estudantes e praticantes de desporto são os que mais as procuram. Esta categoria representa 20% do total de viagens de natureza (Turismo de Portugal, 2006).

A tabela 6 apresenta as diferentes atividades que são realizadas nas duas categorias de natureza.

Tabela 6. Atividades de natureza soft e hard.

Natureza <i>Soft</i>	Natureza <i>Hard</i>
Passeios Pedestres	<i>Climbing</i>
Excursões	<i>Hiking</i>
Pesca	Escalada
Equitação	Rappel
Canoagem	Paraquedismo

Fonte: Adventure Travel Trade Association (2013) e Turismo de Portugal (2006).

De acordo com Turismo de Portugal (2006) o turismo de natureza é o segmento com o maior crescimento na indústria turística, representando um “setor significativo dentro do turismo global que pode representar aproximadamente 20% do mercado turístico global” (Silva et al., 2023, pp 1).

Foi realizado um estudo para o Turismo de Portugal, onde os THR explicam quais os fatores que levaram a uma crescente procura e interesse pelo turismo de natureza (Figura 11).

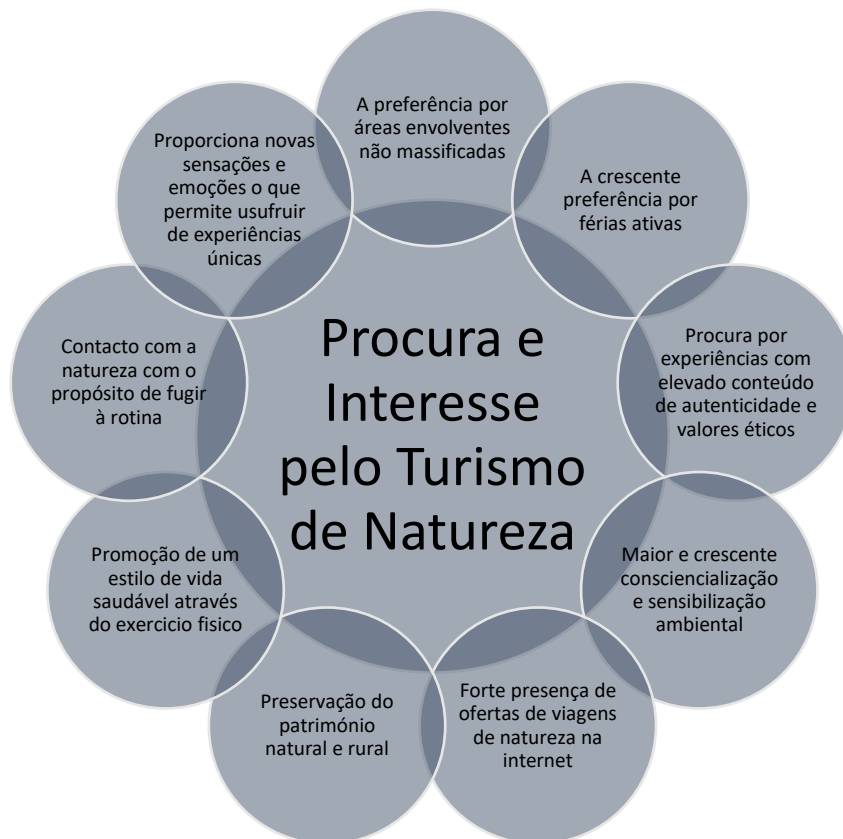


Figura 11. Fatores que levam à procura pelo turismo de natureza.

Fonte: Queiroz (2009), Turismo de Portugal (2006) e Melo et al. (2020)

Posto isto, há um amplo interesse e experiência no turismo de natureza, impulsionando especialmente a população urbana na procura de atividades revitalizantes e na reconexão com ambientes rurais menos explorados. Queiroz (2009), reconhece a necessidade de oferecer suporte a indivíduos menos familiarizados com ambientes naturais, através da criação de caminhos marcados, como é o caso dos percursos pedestres, para permitir o acesso seguro a locais de interesse, facilitando a exploração para aqueles com pouca orientação na área.

3.3. Conceptualização dos percursos pedestres

De acordo com a Portaria nº 1465/ 2004 os percursos pedestres são “uma atividade de percorrer distâncias a pé, na natureza, em que intervêm aspetos turísticos, culturais e ambientais, desenvolvendo-se nomeadamente por caminhos bem definidos, sinalizados com marcas e códigos internacionalmente aceites”.

Para uma melhor compreensão do conceito, Braga (2007) e Tovar e Carvalho (2013) identificaram os principais marcos históricos internacionais e nacionais dos percursos pedestres (Figura 12).

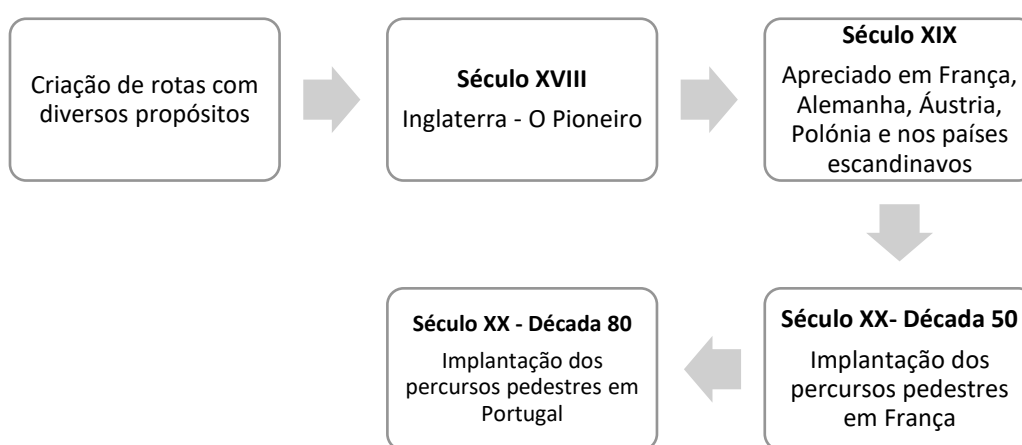


Figura 12 – Marcos históricos internacionais e nacionais dos percursos pedestres

Fonte – Braga (2007) e Tovar & Carvalho (2013)

Este conceito desencadeou-se após a criação, por parte do ser humano, de rotas com diversos propósitos, tais como a procura de alimentação, peregrinações religiosas e atividades comerciais (Braga, 2007). O século XVIII, foi um marco histórico pois a Inglaterra tornou-se o pioneiro dos percursos pedestres, com a criação de passeios a pé organizado pelas famílias. Este conceito ganhou tanta apreciação, que no século XIX foi admirado em França, na Áustria, na Alemanha, na Polónia e nos países escandinavos. Posto isto, o século XX foi marcado pela implantação dos percursos pedestres em França, na década de 50 e, posteriormente em Portugal na década de 80.

Em Portugal, esta atividade era historicamente associada a grupos de montanha e atividades ao ar livre. A origem destes percursos deveu-se, essencialmente à divulgação das normas de

sinalização e marcação. Atualmente, é promovida e divulgada pela Federação de Campismo e Montanhismo em Portugal [FCMP] (Braga, 2007 e Tovar & Carvalho, 2013).

Os percursos pedestres estão inseridos na modalidade de turismo de natureza *soft*. Para os entusiastas de caminhada, o percurso é uma oportunidade de aprimorar o conhecimento do ambiente, apreciando paisagens, flora, fauna e promovendo ao mesmo tempo o respeito e a conservação do meio ambiente/natureza (Braga, 2007).

A FCMP, disponibilizou dados em 2015, onde revelou que existem cerca de 267 percursos pedestres em Portugal, com uma extensão de 3 760km, sendo que a maioria é de pequena rota (Carvalho & Alves, 2021). Temos como exemplo: os Passadiços do Sistelo, os Passadiços do Paiva, os Passadiços do Mondego, entre outros.

Os percursos pedestres podem ser de grande rota, pequena rota ou percurso local. Um percurso pedestre de grande rota atravessa regiões ou até mesmo países, que não se percorrem num dia, e têm geralmente uma extensão de 30 ou mais km. Já os percursos pedestres de pequena rota não devem exceder os 30km e são registados por concelhos. Por fim, um percurso local é sinalizado com marcas verdes e brancas e ocorre total ou maioritariamente em ambientes urbanos (FCMP, s.d). Para além da sua extensão, estes podem ser abertos ou fechados, mas têm como finalidade fazer com que os visitantes se sintam mais próximos da natureza ou guiá-los até pontos de interesse específicos, oferecendo entretenimento por meio de sinais informativos e recursos interpretativos (Braga, 2007).

Braga (2007) e FCMP (2023) revelam que para a criação de um percurso pedestre acessível, é necessário obedecer a cinco fases de homologação (Figura 13).

Projeto e Funcionalidade

- Destacar as razões para a sua criação;
- Descrivê-lo brevemente através de uma ficha técnica;
- Criar o itinerário num mapa;
- Sinalizar o percurso de forma intuitiva, garantindo que qualquer pessoa realize o percurso sem dificuldade.

Registo

- É necessário que cada percurso pedestre seja registado com a atribuição de um número.

Implantação

- Colocar marcas que sirvam de orientação;
- Determinar o número e a localização dos painéis informativos;
- Ter conhecimento de todos os pontos de interesse, desde locais de alojamento, restaurantes, entre outros.

Homologação

- Certificação da qualidade dos percursos pedestres.

Manutenção

- Através do controlo da qualidade dos percursos pedestres, são implementados mecanismos que levam à sua manutenção e segurança.

Figura 13. Fases de homologação de um percurso pedestre.

Fonte: Elaboração própria com base em Braga (2007) e FCMP (2023)

Para além destes critérios de avaliação, Paiva et al (2015), Santos (s.d), UNWTO (2015) e Zabbini (2012) identificam, ainda alguns objetivos dos percursos pedestres:

- Dar a conhecer aos residentes e visitantes o património que caracteriza a área abrangida pelos percursos, através da observação no local, das formações geológicas, da fauna e flora, bem como a cultura local, a sua riqueza etnográfica, gastronómica, festas, costumes e tradições;
- Interligar a riqueza cultural, natural e social, em vertentes ou modalidades como a animação, a interpretação do ambiente ou desporto de natureza que potenciam a riqueza de um património diversificado;
- Alertar para os impactos negativos que ameaçam as áreas naturais;
- Promover e revitalizar zonas penalizadas devido à sua localização e integração num território que condiciona as potencialidades de desenvolvimento;
- Promover o turismo local e regional, contribuindo para o desenvolvimento sustentável.

Os percursos pedestres são vistos como itinerários naturais e culturais que representam processos dinâmicos das relações humanas e são considerados produtos turísticos complexos e diversificados (Paiva et al., 2015, UNWTO, 2015 e Zabbini, 2012). Exigem uma preocupação redobrada e implicam um conjunto de intervenções e preparações, de maneira a possibilitar aos utilizadores o máximo de segurança e conforto possíveis quando os percorrem (Tovar, 2011).

Torna-se fundamental a desmatização e limpeza, a colocação de proteções laterais em zonas que possam apresentar perigo, a criação de espaços de descanso e a construção de pontes. Uma sinalização intuitiva é de extrema importância uma vez que torna possível a realização de um percurso pedestre de forma segura e sem necessidade de consultar mapas.

Os percursos pedestres são estruturas essenciais para caminhadas a pé, podendo ser realizadas em ambientes urbanos, rurais, montanhosos, costeiros ou no interior. A natureza destes percursos pode variar amplamente em termos de formalidade, não seguindo regras em relação a localização, utilização, formato, sinalização e manutenção (Tovar & Carvalho, 2013). Para além disso, é uma atividade de baixo custo para quem a pratica sendo que a oferta dos percursos pedestres está a expandir-se geograficamente o que a torna acessível a um grande número de pessoas (Tovar, 2011).

3.4. Percursos pedestres como componente importante do produto turístico

O produto turístico é singular, pode ser vivenciado e avaliado como uma experiência completa, composta por diversas interações de serviços organizados. Corresponde a um conjunto de elementos, tangíveis ou intangíveis centrados num destino, que podem ser comercializados direta ou indiretamente. Esses elementos referem-se a serviços, atrações e recursos turísticos, que juntos se tornam na oferta turística e motivam as deslocações gerando uma maior procura (Figura 14) (OMT, 2021; Kastenholtz & Paul, 2004).

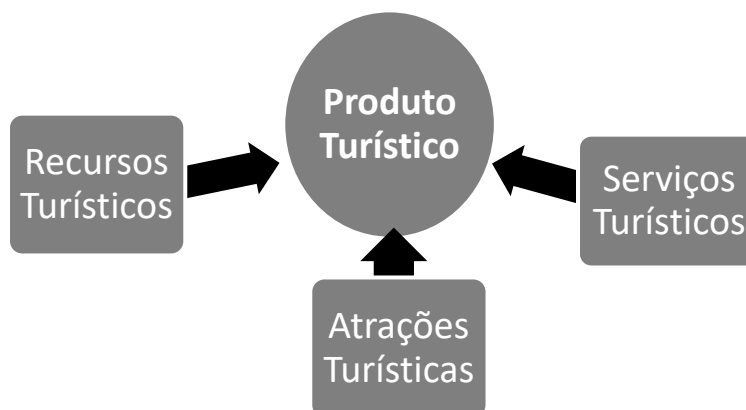


Figura 14 - Elementos centrais do produto turístico.

Fonte: Adaptado de OMT (2021)

Sendo algo que é consumido por indivíduos fora do seu local de residência habitual, Rodrigues (2006, pp 4) considera que “o trilho pedestre é uma componente importante de um produto turístico”, uma vez que oferece aos visitantes a oportunidade de se envolverem diretamente com a natureza.

Azevedo & Pereira (2022) também afirmam que os percursos pedestres representam um produto turístico abrangente e diversificado, que responde à crescente procura de várias experiências, por parte dos turistas. Para além disso, promovem o turismo a nível local e regional, contribuindo para o desenvolvimento sustentável ao encorajar os turistas e visitantes a explorar o território de maneira ecologicamente consciente e socialmente conectada a diferentes estilos de vida (Paiva et al., 2019).

A relevância dos percursos pedestres transcende a mera contemplação da experiência, tornando-se uma oferta fundamental para os visitantes em destinos específicos. Atendem a uma variedade de interesses turísticos e conseguem satisfazer os turistas interessados na cultura, religião e gastronomia. Assim, tornam-se um produto turístico versátil, podendo ser apreciado como um produto independente ou complementar (Brandão, 2012), tendo potencial para se tornar o elemento central no produto turístico, motivando assim a escolha do destino (Tovar & Carvalho, 2013).

Carvalho e Alves (2022, pp 18) referem que o pedestrianismo se destaca não apenas pela oferta de rotas e programas que as empresas de animação turística dispõem, mas também pela sua crescente procura. Argumentam, ainda, que os percursos pedestres “constituem efetivamente um produto turístico significativo no contexto contemporâneo do turismo que se trata, de facto, de um nicho turístico com capacidade de crescimento e desenvolvimento no panorama nacional”.

Rodrigues & Kastenholtz (2007, pp3) salientam ainda que “os percursos pedestres podem ser vistos como um produto turístico muito complexo e heterogéneo, agregando elementos de natureza bastante diversificados”.

Apesar de muitos dos autores considerarem os percursos pedestres um produto turístico, Queiroz (2009) e a Walking Portugal (s.d) salientam que o pedestrianismo deixou de ser visto apenas como um desporto e transformou-se gradualmente num recurso turístico. Ou seja, segundo a visão destes autores o produto turístico é o turismo de natureza e os percursos pedestres são um recurso.

A título exemplificativo, tome-se em atenção a figura 15, que apresenta o turismo de natureza como um produto turístico que engloba um conjunto de serviços, atrações e recursos. Os percursos pedestres, são concebidos como parte integrante de um produto turístico mais amplo (turismo de natureza). Para além de satisfazer as necessidades recreativas, estes têm o potencial de se complementar com outras atividades turísticas, respondendo à procura dos

serviços como o alojamento, os restaurantes, as lojas de artesanato, entre outros (Kastenholtz & Rodrigues, 2011).

2

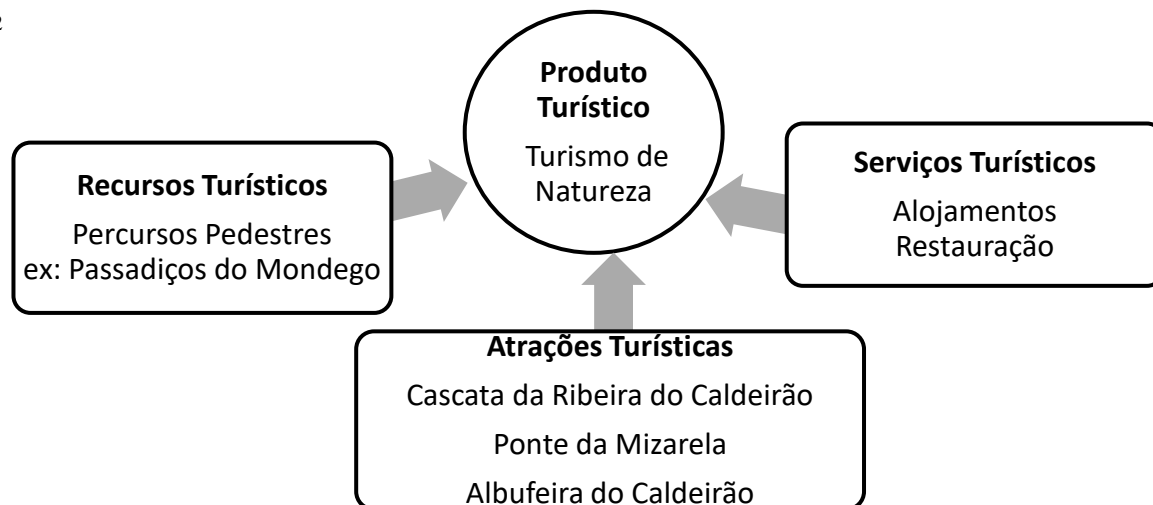


Figura 15 – Turismo de natureza como produto turístico.

Fonte: Elaboração própria, adaptado de Queiroz (2009) e Walking Portugal (s.d)

Os percursos pedestres são uma oferta fundamental para os turistas que procuram experiências diferenciadas. Daí que, a gestão cuidadosa do equilíbrio entre a preservação ambiental e o desenvolvimento turístico é essencial para assegurar que estes percursos continuem a ser tesouros pouco explorados (Rodrigues, 2006).

Em suma, oferecem uma fusão única entre as riquezas naturais de Portugal e a procura contínua por uma conexão mais profunda com o ambiente que os rodeia. Ao seguir estes caminhos, os visitantes não descobrem apenas a beleza das paisagens, como também desvendam a cultura e as histórias que tornam Portugal verdadeiramente singular no cenário turístico global.

3.5. O pedestrianismo: da importância do lazer ao desenvolvimento do turismo

Queiroz (2009) refere que o turismo e o lazer são considerados essenciais na nossa sociedade, sendo o lazer crucial para o desenvolvimento físico, psicológico e social do indivíduo, especialmente para aqueles com deficiência, uma vez que facilita a sua integração.

O pedestrianismo desempenha um papel fundamental no contexto de lazer, no fomento do desenvolvimento socioeconómico e exerce uma influência significativa no desenvolvimento do

² Um dos principais recursos deste produto turístico são os percursos pedestres, como por exemplo os Passadiços do Mondego. As atrações turísticas visíveis ao longo do caminho são a Casca da Ribeira do Caldeirão, a Ponte da Mizarela e a Albufeira do Caldeirão. Como serviços turísticos podem destacar-se alguns alojamentos ou até mesmo restaurantes para complementar a experiência do turista.

setor turístico. Este transcende a competição, pois o seu propósito fundamental não reside na procura da vitória, mas sim na apreciação do ambiente circundante, que inclui a paisagem, a cultura, a história e o património (Braga, 2007).

Fraga (2005) enfatiza a ideia de que segundo algumas perspetivas, “é uma atividade que se situa entre o desporto e o turismo”, no entanto, o pedestrianismo não proporciona apenas uma experiência física, mas também impulsiona o progresso económico e social, criando uma ligação valiosa entre o lazer e o desenvolvimento sustentável (Queiroz, 2009).

Segundo a UNWTO (2019) o envolvimento da comunidade local e de outras partes interessadas no desenvolvimento do turismo pedestre traz uma série de benefícios sociais e económicos para as comunidades, uma vez que ajuda a dispersar a procura turística para áreas menos exploradas e em épocas de menor afluência. Além de impedir a desertificação dessas regiões, esta prática pode contribuir para otimizar oportunidades oferecidas por setores como a hotelaria, a restauração ou os alojamentos rurais, assim como gerar atividades que complementam as tradicionais, estimular as amizades, proporcionar o conhecimento de novas tradições, costumes e o maior contacto com a comunidade local (Braga, 2007 e Sousa, 2014).

A figura 16, apresenta a relação e os benefícios que o percurso pedestre tem com os vários tipos de turismo, nomeadamente com o turismo de natureza, o turismo cultural, o turismo ativo e o turismo sustentável, segundo a perspetiva de Rodrigues e Kastenholz (2007).

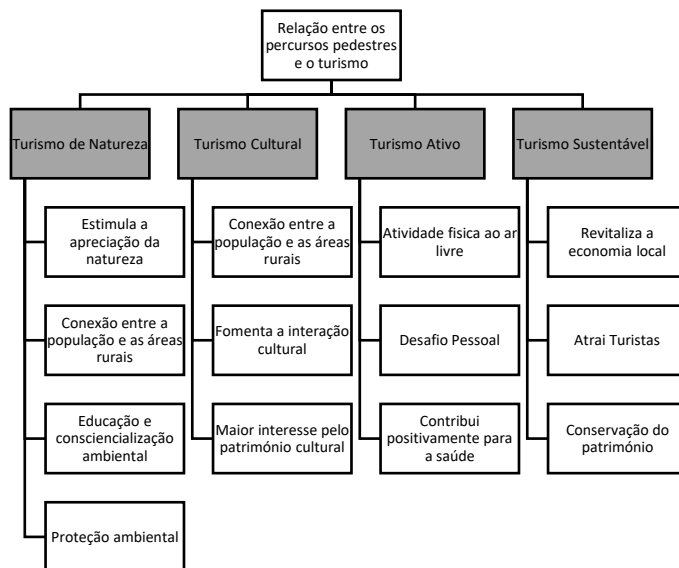


Figura 16. Relação entre o percurso pedestre e o turismo.

Fonte. Elaboração própria com base em Rodrigues & Kastenholz (2007)

Em Portugal, esta atividade emergiu como uma prática de lazer, a partir de 1990, ganhando maior destaque depois de ser associada a grupos de montanhas ou atividades ao ar livre (Tovar,

2011). Após o Covid-19 o comportamento dos turistas, desde as motivações, preferências e tendências alteraram-se significativamente sendo, neste momento, comum encontrar grupos de pedestrianistas que exploram trilhos em várias regiões do país, refletindo o aumento da popularidade e aceitação do pedestrianismo como uma atividade de lazer acessível e apreciada (Turismo de Portugal, 2021).

Os percursos pedestres trazem uma série de vantagens tanto para os participantes como para as regiões onde são realizados. Os benefícios incluem aspetos económicos, sociais, políticos e culturais sendo fulcrais para sustentar e enriquecer esta atividade (Sousa, 2014). A tabela 7, apresenta alguns desses benefícios, segundo a perspetiva de vários autores.

Tabela 7: Principais objetivos/benefícios dos percursos pedestres enquanto atividade de lazer.

Principais objetivos / benefícios	Referência Bibliográfica
Crescente inclinação para experiências ao ar livre e em ambientes naturais; Destinos rurais, menos congestionados e a procura por interações mais autênticas com a natureza, são fundamentais nas motivações para atividades de lazer.	Turismo de Portugal (2021)
Prática de desporto, maior convívio, criação de laços de amizade, estilo de vida mais saudável e promoção do território.	Tovar (2011); Braga (2007); Sousa (2014)
Os percursos pedestres são fundamentais para atrair visitantes.	Carvalho et al (2022)
Amplio potencial de mercado e benefícios económicos locais.	UNWTO (2019)
Redução do stress, do cansaço e da fadiga e melhoria da autoestima.	Keniger et al (2013)
Promoção do bem estar, de uma maior interação social e desafio pessoal.	UNWTO (2019); Almeida (2017)

Fonte: Elaboração própria

Posto isto, a procura por uma experiência autêntica nos destinos, juntamente com a crescente popularidade do turismo ativo, destaca a relevância do turismo pedestre. Aqueles que optam por caminhar têm uma propensão natural para apreciar a cultura e a natureza locais. Neste contexto, a visita a parques naturais, percursos pedestres e desportos coletivos ganharam maior destaque, uma vez que foram consideradas opções mais seguras (Turismo de Portugal, 2021). Assim, espera-se que os destinos capitalizem ao máximo o valor deste tipo de turismo para impulsionar o seu desenvolvimento.

Carvalho e Alves (2022) concluem que o turismo pedestre apresenta um mercado promissor, proporcionando oportunidades para impulsionar o desenvolvimento económico e promover o bem-estar das comunidades locais. Estas atividades complementam-se com outras do setor tais como o enoturismo ou a gastronomia. Para além disso, desempenham um papel crucial na descoberta e na preservação das paisagens.

Em suma, este tipo de atividade não se limita a ser uma prática desportiva convencional, mas sim uma forma de conectar pessoas com o ambiente em que se envolvem (Braga, 2007). O crescente apreço por este tipo de turismo reflete a procura dos viajantes por experiências físicas e saudáveis, acompanhando a tendência ascendente pela preferência por férias ativas.

3.6. Conclusão

É possível retirar várias conclusões sobre o turismo de natureza e, em particular, sobre os percursos pedestres como componente importante do setor, tanto a nível nacional como internacional.

O turismo de natureza oferece uma experiência única, impulsionando o desenvolvimento económico e a conservação ambiental. Com o crescimento da procura, é essencial garantir acessibilidade e segurança nos destinos naturais, proporcionando oportunidades para todos os tipos de turistas. Esta modalidade reflete a procura pelo escape da vida urbana e a reconexão com a natureza, destacando-se o papel crucial na promoção do bem-estar e no enriquecimento das comunidades locais.

Os percursos pedestres representam uma atividade turística enraizada na exploração da natureza, cultura e história de determinados destinos. Desde a sua origem histórica até à sua moderna conceção como produto turístico, esses trajetos proporcionam uma imersão única no ambiente natural e cultural. Para além disso, oferecem uma experiência acessível e enriquecedora para residentes e visitantes, promovendo não apenas o turismo sustentável, mas também a preservação do património natural e cultural.

O produto turístico, seja na forma de percurso pedestre ou outra experiência ligada ao turismo de natureza, é uma interação completa de serviços num destino e que motiva à viagem e gera a procura. Os percursos pedestres, em particular, são elementos-chave desse produto, oferecendo uma oportunidade direta de interação com a natureza e contribuindo para o desenvolvimento sustentável local. Não só satisfazem uma variedade de interesses turísticos, como também se podem tornar no elemento central da escolha de um destino.

Os percursos pedestres tornaram-se numa opção mais popular, onde a segurança e a procura por experiências autênticas são valorizadas. A procura por uma experiência autêntica nos destinos e a popularidade crescente do turismo ativo destacam a relevância do turismo pedestre, oferecendo a oportunidade para impulsionar o desenvolvimento económico promovendo o bem-estar.

Em suma, o pedestrianismo não é apenas uma prática desportiva, mas uma forma de reconectar as pessoas com o ambiente, refletindo a crescente preferência por férias ativas e experiências físicas/saudáveis.

Capítulo IV – A acessibilidade do turismo de natureza

4.1. Introdução

O capítulo IV explora a acessibilidade do turismo de natureza examinando os desafios e as oportunidades que surgem quando se trata de garantir que todos os destinos estejam abertos a todos os visitantes, independentemente da capacidade de cada um.

Este capítulo está estruturado em três pontos. Em primeiro lugar, são abordados os conceitos de turismo de natureza acessível e os principais aspetos que devem ser considerados para tornar as atividades mais inclusivas e, posteriormente, são destacadas as implicações e desafios enfrentados na promoção da acessibilidade.

Por fim, são apresentados casos de boas práticas nacionais e internacionais, por meio de estudos de caso, que ilustram iniciativas bem sucedidas na criação de ambientes naturais acessíveis e inclusivos.

4.2. Turismo de natureza acessível

Ao ser desenvolvido um turismo de natureza acessível, estamos a melhorar a qualidade de vida do cidadão e a incluí-lo em todas as atividades do dia-a-dia. Reinius et al. (2023) consideram que este tema é pouco explorado, apesar do crescente interesse que se tem vindo a demonstrar neste tipo de turismo.

É crucial reconhecer que as limitações à participação em atividades ao ar livre resultam de uma interação complexa entre barreiras estruturais, intrapessoais e interpessoais. A aplicação do modelo social em contextos naturais é imperativa, visto que destaca a importância de não culpabilizar as pessoas com deficiência, mas sim envolver diversos intervenientes (nomeadamente empresas de animação turística, planeadores, gestores, empresas de turismo de natureza) para melhorar e promover a acessibilidade (Reinius et al., 2023).

Groux et al. (2022) salientam que a exclusão da experiência relacionada com o turismo de natureza não se deve à condição física da pessoa, mas sim à conceção e organização da sociedade que muitas vezes é tendenciosa para atender às necessidades das pessoas com incapacidade. Para Holanda et al. (2021) a otimização da oferta turística, para garantir a acessibilidade universal, implica o reconhecimento dos efeitos sociais e ambientais que uma instituição pública exerce sobre os potenciais visitantes. Através da implementação de modelos, abordagens ou iniciativas apropriadas, é possível assegurar e maximizar o equilíbrio entre a preservação da natureza e a satisfação dos visitantes.

Almeida (2017), Queiroz (2009) e Reinius et al. (2023) revelam que dentro do turismo de natureza, existem inúmeras atividades que necessitam de especial atenção, no que diz respeito às acessibilidades que apresentam, sendo bastante importante desenvolvê-las de maneira que todos os cidadãos consigam realizá-las. Posto isto, estes autores expõem alguns aspetos que devem ser considerados para tornar as atividades de turismo de natureza acessíveis:

1. Motivações para investir no turismo de natureza:

- Facilitar o acesso de pessoas com necessidades especiais aos espaços naturais;
- Acompanhar as mudanças na estrutura da procura, como por exemplo a crescente população sénior ativa;
- Reconhecimento de um mercado com grande potencial, mas ainda pouco explorado.

2. Características dos espaços naturais e a necessidade de acessibilidade:

- Desafios de igualdade de acesso onde deve haver um reconhecimento de que as características naturais, frequentemente impedem “o acesso de toda e qualquer pessoa aos locais públicos e privados em igualdade de circunstância” (DL nº 163/2006, 8 de agosto).

3. Impactos da Artificialização:

- Advertência sobre o risco de artificialização dos espaços naturais, que pode comprometer a autenticidade da experiência uma vez que muitas são as pessoas com incapacidade que preferem que ambientes naturais permaneçam autênticos e desafiadores, sem alterações significativas para a acessibilidade;
- “Realça a importância de incluir o grupo-alvo (por exemplo, pessoas com deficiência) no processo de conceção antes de investir na construção de infraestruturas acessíveis” (Reinius et al, 2023, pp5).

“A abrangência da acessibilidade no turismo de natureza vai muito para além das pessoas portadoras de incapacidade” (Queiroz, 2009, pp 2). Daí que, o investimento no turismo de natureza surja como resposta à necessidade de inclusão, de adaptação às mudanças demográficas e de exploração de um mercado com potencial significativo (Almeida, 2017).

Se considerarmos alguns aspetos que estes autores identificam como os fundamentais para colmatar algumas barreiras existentes, podemos tornar o turismo de natureza ainda mais acessível.

4.3. Implicações e desafios de acessibilidade em espaços naturais

Nesta fase, são abordados os principais desafios relativos à elaboração e implementação de percursos pedestres, para pessoas com mobilidade reduzida.

Conhecido pelos seus ricos recursos naturais, Portugal aproveita-os através da elaboração, criação e prática de pedestrianismo, no entanto, há que ter em consideração as acessibilidades que apresentam para que a população com mobilidade reduzida usufrua de forma independente destes espaços (Rodrigues, 2006).

Há uma grande necessidade de compreender melhor as barreiras com que as pessoas com necessidades especiais se deparam quando tentam aceder a áreas naturais (Reinius et al., 2023). Assim, Almeida (2017), Queiroz (2009) e Rodrigues (2006) evidenciam algumas implicações que devem ser tidas em conta, de forma a proporcionar boas acessibilidades nesses espaços naturais e eliminar algumas barreiras:

1. O terreno e o impacto que ele poderá vir a desenvolver, é um dos problemas mais evidentes. O solo irregular e pouco consistente e os acessos a determinados locais são duas das barreiras que exigem o emprego de soluções técnicas e inovadoras. Com o aparecimento de materiais diferenciadores, é possível a elaboração de estruturas duradouras, funcionais e menos prejudiciais para o ambiente.
2. Para além da maioria dos materiais que são utilizados serem dispendiosos, a sua manutenção e preservação é também necessária, o que implica custos extra. Queiroz (2009) revela que é crucial que este desafio não seja motivo para desencorajar, devendo ser realizada uma análise criteriosa do planeamento desses projetos. O foco está na procura de soluções sustentáveis e acessíveis, considerando cuidadosamente as opções disponíveis e priorizando a eficácia a longo prazo, mesmo que inicialmente se apliquem custos elevados.
3. Diversidade de público que participa nestas atividades. “Os diversos tipos de incapacidade exigem o recurso a diferentes soluções técnicas” (Queiroz, 2009).
4. Implementar excursões guiadas para grupos, visando aprimorar a segurança durante a prática da atividade;
5. Desenvolver instalações turísticas de suporte para otimizar a comodidade dos visitantes e explorar eficazmente os recursos regionais;
6. Garantir uma experiência positiva para fidelizar este tipo de grupos.

A segurança, o acesso e a disponibilização de informação fidedigna são também três das prioridades. Aspectos técnicos e de segurança como a adaptação dos espaços e instalações para

um maior usufruto, interação com pessoas com deficiência, acessibilidade e gestão da segurança em atividades de natureza, são aspetos a considerar tendo em conta os obstáculos presentes (Almeida, 2017 e Queiroz, 2009).

Queiroz (2009) destaca a necessidade de evitar impactos negativos no terreno, ter consciência dos custos envolvidos e reconhecer a existência de locais sem acessibilidade para a realização de projetos. No entanto, as barreiras identificadas como a falta de medidas de acessibilidade, transportes inadequados para esses locais, estigma social, representam desafios significativos que limitam a participação nessas atividades turísticas. (Darcy et al. (2018), Groux et al. (2022), Reinius et al. (2023) e Zajadacz (2017)).

Com base nas informações fornecidas por Queiroz (2009) e nas evidências apresentadas por Darcy et al. (2018), Groux et al. (2022), Reinius et al. (2023) e Zajadacz (2017) torna-se evidente a importância de desenvolver estruturas equilibradas no contexto de turismo de natureza.

Assim, conclui-se que é imperativo abordar essas barreiras de forma abrangente, considerando não apenas os aspetos técnicos e logísticos, mas também os elementos sociais e culturais que contribuem para a exclusão. Somente através de estratégias integradas e conscientes será possível promover a igualdade de acesso e permitir que todos desfrutem plenamente das experiências proporcionadas pelo turismo de natureza.

4.4. Boas práticas de acessibilidade em espaços naturais

Compreender e aplicar as melhores práticas no turismo acessível pode resultar numa experiência turística de maior qualidade para todos (Buhalis et al., 2012). A promoção do turismo acessível vai para além de assegurar a acessibilidade física. É essencial que a experiência turística, nestes destinos, esteja alinhada com os princípios da independência, igualdade e dignidade humana (Gonda, 2024).

São muitas as empresas que têm vindo a demonstrar um compromisso notável em tornar as suas atividades e serviços mais inclusivos, não só em espaços naturais como também no dia-a-dia da população. Esse esforço visa ampliar o alcance do mercado para potenciais clientes interessados em atividades de turismo ativo.

Lórinicz et al. (2019) revelam que as estratégias de acessibilidade variam consideravelmente, em diversos destinos turísticos. Alguns optam por desenvolver ofertas específicas para atender as necessidades das pessoas com deficiência, destacando-se a sua abordagem inclusiva. Em contrapartida, há destinos que veem a acessibilidade como uma característica distintiva reconhecendo-a como uma oportunidade de única de mercado.

No âmbito deste projeto de investigação, foram analisadas práticas implementadas em destinos específicos, com o objetivo de reunir um conjunto de estratégias de mitigação e compensação enfrentadas pelas pessoas com mobilidade reduzida.

4.4.1. Casos de estudo nacionais

Facilitar as viagens para pessoas com deficiência não é apenas uma prioridade, mas um imperativo fundamental. Os atuais viajantes com incapacidade exigem acessibilidade ao longo de toda a cadeia de abastecimento, incluindo a sua experiência em zonas naturais.

Nos últimos anos, tem-se assistido a uma notável sensibilização nacional em relação à acessibilidade.

De seguida, são apresentados casos de boas práticas e projetos inovadores que apresentam um plano abrangente de acessibilidade, com medidas concretas destinadas a superar os obstáculos enfrentados por este grupo.

1. Accessible Portugal

É uma agência de viagens e empresa de animação turística que, desde 2006, promove o turismo acessível para todos através da realização de eventos de sensibilização e educação, prestação de serviços de consultoria e promoção de projetos (Accessible Portugal, 2021). No planeamento de cada viagem é assegurado um meio de transporte acessível que permita levar pessoas com cadeira de rodas, que possibilite apoio personalizado através de um guia ou monitor que esteja disponível durante toda a viagem ou atividade e disponibilize alojamentos acessíveis (Devile et al., 2012).

Sendo uma empresa bastante focada na acessibilidade, em 2010, recebeu três prémios distintos: da ENAT, um certificado de Membro de Pleno Direito e o ENAT *Code of Good Conduct*.

Os principais projetos relacionados com a acessibilidade e que destacam esta empresa são:

- Access Tur: promove a inclusão social e o turismo acessível na região Centro de Portugal através da: “Qualificação da oferta e procura turísticas; desmitificação dos preconceitos e estereótipos sobre pessoas com deficiência; desenvolvimento do potencial turístico da região Centro” (Accessible Portugal, 2021);
- Tur4all: é uma plataforma de informação acerca das acomodações, restaurantes, atividades de lazer acessíveis em Portugal, abrangendo novos segmentos de procura, melhorando a experiência de pessoas com necessidades especiais (Tur4All, 2023).

- InclusivTur: é um projeto com os mesmos objetivos do projeto *Acces Tur*, no entanto, promovido na Região do Alentejo Central.

Para além desta empresa com bons projetos de acessibilidade, optou-se por analisar três casos de boas práticas a nível nacional que são considerados relevantes para uma melhor compreensão.

Contam-se com os seguintes:

1. Caminho de Xisto Acessível em Gondramaz (Miranda do Corvo)

É um projeto certificado pela FCMP e que foi inaugurado em novembro de 2009. Consiste num percurso pedestre de pequena rota, que está cuidadosamente projetado para garantir a acessibilidade a todas as pessoas, independentemente das suas limitações físicas, auditivas, visuais ou cognitivas (CM Miranda do Corvo, 2024; Queiroz, 2009).

2. Excursão Acessível pela Levada das Queimadas na Madeira

“Um caminho para todos” é o nome deste trilho, que pode ser experienciado no concelho de Santana, na Madeira. Este trajeto tem uma extensão de 2km e foi especialmente concebido para permitir que pessoas com mobilidade reduzida, desfrutem da natureza e das atividades ao ar livre. A acessibilidade é a prioridade neste percurso (Visit Madeira, 2022).

3. Praia Acessível / Praia para Todos

Foi um projeto lançado em 2005, e tem como principal objetivo proporcionar condições em zonas balneares que permitam o uso universal, sem limitações relacionadas com a idade ou com a dificuldade de locomoção (Turismo de Portugal, 2024).

A Tabela 8 aborda as principais barreiras colmatadas por estes projetos nacionais, a nível arquitetónico, atitudinal e tecnológico. Cada um desses obstáculos, deve ser tido em consideração por parte dos destinos nacionais, a fim de construir uma sociedade verdadeiramente acessível e inclusiva.

Tabela 8. Tipos de barreiras combatidas pelos destinos nacionais.

Tipos de barreiras	Barreiras	Casos de boas práticas
Barreiras Arquitetónicas	Percurso acessíveis	Caminho de Xisto Acessível Excursão Acessível pela Levada das Queimadas Praia Acessível
	Transportes	Caminho de Xisto Acessível Praia Acessível
Barreiras Atitudinais	Consciencialização	Caminho de Xisto Acessível Excursão Acessível pela Levada das Queimadas Praia Acessível
	Formação	Caminho de Xisto Acessível Excursão Acessível pela Levada das Queimadas Praia Acessível
	Inclusão	Caminho de Xisto Acessível Excursão Acessível pela Levada das Queimadas Praia Acessível
Barreiras Tecnológicas	Suporte físico	Caminho de Xisto Acessível
	Suporte digital	Caminho de Xisto Acessível Excursão Acessível pela Levada das Queimadas

Fonte: Elaboração própria a partir CM Miranda do Corvo (2024); Queiroz (2009); Visit Madeira (2022); Turismo de Portugal (2024)

Para superar as barreiras à participação de pessoas com necessidades especiais no turismo, é crucial adotar estratégias flexíveis e em constante evolução. Essas estratégias visam mitigar os obstáculos identificados, permitindo que os indivíduos desfrutem plenamente das atividades turísticas (Eusébio et al., 2022).

Depois de identificadas as principais barreiras abordadas e colmatadas, a Tabela 9 destaca as principais estratégias que foram adotadas pelos destinos nacionais.

Tabela 9. Estratégias de negociação para as barreiras arquitetónicas, atitudinais e tecnológica.

Barreiras Arquitetónicas	
Percurso	<ul style="list-style-type: none"> - Pavimento sensorial; - Percurso totalmente adaptado, sinalizado e pavimentado, com uma largura considerável e com varandins em ambos os lados; - Produtos de lazer acessíveis com descrição por áudio-guia; - Disponibilização de equipamentos de apoio nomeadamente <i>wheelchairs/ joelletes</i> e <i>scooters</i>; - Disponibilização de informação em <i>Braille</i> e Símbolos Pictográficos para a Comunicação [SPC]³ - Acesso a áreas de banho através de um terreno plano, com rampa ou utilizando meios mecânicos; - Existência de passadeiras acessíveis no areal bem como postos de socorro adaptados.
Transportes	<ul style="list-style-type: none"> - Parque de estacionamento acessível com disponibilidade de lugares para pessoas com mobilidade reduzida;
Barreiras Atitudinais	
	<ul style="list-style-type: none"> - A formação, a consciencialização e a inclusão são aspetos que devem estar presentes na implementação e criação de percursos acessíveis; - Formação especializada de guias na utilização das <i>wheelchairs/joelletes</i>; - Presença e apoio de guias ao longo dos trilhos; - Presença de áudio-guias para invisuais; - Identificação e comunicação dos percursos e equipamentos acessíveis para pessoas com incapacidade.
Barreiras Tecnológicas	
Suporte Físico	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilização de um <i>kit</i> de informação, numa escrita fácil e clara, relativa aos percursos pedestres.
Suporte Digital	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilização de um <i>site</i> devidamente atualizado com todas as informações acerca das acessibilidades dos trilhos, incluindo os preços dos equipamentos de apoio disponíveis.

Fonte: Elaboração própria a partir CM Miranda do Corvo (2024); Queiroz (2009); Visit Madeira (2022); Turismo de Portugal (2024)

³ SPC- Linguagem simbólica para pessoas com paralisia cerebral.

A garantia da acessibilidade em espaços turísticos requer uma abordagem abrangente que aborde as barreiras arquitetônicas, atitudinais e tecnológicas. Isso inclui a adaptação de percursos com pavimentação adequada e sinalização clara, a disponibilização de equipamentos de apoio e a facilitação do acesso a áreas de lazer e banho. Além disso, é crucial promover a formação e a consciencialização para a inclusão, tanto entre profissionais do setor como para os visitantes, e investir em suportes físicos e digitais que forneçam informações detalhadas sobre a acessibilidade. Ao adotar essas medidas, os destinos turísticos tornam-se mais acessíveis contribuindo para uma sociedade mais inclusiva e igualitária.

4.4.2. Casos de estudo internacionais

Nos últimos anos, tem havido um crescente reconhecimento global acerca da importância da acessibilidade nas áreas naturais. São vários os países que demonstram uma sensibilização cada vez maior, para com a pessoa com necessidades especiais, procurando promover a inclusão e garantir que todos tenham acesso igualitário nas atividades de turismo de natureza.

Neste caso específico, optou-se por identificar e analisar casos de estudo internacionais relacionados com o turismo de natureza e com os percursos pedestres. De todos os projetos desenvolvidos e apresentados pela UNWTO, foram identificados três casos (dois em Espanha e um na Croácia) que apresentam um plano de acessibilidade bem desenvolvido e com medidas específicas para contornar as barreiras enfrentadas pelas pessoas com mobilidade reduzida.

Apresentam-se assim:

1. *Accesible Way of Saint James (Camino de Santiago Accessible)*

É um projeto destinado a pessoas com deficiência física, intelectual e visual que apresentam dificuldades na realização de atividades como passeios e caminhadas. A principal missão é “contribuir para a inclusão social das pessoas com deficiência e promover o princípio de igualdade de oportunidades e da não discriminação da sociedade” (UNWTO, 2021, pp 50).

Segundo a Xunta de Galicia (2018) cerca de 100 pessoas conseguiram terminar o Caminho de Santiago em cadeira de rodas.

2. *Rede de Parques Naturais do Conselho Provincial de Barcelona*

É um projeto composto por seis itinerários personalizados e adaptados, para pessoas com deficiência física, cognitiva e sensorial (UNWTO, 2021). Esses itinerários estão localizados nos parques naturais de *Garraf, Montseny, Sant Llorenç de Munt, Collserola e Guillerics-Savassona*.

É uma rede que está comprometida com a promoção de igualdade de direitos e oportunidades para pessoas com deficiência, garantindo-lhes meios para uma vida social e cultural mais ativa e independente (Diputació Barcelona, s.d).

3. *Forest Trail Bliznec*

Localizado no Parque Natural de *Medvednica*, o projeto *Forest Trail Bliznec* é o primeiro trilho construído na Croácia e está adaptado a pessoas com necessidades específicas (UNWTO, 2021). É um trilho feito em madeira e que apresenta uma extensão de 800 metros. A sua criação motivou outros organismos de gestão de áreas naturais a fazerem o mesmo.

A Tabela 10 apresenta as principais barreiras que foram colmatadas por estes destinos internacionais, a fim de proporcionar um trilho pedestre mais acessível. O objetivo passou por entender o que foi alterado de maneira que a população com deficiência física pudesse ter uma participação ativa e se sentisse integrada neste tipo de atividades .

Tabela 10. Tipos de barreiras colmatadas pelos destinos internacionais.

Tipos de barreiras	Barreiras	Casos de boas práticas
Barreiras Arquitetónicas	Percursos pedestres acessíveis	Caminho de Santiago Rede de parques naturais <i>Forest Trail Bleznic</i>
	Transportes	Rede de parques naturais <i>Forest Trail Bleznic</i>
Barreiras Atitudinais	Consciencialização	<i>Forest Trail Bleznic</i>
	Formação especializada	Rede de parques naturais <i>Forest Trail Bleznic</i>
	Inclusão	<i>Forest Trail Bleznic</i> Caminho de Santiago
	Promover a igualdade	Caminho de Santiago
Barreiras Tecnológicas	Suporte físico	Caminho de Santiago Rede de parques naturais <i>Forest Trail Bleznic</i>

	Suporte digital	Caminho de Santiago Rede de parques naturais
--	-----------------	--

Fonte: Elaboração própria a UNWTO (2021), Xunta de Galicia (2018); Silva et al (2019); Medvednica (s.d); Diputació Barcelona (s.d)

Conclui-se que existem várias práticas positivas em relação à superação de diferentes tipos de barreiras nos percursos pedestres.

A tabela seguinte enfatiza medidas específicas que foram implementadas nestes destinos internacionais, com o intuito de superar essas barreiras e tornar esses percursos mais acessíveis para todos os membros da comunidade.

Tabela 11. Estratégias de negociação para barreiras arquitetónicas, atitudinais e tecnológicas.

Barreiras Arquitetónicas

- Percurso**
- Percursos acessíveis com piso compacto e inclinação adequada. Apresentam equipamentos de apoio como bicicletas manuais, *joelletes*, barras direcionais, terceiras rodas não motorizadas;
 - As estradas são marcadas por setas amarelas que servem para orientação;
 - Pavimento com painéis de betão, com cores contrastantes e com uma berma elevada para proporcionar segurança à população de cadeira de rodas;
 - Vedação de madeira durante o trilho com a presença de reforços nas pontes;
 - Instalações de áreas de descanso e alimentação, no final do percurso.

- Transportes**
- Parque de estacionamento acessível;
 - Ponto de partida e chegada é de fácil acesso através de carro;
 - Transportes públicos disponíveis e totalmente adaptados para pessoas com incapacidade.

Barreiras Atitudinais

- A consciencialização, a formação especializada, a inclusão e a igualdade são estratégias que devem estar sempre presentes na criação e implementação de percursos pedestres;
- Formação especializada na utilização da *jolette*;
- Inclusão relativa à promoção de emprego e integração das pessoas com necessidades especiais;
- Igualdade de oportunidades;
- Disponibilização de guias que saibam ser prestáveis e que consigam apoiar estas pessoas com deficiência;
- Realização de visitas guiadas teatrais direcionadas para pessoas com deficiência sensorial e física.

Barreiras Tecnológicas

- Suporte Físico**
- Disponibilização de painéis dispostos ao longo do trilho que foram posicionados numa altura mais baixa para assegurar uma leitura mais fácil enquanto se está sentado;
 - Disponibilização de livros de madeira em *braille*;
 - Elaboração de programas educativos para os alunos que incluam mapas táteis e em 3D e histórias em *braille*.
- Suporte Digital**
- Instalação de uma *App Blind Explore* que permite informar, as pessoas com deficiência visual e cognitiva, sobre todos os alertas e pontos de interesse (desde áreas de descanso a alojamentos, transportes públicos e fontes de água);
 - Digitalização de itinerários acessíveis e específicos;

-
- Disponibilização de um *site* com informação relevante dos recursos acessíveis existentes nos percursos pedestres;
 - Facultados materiais promocionais audiovisuais com apoio de um profissional de língua gestual.
-

Fonte: Elaboração própria a partir do UNWTO (2021), Xunta de Galicia (2018); Silva et al (2019); Medvednica (s.d); Disputació Barcelona (s.d)

Esta compilação de casos práticos oferece uma fonte valiosa de inspiração e direção para os responsáveis por destinos turísticos, incentivando-os a adotar práticas mais inclusivas e acessíveis em áreas naturais (UNWTO, 2021). Ao continuar a promovê-las e a consciencializar a sociedade da importância da acessibilidade, é possível construir comunidades mais integradas e inclusivas, onde todos têm a oportunidade de desfrutar plenamente da natureza e das atividades ao ar livre.

4.5. Conclusão

A análise detalhada do turismo de natureza acessível revela uma série de desafios e implicações que devem ser abordados para garantir a inclusão de todos os indivíduos. O desenvolvimento de estratégias abrangentes e integradas é crucial para superar as barreiras arquitetónicas, atitudinais e tecnológicas que impedem o acesso equitativo aos espaços naturais.

A partir das evidências apresentadas por diversos autores, torna-se claro que apesar do turismo de natureza acessível não ser muito explorado, este melhora a qualidade de vida dos cidadãos e promove a inclusão e a igualdade. A implementação de modelos sociais e a colaboração entre diferentes intervenientes, como empresas de turismo, planeadores e gestores, são fundamentais para promover a acessibilidade e garantir uma experiência positiva para todos os visitantes.

É crucial adotar abordagens integradas, considerando tanto os aspetos técnicos e logísticos como os elementos sociais e culturais que podem contribuir para a exclusão. Somente através de estratégias conscientes e equilibradas será possível promover uma verdadeira igualdade de acesso e permitir que todos desfrutem plenamente das experiências oferecidas pelo turismo de natureza.

Os casos de estudo nacionais e internacionais destacam práticas exemplares para a superação de barreiras, desde a adaptação de percursos e transportes até à consciencialização e formação especializadas. Através de medidas como pavimentação adequada, disponibilização de equipamentos de apoio, promoção da igualdade de oportunidades, é possível criar experiências turísticas mais inclusivas e acessíveis.

Em suma, o investimento no turismo de natureza acessível é essencial para responder às necessidades de inclusão, à adaptação das mudanças demográficas e à exploração de um mercado com grande potencial. Ao adotar estratégias integradas e conscientes, constroem-se comunidades mais integradas e garante-se que todos possam usufruir plenamente das maravilhas da natureza ao ar livre.

Capítulo V – Requisitos de acessibilidade de percursos pedestres para pessoas com mobilidade reduzida

5.1. Introdução

O capítulo V aborda os principais requisitos de acessibilidade para a conceção e implementação de percursos pedestres, direcionados especialmente para pessoas com mobilidade reduzida.

Este capítulo está estruturado em dois pontos. Em primeiro lugar, são analisados os requisitos estruturais necessários para assegurar a acessibilidade do percurso, destacando-se os critérios ligados aos transportes, ao percurso e, ainda, aos requisitos informacionais, a nível do suporte físico e digital.

Seguidamente são explorados os requisitos interpessoais, cujo foco está na prestação e formação de guias, na consciencialização e na sensibilização para a inclusão. Ao longo deste capítulo, são também mencionados os casos de boas práticas de acessibilidade analisados no capítulo anterior, com o intuito de os avaliar tendo em consideração os requisitos necessários para a sua implementação.

Este capítulo termina com uma síntese dos principais pontos abordados, destacando a relevância de práticas que promovam o *design* universal como o princípio fundamental do desenvolvimento urbano e social.

5.2. Requisitos estruturais

Como foi referido por Alves et al. (2020), Daniels et al. (2005) e Crawford e Godbey (1987) as barreiras estruturais dizem respeito ao ambiente externo onde os participantes se inserem. Daí que é necessário ter em atenção, alguns aspetos que colmatem esses obstáculos e os tornem acessíveis.

Depois de se verificarem as cinco fases de homologação de um percurso pedestre, é crucial entender quais são os requisitos que se devem adotar de maneira a torná-lo acessível e permitir a sua usabilidade por parte deste público.

De seguida, a tabela 12 apresenta os requisitos estruturais de acessibilidade relacionados com o percurso pedestre e com o transporte tendo em conta uma análise aprofundada do Decreto-Lei nº 24/ 2022 e de artigos científicos. Para além disso, e a partir dos casos de boas práticas analisados, tentou-se perceber quais os que cumpriram os requisitos estruturais.

Tabela 12: Requisitos estruturais de acessibilidade em percursos pedestres

Requisitos estruturais relacionados com o percurso acessível	Descrição	x – Verificam-se esses requisitos
Percurso	→ Deve ser um percurso acessível;	x
	→ Percurso pavimentado e livre de obstáculos;	x
	→ Percurso com pavimento antiderrapante e seguro;	x
	→ Superfícies regulares e estáveis sem buracos ou desnivelamentos que possam causar perigo;	
	→ Presença de pavimentos com cores contrastantes e com uma berma para proporcionar segurança.	x
	→ Pavimento sensorial	x
Rampas para pedestres	→ As rampas devem ser construídas com materiais antiderrapantes;	x
	→ Devem ter uma inclinação máxima de 10 %.	
Sinalização	→ Deve ter uma linguagem clara;	x
	→ Deve ser visível e compreensível;	x
	→ Fornece informações auxiliares relativas ao tempo e às distâncias;	x
	→ Deve servir como orientação para os pedestres;	x
	→ Devem ter placas informativas no início e no final do percurso;	x
Locais de descanso	→ Ao longo do percurso há espaços para descansar e parar;	x
	→ Garantem que o local de descanso não obstrua/ prejudique o caminho.	x
Rampas de meio fio	→ Rampa com altura adequada.	x
	→ Incorporação de rampas para pedestres na rampa de meio fio.	

Locais destinados a resíduos	→ Fornecimento de recipientes para inserir o lixo.	
Equipamentos de apoio	→ Disponibilizam equipamentos de apoio como <i>joelletes</i> , barras de apoio, andarilhos.	x
Requisitos relacionados com os transportes	Descrição	x – Verificam-se esses requisitos
Estacionamento	→ Estacionamento reservado para pessoas com mobilidade reduzida.	x
	→ Estacionamento acessível.	x
	→ Serviço de <i>transfer</i> totalmente adaptado.	

Fonte: Elaboração própria adaptado de DI nº24/2022; Crawford & Godbey (1987); Daniels et al. (2005); Darcy & Daruwalla (2005); Devile & Moura (2021); Devile & Kastenzholz (2018); UNWTO (2021); Xunta de Galicia (2018); Silva et al (2019); Medvednica (s.d); Disputació Barcelona (s.d); CM Miranda do Corvo (2024); Queiroz (2009); Visit Madeira (2022); Turismo de Portugal (2024); FCMP (s.d)

Com base na tabela, os percursos pedestres devem atender a uma série de requisitos estruturais de forma a tornarem-se acessíveis para todo o tipo de público. O percurso deve ser pavimentado, livre de obstáculos, seguro através da presença de pavimentos antiderrapantes, de superfícies regulares e estáveis e de pavimentos com cores contrastantes. Não menos importante, a presença de rampas, bermas, sinalizações claras e compreensíveis, locais de descanso ao longo do percurso e equipamentos de apoio disponíveis são também uma das prioridades a ter em conta.

No entanto, e depois da análise no capítulo anterior de cada um dos casos de boas práticas de acessibilidade, alguns aspetos ainda precisam de ser considerados, nomeadamente locais destinados a resíduos e a incorporação de rampas meio fio.

No que diz respeito aos requisitos relacionados com os transportes, os percursos devem apresentar um parque de estacionamento devidamente assinalado e acessível a pessoas com mobilidade reduzida, sendo visível a sua presença em cada um dos casos de boas práticas, contudo o serviço de *transfer* é um requisito praticamente inexistente.

Considerando que os requisitos informacionais abrangem os requisitos estruturais, é crucial examiná-los minuciosamente para garantir a sua total acessibilidade. A tabela 13 enumera os fatores de suporte físico e digital, que abrangem os requisitos de informação e devem ser considerados.

Tabela 13: Requisitos informacionais da acessibilidade em percursos pedestres

Requisitos informacionais	Descrição	x- Verificam-se esses requisitos
Suporte Digital	→ Disponibilizam <i>Apps</i> que informem os participantes dos pontos de interesse.	x
	→ Presença de áudio-guias.	x
	→ Disponibilizam um site informacional sobre o percurso.	x
	→ Apresentam um sistema de reservas acessível que segue as Diretrizes de Acessibilidade para Conteúdo Web [WCAG]	
Suporte Físico	→ Disponibilizam informações em <i>Braille</i> .	x
	→ Painéis ou placas posicionadas ao longo do percurso numa altura adequada.	x
	→ Utilização de cores, símbolos e tamanhos de letra apropriados.	x
	→ Disponibilização de informação em SPC.	
	→ Kits de informação sobre o percurso.	x
	→ Disponibilizam mapas táteis.	x
	→ Disponibilizam placas informativas no início e fim do percurso.	x
	→ Materiais turísticos são claros e precisos.	

Fonte: Elaboração própria adaptado de Turismo de Portugal (2014); Crawford & Godbey (1987); Daniels et al. (2005); Darcy & Daruwalla (2005); Devile & Moura (2021); Devile & Kastenholz (2018); UNWTO (2021); Xunta de Galicia (2018); Silva et al (2019); Medvednica (s.d); Disputació Barcelona (s.d); CM Miranda do Corvo (2024); Queiroz (2009); Visit Madeira (2022); Turismo de Portugal (2024); FCMP (s.d); Diretrizes de Acessibilidade para Conteúdo Web Accessibility Initiative (2023).

Conclui-se que os requisitos informacionais para suporte digital são bastante abrangentes e satisfatórios, tendo em conta que nos casos práticos analisados é possível verificar a disponibilização de aplicativos relativos aos pontos de interesse, de áudio-guias ao longo do percurso e de um *site* informativo acessível.

No entanto, para suporte físico, embora haja algumas medidas implementadas, como informação em *braille*, placas posicionadas ao longo do percurso e mapas táteis, ainda há espaço para melhorias, especialmente na disponibilização de informação em SPC e na precisão e clareza dos materiais turísticos.

5.3. Requisitos interpessoais

Como foi visto anteriormente, as barreiras interpessoais surgem das características pessoais do indivíduo e da forma como interagem com o ambiente social. Para se proporcionar um ambiente mais acessível, devem-se ter em consideração os requisitos interpessoais, relacionados com a formação, a prestabilidade dos guias, a consciencialização e a inclusão.

A tabela 14 apresenta os requisitos que são essenciais para a implementação de um percurso pedestre acessível.

Tabela 14: Requisitos interpessoais de acessibilidade em percursos pedestres.

	Descrição	x- Verificam-se esses requisitos
Requisitos interpessoais relacionados com a implementação de um percurso pedestre acessível	→ Formação especializada dos guias.	x
	→ Acompanhamento adequado.	x
	→ Fornecimento prévio de informações sobre o percurso/ atividade e sobre os equipamentos de apoio.	x
	→ Presença de guias capazes de entender as incapacidades e dificuldades dos participantes.	x
	→ Estímulo à realização de percursos pedestres.	x
	→ Profissionais com capacidades técnicas e físicas.	x
	→ Consciencialização, inclusão e igualdade na implementação de um percurso.	x
	→ Aproximação para adequar atividades às necessidades, possibilidades e gostos dos participantes.	x
	→ O guia deve ser prestável.	x
	→ Contacto direto entre o profissional e o participante.	x

Fonte: Turismo de Portugal (2014); DI nº24/2022 ; Crawford & Godbey (1987); Daniels et al. (2005); Darcy & Daruwalla (2005); Devile & Moura (2021); Devile & Kastenholtz (2018); UNWTO (2021); Xunta de Galicia (2018); Silva et al (2019); Medvednica (s.d); Disputació Barcelona (s.d); CM Miranda do Corvo (2024); Queiroz (2009); Visit Madeira (2022); Turismo de Portugal (2024)

Os requisitos interpessoais destacados nesta análise são fundamentais para garantir a acessibilidade nos percursos pedestres. A formação especializada dos guias, a consciencialização, inclusão e a capacidade de adaptação às necessidades dos participantes, emergem como elementos-chave. Ao promover a compreensão das incapacidades e dificuldades sentidas pelos participantes e ao estabelecer uma comunicação direta e prestável, é possível criar experiências mais inclusivas e igualitárias.

Além disso, é visível que todos estes requisitos são implementados com sucesso nos casos de boas práticas analisados, o que sugere que possam vir a servir como modelos eficazes para garantir a acessibilidade noutros percursos pedestres, demonstrando que é possível alcançar esse objetivo através de uma abordagem consciente e orientada para as necessidades dos participantes.

5.4. Conclusão

A análise dos requisitos estruturais, informacionais e interpessoais, para tornar os percursos pedestres acessíveis, revela a importância de abordagens abrangentes e multifacetadas. Na procura pela acessibilidade, é decisivo considerar tanto as barreiras físicas presentes no ambiente, como assegurar que a especialização, a formação dos guias e as informações necessárias estão disponíveis de forma clara e acessível.

É notório que os casos de boas práticas analisados demonstram a implementação bem-sucedida desses requisitos, no entanto, há ainda áreas que requerem uma atenção especial no que toca à disponibilidade de locais destinados a resíduos, à incorporação de rampas de meio-fio, à disponibilização de informações em SPC, entre outros aspetos.

Toda esta análise destaca a importância do *design* universal como uma abordagem inclusiva para a conceção de ambientes acessíveis, promovendo a igualdade de oportunidades e a participação de todos na sociedade.

Garantir a acessibilidade plena dos percursos pedestres requer um esforço conjunto para superar estas barreiras. Somente através dessa abordagem contínua de melhoria, baseada em padrões e melhores práticas, se podem criar ambientes verdadeiramente inclusivos e acessíveis para todos os participantes, independentemente das suas capacidades.

Parte II – Estudo Empírico

Capítulo VI – Metodologia de investigação

6.1. Introdução

Este capítulo diz respeito à metodologia adotada no estudo de caso desenvolvido nesta dissertação, relativo à análise da acessibilidade dos percursos pedestres em contexto de turismo de natureza, para pessoas com mobilidade reduzida.

Com base nesta premissa, foram definidos como objetivos específicos a análise da acessibilidade dos percursos com recurso ao caso dos passadiços da região centro de Portugal e a identificação de áreas de melhoria para garantir que os percursos pedestres se tornem cada vez mais acessíveis a todos os visitantes.

Para atingir estes objetivos foram utilizados dois mecanismos de recolha de dados: a observação participante (ou seja, a realização *in loco* dos percursos identificados como acessíveis pelos municípios, pela investigadora, aplicando uma grelha de avaliação de percursos pedestres, criada com base na revisão da literatura efetuada), e os comentários de plataformas *online* (identificadas nos *sites* dos municípios e Comunidades Intermunicipais [CIM], como ligações de partilha entre utilizadores relativamente aos passadiços).

Este capítulo encontra-se dividido em cinco partes: em primeiro lugar, é explicado o contexto de estudo, neste caso, as localizações dos passadiços das regiões centro de Portugal e a respetiva acessibilidade. Posteriormente, é apresentado o método de recolha de dados, assim como os procedimentos e análise de dados. Para uma melhor compreensão é ainda caracterizada a amostra de cada um dos passadiços, considerados acessíveis. Por fim, é realizada uma pequena conclusão.

6.2. Contexto de estudo

Para além da revisão da literatura já realizada e para dar resposta aos objetivos de investigação, foi escolhida a região centro de Portugal para a análise da acessibilidade dos percursos pedestres. Segundo a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional [CCDR] (2023) e o Turismo Centro de Portugal (2024), a região centro de Portugal é constituída por 100 municípios organizados em 8 CIM: a Região de Aveiro, a Região de Coimbra, a Região de Leiria, Viseu Dão Lafões, Beiras e Serra da Estrela, Beira Baixa, Oeste e Médio Tejo (Figura 17).



Figura 17. CIM Região Centro de Portugal.

Fonte: CCDR (2024)

Para analisar a acessibilidade dos percursos pedestres foi elaborada a tabela 15 que mostra quantos percursos existem em cada uma das CIM.

Tabela 15. Percursos pedestres acessíveis e não acessíveis na região centro de Portugal

CIM	Nome do Passadiço	Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida
1. Região de Aveiro	Passadiços de Aveiro	×
	Passadiços do Gresso – Sanfins, Sever de Vouga	×
	Passadiços da Barrinha de Esmoriz	✓
2. Região de Coimbra	Passadiços da Senhora da Piedade – Lousã	✓
	Passadiços Vale de Gaios - Tábua	×
	Passadiços da Peneda – Góis	×
3. Região de Leiria	Passadiços da Ribeira de Quelhas – Castanheira de Pêra	×
	Passadiços das Fragas de São Simão – Figueiró dos Vinhos	×
4. Viseu e Dão Lafões	Passadiços da Reserva Botânica do Cambarinho - Vouzela	×

5. Beiras e Serra da Estrela	Passadiços do Mondego – Guarda	✓
6. Região da Beira Baixa	Passadiços do Orvalho	×
	Passadiços da Foz do Arelho	×
7. Região Oeste	Passadiços das Escarpas – Torres Vedras	×
	Passadiços do Agroal – Ourém	✓
	Passadiços da Ortiga - Mação	×
8. Médio Tejo	Passadiços do Penedo Furado – Vila Rei	✓

Fonte: Elaboração própria a partir do site Turismo de Portugal (2024), Câmara Municipal de Vouzela, Secretariado Foz do Arelho, Posto de Turismo Oleiros, Câmara Municipal de Murtosa, Posto de Turismo de Tábua, Casa do Tempo, Posto de Turismo Mação, Posto de Turismo de Figueiró dos Vinhos, Câmara Municipal de Ourem, Câmara Municipal de Oleiros, Câmara Municipal da Lousã, Posto de Turismo Torres Vedras.

Para identificar quais os percursos considerados acessíveis, para pessoas com mobilidade reduzida, começou-se por analisar o site Turismo Centro de Portugal, com o objetivo de perceber quantos percursos existiam na região centro de Portugal. Para além de consultar as informações disponibilizadas nos *sites* dos respetivos percursos, a análise no *google maps* também foi igualmente útil para verificar a acessibilidade dos mesmos, uma vez que os trajetos acessíveis eram assinalados com o símbolo de mobilidade reduzida, enquanto os que não tinham acessibilidade não o apresentavam.

Posteriormente, foram enviados *emails* às câmaras municipais e postos de turismo correspondentes, de uma forma clara e objetiva. A aluna apresentou-se como estudante de mestrado da Escola Superior de Educação de Coimbra, explicando que estava a desenvolver uma investigação sobre a acessibilidade dos passadiços da região centro de Portugal. No contacto, foi referido que, após análise do site Turismo Centro de Portugal, foram identificados os respetivos passadiços e solicitada a confirmação acerca da sua acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Este método garantiu a veracidade das informações disponíveis *online*, permitiu garantir a sua precisão e obter respostas das entidades responsáveis.

Em anexo encontram-se as respostas que as respetivas câmaras forneceram em relação aos passadiços que não são considerados acessíveis (Anexos 1 a 9).

Neste contexto, foi possível identificar cinco passadiços da região centro de Portugal acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida: um na região de Aveiro, um na região de Coimbra, dois na região Médio Tejo e um nas Beiras e Serra da Estrela.

Região de Aveiro

1. Passadiços da Barrinha de Esmoriz

Estes passadiços situam-se entre os concelhos de Espinho e Ovar e apresentam um acesso único à Barrinha de Esmoriz, uma lagoa costeira. Apresentam uma extensão de cerca de 6 km e são considerados um percurso circular (Figura 18) (Câmara Municipal de Ovar, s.d e Turismo Centro de Portugal, 2024a).

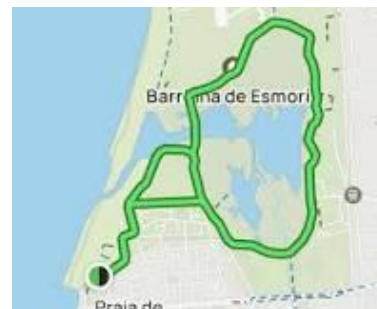


Figura 18: Percurso dos Passadiços da Barrinha de Esmoriz.

Fonte: All Trails (2024)

De acordo com a Junta de Freguesia de Esmoriz (Anexo 10) e segundo All Trails (2024) este percurso é acessível para todas as pessoas, independentemente da idade e nível de condição física e apresenta três entradas: na avenida Dr. Fernando Raimundo Rodrigues, na rua Cais da Barrinha e na Rua Pêro Alenquer.

Região de Coimbra

1. Passadiços da Senhora da Piedade

Estes passadiços foram inaugurados em setembro de 2020 e situam-se na serra da Lousã. Oferecem um percurso linear, com uma extensão de 1.2km, que se inicia no Cabo de Soito e termina no Castelo da Lousã (Figura 19) (Aldeia de Xisto, 2024).

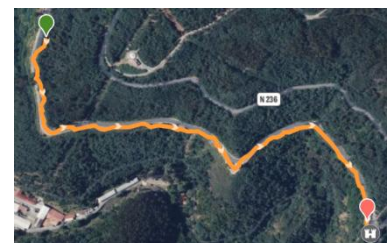


Figura 19: Percurso dos Passadiços da Senhora da Piedade.

Fonte: All Trails (2024)

É um percurso paralelo à estrada e que permite ligar de forma segura e acessível a vila à praia fluvial da Senhora da Piedade (Aldeia de Xisto, 2024 e Turismo Centro de Portugal, 2024b). Segundo o Turismo Centro de Portugal (2020) é um percurso “que pretende valorizar a oferta turística do concelho e cativar os seus visitantes a voltar”.

Segundo o coordenador da unidade da cultura e turismo da Câmara Municipal da Lousã (Anexo 11) estes passadiços são acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, apresentam um parque de estacionamento totalmente adaptado e estão totalmente rampeados no início e no fim do percurso.

Região Beiras e Serra da Estrela

1. Passadiços do Mondego

Localizados na cidade da Guarda, os passadiços do Mondego foram inaugurados em novembro de 2022 e já contaram com a presença de mais de 130 mil visitantes (Município da Guarda, 2024).

Os Passadiços do Mondego oferecem uma das experiências mais deslumbrantes e extensas de Portugal. Estendem-se por cerca de 12 km ao longo das margens do rio Mondego e dos seus afluentes, no entanto, apresentam três percursos distintos com diferentes distâncias (Passadiços do Mondego, 2022 e Turismo Centro Portugal, 2024d): um percurso normal (linear e com uma distância de 12km), um percurso familiar (linear e com uma distância de 2km) e um percurso adaptado a pessoas com mobilidade reduzida (linear e com uma distância de 2km) (Figura 20).



Figura 20: Percurso dos Passadiços do Mondego.

Fonte: Google Maps

Este percurso representa uma iniciativa de valorização do património natural da cidade da Guarda, destacando a importância do rio para a região e para o país (Passadiços do Mondego, 2022). Para além disso, foram distinguidos com o Prémio Líder de Desenvolvimento do Turismo 2024, nos *World Travel Awards*. Este reconhecimento ocorreu na recente gala realizada em Berlim, na Alemanha, a 6 de março do corrente ano (Município da Guarda, 2024).

Região Médio Tejo

1. Passadiços do Agroal

Estes passadiços foram inaugurados em junho de 2021, estão localizados no concelho de Ourém, em Santarém e estendem-se ao longo da margem do rio Nabão, ligando o Parque de Natureza à Praia Fluvial do Agroal. Com uma extensão de 800 metros, estes passadiços oferecem uma experiência acessível para todos, incluindo pessoas com mobilidade reduzida (Figura 21) (Câmara Municipal de Ourém, 2021, Turismo Centro Portugal, 2024c e Médiotejo, 2021).



Figura 21: Percurso dos Passadiços de Agroal.

Fonte: All Trails (2024)

De acordo com uma das responsáveis da Câmara Municipal de Ourém, os passadiços são acessíveis em toda a sua extensão, no entanto, o acesso ao passadiço para a entrada e saída de cadeiras de rodas tem de ser feito pelo lado junto à ponte, perto da praia

fluvial, uma vez que do outro lado o caminho que leva até ao mesmo é algo acidentado (Anexo 12).

2. Passadiços do Penedo Furado

Estes passadiços estão localizados na região de Vila de rei, no distrito de Castelo Branco. Foram inaugurados em 2019 e ampliados em 2021, e conforme indicado pelo Tur4All (2024), estes passadiços formam um percurso circular com aproximadamente 2km de extensão, começando e terminando na Praia Fluvial do Penedo Furado (Figura 22).

Segundo o responsável pelo Pelouro do Turismo (Município Vila Rei, 2022, pp 9) “os passadiços do Penedo Furado tornaram-se, desde logo, um dos principais pontos turísticos do concelho de Vila de Rei, impulsionando o turismo da região e atraindo milhares de pessoas a este espaço”.

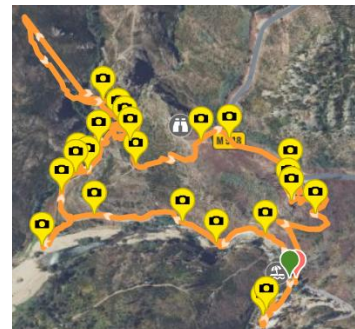


Figura 22: Percurso dos Passadiços do Penedo Furado.

Fonte: All Trails (2024)

Este percurso não só proporciona uma experiência imersiva na natureza, como também visa a valorização do território, a segurança dos visitantes, a recuperação e preservação do património local e o fortalecimento das ligações emocionais e memórias com a natureza (Município Vila Rei, 2024).

Segundo a coordenadora da unidade da cultura e do turismo da Câmara Municipal Vila de Rei, os passadiços são apenas acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida até à primeira cascata, sendo aconselhada a ajuda de uma segunda pessoa, pois o percurso apresenta uma subida lenta, mas que exige algum esforço (Anexo 13).

Com base nestas informações, foram realizadas visitas a estes locais durante o verão com o intuito de analisar diretamente o tipo de acessibilidade que apresentam assim como perceber quais os aspetos que podem ser melhorados para proporcionar uma maior qualidade e segurança destes passadiços.

6.3. Método de recolha de dados

A recolha e análise de dados foi orientada pelos objetivos específicos de pesquisa, procedendo-se assim a uma metodologia qualitativa focada na observação participante e na análise de comentários *online* dos visitantes que se deslocaram até aos passadiços da região centro de Portugal, tendo em vista uma melhor compreensão das suas perspetivas e experiências.

Optou-se pela observação participante visto ser uma metodologia eficaz no contexto em que está inserido (Martins, 1996) e que “permite compreender as pessoas e as suas atividades no contexto da ação, podendo reunir uma técnica que permite uma análise indutiva e compreensiva” (Correia, 2009, pp2).

Para além de envolver o contacto direto, frequente e prolongado (Correia, 2009), a realização dos passadiços da região centro de Portugal possibilitou a recolha de dados sobre situações diárias vividas, por parte dos visitantes, e permitiu captar com detalhe aspetos que poderiam passar despercebidos caso não se realizassem os percursos.

O diagnóstico do nível de acessibilidade presente nos cinco passadiços da região centro de Portugal foi realizado presencialmente, através de observação direta.

Estas visitas foram realizadas durante os meses de junho, agosto e setembro. Os passadiços do Mondego foram realizados no dia vinte e três de junho, seguiram-se os passadiços da Barrinha de Esmoriz no dia vinte e cinco de agosto, no dia trinta de agosto foram realizados os passadiços da Senhora da Piedade e, por fim, os passadiços de Agroal e do Penedo Furado no dia nove de setembro.

Ao longo da realização dos percursos foi imprescindível o auxílio de uma grelha de avaliação, criada previamente pela investigadora com base na revisão da literatura, uma vez que serviu de apoio, para avaliar vários parâmetros e critérios considerados essenciais para um percurso pedestre ser acessível e que permitiu uma análise mais aprofundada.

Esta grelha de avaliação foi elaborada com base nos requisitos estruturais (percurso, rampas, sinalização, locais de descanso, rampas de meio fio, locais destinados a resíduos, equipamentos de apoio e requisitos relacionados com os transportes) e interpessoais (Anexos 14 e 15). Cada percurso conta com uma grelha de avaliação onde foram assinalados parâmetros de acessibilidade de 1 a 5 [1 – Inexistente | 2 – Fraco | 3 - Satisfatório | 4 – Bom | 5 – Muito Bom].

Para além disso, a análise de comentários *online* foi também uma das técnicas adotadas, uma vez que permitiu recolher *insights* valiosos. Numa fase inicial procedeu-se ao envio de *emails* às câmaras municipais e postos de turismo das respetivas regiões com o intuito de entender quais os passadiços que eram considerados acessíveis. Após receber as respostas, foi realizada uma observação informal dos comentários disponíveis nas mais variadas plataformas *online* e redes sociais como: *Google Maps*, *All Trails*, *Facebook*, *Instagram*, *Tur4All* e *Wikiloc*, que detalhavam opiniões pessoais relacionadas com o percurso, com a sua acessibilidade e com a experiência vivida por cada visitante.

Por ser um tema bastante específico, surgiram vários desafios face a esta recolha de dados pois em alguns casos, a interação *online* era bastante reduzida. No entanto, apesar de diminutos, estes comentários forneceram informações valiosas que complementaram os dados obtidos através da observação participante. Foram analisados dados desde 2023, e para serem o mais credíveis possível procedeu-se à seleção de palavras específicas como por exemplo “acessibilidade”, “mobilidade reduzida”, “inclusão”, “acesso”, entre outros.

A combinação entre estas duas técnicas, oferece uma visão mais completa e detalhada. Enquanto a observação participante ajuda a entender o contexto de estudo, uma vez que permite que a investigadora se insira no meio, a análise de comentários *online* oferece uma visão mais ampla sobre as opiniões dos utilizadores (Oehmer et al., 2022 e Carter et al., 2021).

A sua complementaridade, permitiu cruzar os dados recolhidos através da observação participante com os comentários dos utilizadores/visitantes dos passadiços, permitindo validar os resultados apurados.

6.4. Procedimento e análise de dados

O procedimento e a análise dos dados foram estruturados tendo em consideração uma grelha de avaliação que integrou duas fontes principais de informação: os comentários das plataformas *online* e a observação participante de cada um dos passadiços.

Este método permitiu a realização de uma análise mais completa e possibilitou que os dados recolhidos fossem analisados de maneira sistemática e comparativa.

A observação participante foi a principal técnica adotada para recolher dados primários. Este método permitiu que a investigadora se envolvesse diretamente no meio, favorecendo uma compreensão mais profunda e contextualizada. A observação foi sistematizada através de uma grelha de avaliação previamente desenvolvida, que contava com critérios fundamentais agrupados por requisitos estruturais e interpessoais, segundo o modelo de Crawford e Godbey (1987) e que permitiram uma organização estruturada dos dados.

Complementarmente, foi procedida a análise de conteúdo de comentários *online*, que segundo Moura et al., (2008) é um método rigoroso para obter resultados fidedignos. “Esta análise, conduzindo a descrições sistemáticas, qualitativas ou quantitativas, ajuda a reinterpretar as mensagens e a atingir uma compreensão dos seus significados num nível que vai para além de uma leitura comum” (Moraes, 1999, p.2).

Cardoso et al., (2021) mencionam que a análise de conteúdo é um método essencial na pesquisa qualitativa, pois procura entender significados e interpretações das comunicações, tendo em conta o contexto e as interações de quem emite a mensagem bem como as reações e interpretações de quem as recebe. O objetivo é alcançar uma compreensão mais profunda da realidade por meio da análise desses elementos.

A análise foi realizada de maneira rigorosa, onde foram aplicados critérios de codificação, como por exemplo “percurso”, “acessibilidade”, “mobilidade reduzida”, “acessível” que garantiram a validade e a confiabilidade dos resultados obtidos e que estavam alinhados com os critérios presentes na grelha de avaliação.

Esta abordagem garantiu que as conclusões de pesquisa fossem bem fundamentadas, oferecendo uma visão mais ampla e precisa acerca das condições avaliadas em cada um dos passadiços da região centro de Portugal.

6.5. Caracterização da amostra

A presente caracterização da amostra de comentários *online* tem como foco as avaliações realizadas sobre os passadiços da região centro de Portugal, publicadas em diversas plataformas digitais.

Os passadiços, atração popular pela sua integração com a natureza e com as infraestruturas acessíveis, são frequentemente avaliados pelos visitantes em plataformas como *TripAdvisor*, *Google Maps*, *All Trails*, *Facebook* e *Wikiloc*, sendo essas as fontes investigadas e analisadas para este estudo.

As Tabelas 16, 17, 18, 19 e 20 apresentam a caracterização da amostra de cada um dos passadiços da região centro de Portugal.

Tabela 16: Caracterização da amostra relativa aos passadiços da Barrinha de Esmoriz

Código do Comentário	Plataforma <i>online</i> de publicação	Data de publicação	Género
C1 - Percurso	<i>TripAdvisor</i>	08/2023	Masculino
C2 - Percurso	<i>Google Maps</i>	11/2023	Masculino
C3 - Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C4 – Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C5 - Percurso	<i>Google Maps</i>	10/2023	Masculino
C6 - Percurso	<i>Google Maps</i>	08/ 2024	Masculino
C7 - Percurso	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino
C8 - Percurso	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino
C9- Percurso	<i>Google Maps</i>	06/2024	Masculino
C10- Percurso	<i>Google Maps</i>	06/2024	Masculino
C11- Percurso	All Trails	01/2024	Masculino
C12 – Percurso	Facebook	06/2024	Masculino
C13- Percurso	Facebook	08/2024	Masculino
C14- Percurso	Blog “Continuando à procura”	05/2024	Casal
C15- Pontes	Facebook	08/2024	Feminino
C16- Sinalização	<i>Google Maps</i>	03/2024	Masculino
C17- Sinalização	<i>TripAdvisor</i>	03/2023	Feminino
C18– Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C19 - Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	10/2023	Feminino
C20– Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	04/2024	Feminino
C21 – Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C22– Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	05/2023	Masculino
C23– Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino

C24- Equipamentos de apoio	Google Maps	09/2023	Feminino
C25- Transporte e Estacionamento	Google Maps	09/2023	Feminino
C26 – Transporte e Estacionamento	Google Maps	03/2024	Masculino
C27 – Atrativos e interesses	Google Maps	09/2023	Feminino
C28 - Atrativos e Interesses	Google Maps	09/2023	Feminino
C29- Atrativos e Interesses	Google Maps	05/2024	Masculino
C30- Atrativos e Interesses	Google Maps	06/2024	Masculino
C31- Atrativos de Interesses	Google Maps	03/2024	Masculino
C32- Atrativos e Interesses	Google Maps	09/2023	Masculino
C33 – Atrativos e Interesses	Google Maps	09/2023	Feminino
C34- Atrativos e Interesses	Google Maps	09/2023	Feminino

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas nos sites Google Maps, Facebook, Blogs, TripAdvisor e All Trails

A amostra de comentários analisados sobre os passadiços da Barrinha de Esmoriz é composta por 34 avaliações publicadas nas plataformas: *Google Maps, TripAdvisor, Facebook, All Trails* e um Blog “*Continuando à procura*” (Tabela 16).

Os comentários foram feitos entre os meses de março de 2023 e agosto de 2024. Foram realizados 22, por parte do sexo masculino, 11, por parte do sexo feminino e 1 por um casal num *blog*. Os comentários focam-se em temas como percurso, pontes, sinalização, equipamentos de apoio, transporte/estacionamento e atrativos e interesses.

Tabela 17- Caracterização da amostra relativa aos passadiços da Senhora da Piedade (Lousã)

Código do Comentário	Plataforma online de publicação	Data de publicação	Género
C1 - Percurso	Google Maps	08/2024	Feminino
C2 - Percurso	Google Maps	08/2023	Masculino
C3- Percurso	Google Maps	09/2023	Feminino
C4- Percurso	Google Maps	09/2023	Feminino
C5- Percurso	Google Maps	07/2024	Masculino
C6- Percurso	Google Maps	09/2023	Feminino
C7- Sinalização	Google Maps	09/2023	Masculino
C8- Sinalização	Google Maps	08/2023	Masculino
C9- Segurança	Google Maps	10/2023	Feminino
C10- Transporte e estacionamento	Google Maps	08/2023	Feminino
C11- Transporte e estacionamento	Google Maps	08/2023	Masculino
C12- Transporte e estacionamento	Google Maps	08/2024	Feminino

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas no site Google Maps

A amostra é composta por 12 comentários sobre os passadiços da Senhora da Piedade (Lousã), todos publicados no *Google Maps*. Há uma distribuição relativamente equilibrada entre os géneros, 7 comentários são realizados por indivíduos do sexo feminino e 5 são do sexo masculino. Na sua maioria referem-se ao percurso, no entanto, são ainda focados aspetos relativos à sinalização, segurança, transporte/estacionamento. Os comentários concentram-se nos meses de agosto e setembro de 2023, sendo que em 2024 apenas foram possíveis verificar 3 comentários relevantes (Tabela 17).

Tabela 18: Caracterização da amostra relativa aos Passadiços do Penedo Furado

Código do Comentário	Plataforma <i>online</i> de publicação	Data de publicação	Género
C1 - Percurso	<i>Google Maps</i>	10/2023	Masculino
C2 - Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C3 - Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C4 - Percurso	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino
C5- Percurso	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino
C6- Percurso	<i>TripAdvisor</i>	03/2023	Feminino
C7- Percurso	<i>TripAdvisor</i>	06/2023	Masculino
C8- Percurso	<i>TripAdvisor</i>	08/2023	Masculino
C9 – Percurso	<i>Wikiloc</i>	10/2023	Masculino
C10- Sinalização	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C11- Sinalização	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C12- Sinalização	<i>All Trails</i>	03/ 2023	Masculino
C13- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	08/2023	Feminino
C14- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C15- Transportes e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	08/2024	Feminino
C16- Transportes e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas nos sites Google Maps, All Trails, Wikiloc e TripAdvisor.

Esta amostra é composta por 16 comentários, relativos aos passadiços do Penedo Furado, que foram recolhidos em várias plataformas como o *Google Maps*, *TripAdvisor*, *Wikiloc* e *All Trails*, com datas de publicação entre março de 2023 e agosto de 2024 (Tabela 18).

Relativamente ao género, os comentários que mais predominam são do sexo masculino (cerca de 11 comentários). Na sua maioria referem-se ao percurso, no entanto, são ainda focados aspetos relativos à sinalização, aos equipamentos de apoio e aos transportes/estacionamento.

Tabela 19: Caracterização da amostra relativa aos Passadiços de Agroal

Código do Comentário	Plataforma <i>online</i> de publicação	Data de publicação	Género
C1 - Percurso	Google Maps	09/2023	Masculino
C2 - Percurso	Facebook	08/2024	Feminino
C3- Percurso	Facebook	08/2024	Feminino
C4- Percurso	All Trails	03/2023	Feminino
C5- Sinalização	Google Maps	01/2023	Feminino
C6- Sinalização	All Trails	12/2023	Feminino
C7- Transporte e Estacionamento	Google Maps	09/2023	Masculino
C8- Transporte e Estacionamento	Google Maps	09/2023	Masculino
C9- Atrativos e Interesses	Google Maps	09/2023	Masculino

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas nos sites Google Maps, All Trails e Facebook.

Esta amostra é bastante reduzida quando comparada com as anteriores. É composta por 9 comentários, relativos aos passadiços de Agroal e que foram publicados em diversas plataformas como *Google Maps*, *Facebook* e *All Trails*, entre janeiro de 2023 e agosto de 2024 (Tabela 19).

Em termos de género, a amostra é dominada por utilizadores do sexo feminino, com 5 comentários feitos por mulheres e 4 por homens.

Na sua maioria, os temas mais abordados referem-se ao percurso, seguindo-se a sinalização e o transporte/estacionamento e, por fim, os atrativos e interesses.

Tabela 20: Caracterização da amostra relativa aos passadiços do Mondego

Código do Comentário	Plataforma online de publicação	Data de publicação	Género
C1 - Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C2- Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C3 - Percurso	<i>Google Maps</i>	10/2023	Feminino
C4- Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C5- Percurso	<i>Google Maps</i>	08/2023	Feminino
C6- Percurso	<i>Google Maps</i>	07/2024	Feminino
C7- Percurso	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C8- Percurso	<i>Facebook</i>	04/2024	Feminino
C9- Percurso	<i>Facebook</i>	04/2024	Feminino
C10- Sinalização	<i>Google Maps</i>	07/2024	Feminino
C11- Sinalização	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C12- Sinalização	<i>Google Maps</i>	06/2024	Feminino
C13- Sinalização	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino
C14- Sinalização	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C15- Sinalização	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C16- Sinalização	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C17- Sinalização	<i>Google Maps</i>	06/2023	Feminino
C18- Sinalização	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino
C19- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	07/2023	Feminino
C20- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	08/2023	Masculino
C21- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C22- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	11/2023	Feminino
C23- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	06/2023	Feminino
C24- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C25- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	04/2024	Feminino
C26- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C27- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino

C28- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C29- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C30- Equipamentos de apoio	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C31 – Comunicação	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C32 – Comunicação	<i>Google Maps</i>	08/2024	Masculino
C33- Segurança	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C34- Segurança	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C35- Segurança	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C36- Segurança	<i>Google Maps</i>	09/2024	Feminino
C37 – Segurança	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C38- Segurança	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C39- Corrimão	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C40- Corrimão	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C41- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C42- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	08/2024	Feminino
C43- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C44- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C45- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C46- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C47- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C48- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C49- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C50- Transporte e Estacionamento	<i>Google Maps</i>	09/2023	Masculino
C51- Atrativos e Interesses	<i>Google Maps</i>	08/2024	Feminino
C52- Atrativos e Interesses	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino
C53- Atrativos e Interesses	<i>Google Maps</i>	09/2023	Feminino

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas nos sites Google Maps e Facebook

Esta amostra é composta por 53 comentários, relativos aos passadiços do Mondego, todos eles publicados entre junho de 2023 e setembro de 2024. Quanto ao género são maioritariamente do sexo feminino, com cerca de 31 comentários (Tabela 20).

No geral, os comentários foram publicados no *Google Maps*, com exceção de 2 publicados no *Facebook*. Na sua maioria referem-se aos equipamentos de apoio, no entanto, são ainda focados aspetos relativos ao percurso, à sinalização, à segurança, ao corrimão, aos transportes/estacionamento e aos atrativos interesses.

6.6. Conclusão

Este capítulo apresentou de forma detalhada a metodologia de investigação aplicada nesta dissertação.

Começou-se por realizar uma breve descrição do contexto de estudo, com foco na identificação dos passadiços acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, contando com os testemunhos das Câmaras Municipais e dos Postos de Turismo das áreas envolvidas.

O método de recolha de dados selecionado assegurou a obtenção de informações válidas e adequadas para dar resposta aos objetivos específicos do estudo. A observação participante e a análise de comentários *online*, foram as duas técnicas escolhidas e que contribuíram para uma análise mais detalhada acerca dos passadiços da região centro de Portugal. A sua combinação permitiu uma análise comparativa e sistemática, proporcionando uma compreensão mais aprofundada do estudo de caso.

A caracterização da amostra demonstrou a sua representatividade, reforçando a validade dos dados. Para além disso, permitiu identificar aspetos relevantes acerca das perceções e preocupações dos visitantes, relativamente a aspetos como percurso, sinalização, equipamentos de apoio, transporte/estacionamento e atrativos e interesses.

Em suma, este capítulo foi fundamental para estabelecer as bases metodológicas necessárias e para garantir que todas as etapas, contribuísem de forma positiva para o cumprimento dos objetivos propostos neste estudo.

Capítulo 7 – Apresentação e discussão dos resultados

Este capítulo foca-se na apresentação, análise e discussão dos resultados obtidos no âmbito do estudo empírico desenvolvido nesta dissertação. De forma a dar resposta aos objetivos de investigação, o presente capítulo divide-se em cinco secções.

Após uma longa pesquisa em relação aos critérios de avaliação dos percursos pedestres, e tendo em consideração o Decreto-Lei nº 163/2006 e os autores Crawford e Godbey (1987), Daniels et al (1987), Darcy e Daruwalla (2005), Devile e Moura (2021), Devile e Kastenholz (2018) e UNWTO (2016), foram analisados os seguintes critérios: percurso, sinalização, equipamentos de apoio, pontes, comunicação, segurança, transporte/estacionamento, atrativos e interesses dos cinco passadiços da região centro de Portugal.

Para cada critério, foi elaborada uma tabela tendo em consideração os comentários *online*, realizados pelos visitantes bem como a observação participante. Para além disso, são ainda apresentadas propostas de melhoria que podem contribuir para melhorar a acessibilidade do percurso e tornar a experiência mais inclusiva para quem a realiza.

7.1. Apresentação dos resultados

7.1.1. Passadiços da Barrinha de Esmoriz

Esta secção analisa a acessibilidade dos passadiços da Barrinha de Esmoriz. Vão ser analisados os critérios relacionados com o percurso, pontes, sinalização, equipamentos de apoio, estacionamento/transporte e atrativos e interesses, tendo em consideração os comentários *online* feitos pelos visitantes e a observação participante, por parte da investigadora com o apoio da grelha de avaliação.

7.1.1.1. Percurso

Este subponto diz respeito à análise do percurso, um dos critérios fundamentais na avaliação da acessibilidade e qualidade dos passadiços (Tabela 21).

Tabela 21: Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços da Barrinha de Esmoriz




Comentário <i>Online</i>	Observação Participante
<p>“O percurso é circular, existem várias entradas, é bastante acessível pois é plano” (C1, <i>TripAdvisor</i>).</p>	<p>Durante a visita a investigadora pôde verificar que existem três entradas.</p> <p>1: Entrada Principal 2: Entrada pela rua Pêro Alenquer 3: Entrada na rua Cais da Barrinha</p> <p>1.  2. </p> <p>3. </p> <p>Apesar do percurso ser plano e acessível, a investigadora revela que a acessibilidade pode variar dependendo da entrada escolhida. Por exemplo, a entrada principal é mais acessível do que a entrada rua Pêro de Alenquer (que apresenta um percurso mais acidentado).</p>
<p>“Acessível e bom para famílias. Precisa de alguns cuidados no piso” (C2, <i>Google Maps</i>).</p>	<p>Ao longo da realização do percurso foi perceptível a quantidade de superfícies que exigem uma grande manutenção.</p>
<p>“Em alguns sítios os passadiços estão em mau estado, sendo até perigoso o seu piso pois as tábuas estão partidas” (C3, <i>Google Maps</i>).</p>	<p>Muitas das tábuas estão degradadas, algumas não estão fixas e outras estão totalmente</p>

Tabela 23: Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços da Barrinha de Esmoriz

<p>“Achei que a estrutura dos passadiços precisa de manutenção pois tem inúmeras tábuas partidas e ausência de pelo menos 5 tábuas no percurso que fiz” (C4, Google Maps).</p>	<p>partidas, o que se torna o trajeto perigoso para qualquer visitante, independentemente da sua capacidade.</p>
<p>“Algumas partes não se encontram em perfeitas condições, mas têm sido intervencionadas pois existem várias tábuas novas colocadas ao longo do percurso” (C5, Google Maps).</p>	
<p>“Necessita de reposição de algumas tábuas de soalho” (C6, Google Maps).</p>	
<p>“Precisa de manutenção, muitos parafusos soltos e madeiras partidas” (C7, Google Maps).</p>	
<p>“Tomar atenção que os passadiços estão em certas zonas bastante danificados, precisa de manutenção urgente” (C9, Google Maps).</p>	
<p>“Perigoso, porque existe uma enorme falta de manutenção. Muitas falhas e ausência de pavimento/ tábuas” (C10, Google Maps).</p>	
<p>“Muito fácil de fazer e bonito. Algumas tábuas do passadiço danificadas” (C11, All Trails).</p>	
<p>“O passadiço da Barrinha tem boas acessibilidade, no entanto devido à degradação do passadiço, não aconselho nem para cadeiras de rodas nem para pessoas mais distraídas visto haver muitas falhas nas tábuas (buracos)” (C13, Facebook).</p>	
<p>“Caminhada sempre em passadiço de madeira e sem desnível” (C8, Google Maps).</p>	<p>Foi possível verificar que o percurso é totalmente linear, não apresentando praticamente desníveis (a não ser na ponte principal). No entanto, é sempre necessário ter atenção às tábuas partidas e soltas.</p>
<p>“Os passadiços da Barrinha de Esmoriz foram projetados com acessibilidade em mente, tornando-os adequados para visitantes de todas as idades e habilidades” (C14, Blog).</p>	
<p>“Os passadiços são acessíveis a pessoas de todas as idades e níveis de aptidão” (C12, Facebook).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas nos sites Google Maps e Facebook

7.1.1.2. Pontes

As pontes são um elemento crucial a considerar num percurso acessível, visto que envolvem um conjunto de fatores que podem afetar a mobilidade dos visitantes. Em anexo encontra-se o único comentário *online*, que mencionou o critério “ponte”, assim como as observações feitas pela investigadora (Anexo 16).

7.1.1.3. Sinalização

A sinalização nos percursos pedestres desempenha um papel fundamental na orientação e na segurança dos visitantes. Para que um percurso seja acessível, a sinalética deve ser clara, visível e adequada às diferentes necessidades dos visitantes, incluindo para as pessoas com mobilidade reduzida.

Uma sinalização bem posicionada e informativa, garante que todos os visitantes possam percorrer o percurso com confiança e autonomia, contribuindo para uma experiência mais inclusiva e segura. A tabela 22 apresenta os comentários *online* e a observação participante, por parte da investigadora, relativos aos passadiços da Barrinha de Esmoriz.

Tabela 22: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços da Barrinha de Esmoriz

Comentário <i>Online</i>	Observação Participante
<p>“Deve haver um mapeamento em mais pontos, acresce que alguma sinalética está degradada” (C16, <i>Google Maps</i>).</p>	<p>Na entrada principal do passadiço é possível observar um mapa de acesso ao mesmo, com todas as informações relativas à sinalética presente ao longo do percurso, às normas de conduta, às regras de segurança, aos contactos de emergência e às várias atrações que poderão ser observadas.</p> <p>No entanto, verificou-se uma degradação profunda das placas informativas relativas à fauna e flora, que impossibilitam a leitura, por parte do visitante. Apesar de estarem posicionadas a alturas adequadas para serem visíveis por pessoas com incapacidade motora, a sinalização não é tátil e auditiva para a orientação de pessoas com deficiência visual e auditiva.</p> <p>Foi possível comprovar as sinaléticas/marcações ao longo do passadiço.</p> <div data-bbox="922 1377 1449 1720"> </div>
<p>“Não vi nenhum mapa em nenhum local de acesso, muito menos ao longo do percurso” (C17, <i>TripAdvisor</i>).</p>	



Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps e TripAdvisor.

7.1.1.4. Equipamentos de apoio

Os equipamentos de apoio são elementos essenciais para garantir a acessibilidade e o conforto dos visitantes, ao longo da realização do percurso. Equipamentos como zonas de descanso, instalações sanitárias adaptadas, disponibilização de *joelletes*, *scooters*, bicicletas manuais ou barras direcionais são fundamentais para proporcionar uma experiência inclusiva a todos os visitantes, independentemente das suas capacidades.

A sua presença pode influenciar significativamente a experiência do visitante. Na tabela 23, foram analisados os equipamentos de apoio disponíveis ao longo do passadiço da Barrinha de Esmoriz.

Tabela 23: Resultados relativos ao critério equipamentos de apoio dos passadiços da Barrinha de Esmoriz


Comentário Online	Observação Participante
“Falta um ou dois bebedouros para tornar o percurso ainda mais agradável” (C18, Google Maps).	<p>Foi possível verificar que existem áreas de descanso ao longo do percurso.</p> <p>No entanto, no que diz respeito aos restantes equipamentos de apoio há uma elevada escassez.</p> <p>Apesar de ser um percurso de pequena rota, a investigadora considera de extrema importância a inserção de fontes de água potável e a instalação de casas de banho. A única casa de banho visível foi nas bombas de gasolina perto da entrada principal.</p> <p>É de realçar a inexistência de cafés.</p> <p>Não são disponibilizadas <i>joelletes</i>, <i>scooters</i>, bicicletas ou barras direcionais ao longo do percurso.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
“Necessário providenciar zonas de apoio com sanitários e alimentação básica e bebida” (C19, Google Maps).	
“O único inconveniente é que não há nenhuma casa de banho no caminho” (C20, Google Maps).	
“Pena não ter um café ou um bar para petiscar algo no fim, ou até mesmo para comprar água. Também faltam umas casas de banho” (C21, Google Maps).	
“ Faltam equipamentos como wcs” (C22, Google Maps).	
“Faltam alguns bares” (C23, Google Maps).	
“Com bancos ao longo do percurso para quem quiser apreciar a vista ou até mesmo descansar” (C24, Google Maps).	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps.

7.1.1.5. Transportes e estacionamento

A acessibilidade do passadiço não se limita apenas à experiência ao longo do percurso. Devem-se ter em consideração os transportes/estacionamento como componentes essenciais para uma garantir uma visita inclusiva e confortável. A tabela 24 apresenta as opiniões dos visitantes assim como a observação participante por parte da investigadora, em relação a este critério.

Tabela 24: Resultados relativos ao critério transporte e estacionamento dos passadiços da Barrinha de Esmoriz

Comentário Online	Observação Participante
<p>“Bastante estacionamento gratuito à porta” (C25, Google Maps).</p>	<p>Verificou-se a existência de um grande parque de estacionamento ao lado do passadiço, no entanto, não foi visível qualquer tipo de lugar destinado a pessoas com mobilidade reduzida. Foi possível verificar a inexistência de paragens de autocarro perto dos passadiços.</p> <div data-bbox="932 1048 1273 1227" style="text-align: center;">  </div> <p><i>Fotografia retirada do Google Maps</i></p>
<p>“Acessível por estrada em diversos pontos, sempre com estacionamento garantido e gratuito” (C26, Google Maps).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps.

7.1.1.6. Atrativos e Interesses

Os atrativos e interesses desempenham um papel central na valorização dos percursos pedestres, oferecendo uma experiência única e enriquecedora. Para garantir que os visitantes possam desfrutar plenamente destas experiências, é fundamental que os atrativos sejam devidamente acessíveis. A tabela 25 apresenta algumas das opiniões acerca dos atrativos e interesses dos passadiços da Barrinha de Esmoriz.

Tabela 25: Resultados relativos ao critério atrativos e interesses dos passadiços da Barrinha de Esmoriz

Comentário Online	Observação Participante
<p>“Parece que falta manutenção para a preservação deste património natural tão bonito” (C27, Google Maps)</p>	<p>Ao longo do percurso foi possível verificar a necessidade de retirar vegetação que possa perturbar a continuidade do percurso.</p> <p>Para além disso, poderá haver a possibilidade de os impactos ambientais poderem ser consideráveis, principalmente por parte dos visitantes, uma vez que foi apenas detetado um caixote do lixo na entrada principal do passadiço.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div>
<p>“Em alguns troços as ervas invadem os passadiços” (C28, Google Maps).</p>	
<p>“Passadiços degradados, bem como a vegetação, que não é cortada” (C29, Google Maps).</p>	
<p>“Não se pode dar uma caminhada porque está com mato nos passadiços” (C30, Google Maps).</p>	
<p>“Tem falta de limpeza, em muitas zonas ocupam o passadiço” (C31, Google Maps).</p>	
<p>“Falta de limpeza pelos passadiços a fora” (C33, Google Maps).</p>	
<p>“O passadiço podia estar mais limpo no que toca as silvas e plantas na passagem, mas fora isso é um sítio bastante agradável” (C34, Google Maps).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps.

7.1.1.7. Futuras melhorias

Neste ponto, são identificadas futuras melhorias que poderão ser implementadas no passadiço da Barrinha de Esmoriz com o objetivo de tornar a experiência ainda mais agradável e enriquecedora para este grupo.

- Inserção de rampas com uma inclinação adequada e pavimentos estáveis, que ajudem a garantir que todas as pessoas, independentemente da entrada escolhida, possam iniciar o percurso sem dificuldades;
- Realização de uma manutenção permanente e uma substituição das tábuas deste passadiço, de forma a garantir a segurança de todos os visitantes;

- Verificação contínua do estado das superfícies destes passadiços;
- Inspeção da ponte para verificação das tábuas degradadas;
- Instalação de uma rampa com uma inclinação adequada para pessoas com incapacidade, uma vez que facilita a sua deslocação ao fazer a travessia da ponte;
- Inseridos mapas de acesso ao passadiço nas três entradas dos mesmos;
- Deve ser realizada uma manutenção regular das placas informativas que possibilitem a leitura, por parte dos visitantes;
- Deve ser instalada uma sinalização tátil e em braille, para pessoas com incapacidade visual e auditiva;
- Propõe-se a aquisição de áudio-guias, por exemplo nas entradas ou perto das áreas de risco, que fornecessem informações necessárias para a realização de um percurso de forma autónoma, segura e mais informativa;
- Devem ser adicionadas sinalizações relativas à segurança, que indiquem os riscos específicos (ex. tábuas partidas ou áreas mais escorregadias);
- Devem ser indicadas zonas acessíveis e adequadas a este grupo. Essas informações seriam inseridas nos mapas de acesso que estariam disponíveis nas três entradas do percurso;
- Muitos dos visitantes, mencionam a falta de bebedouros ao longo do percurso. A instalação de fontes de água potável é uma das prioridades e seria uma melhoria essencial para garantir o conforto de quem os realiza;
- A existência de uma casa de banho fora do percurso é insuficiente. Recomenda-se a instalação de casas de banho ao longo do percurso e estas devem ser adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida;
- A falta de cafés é também bastante mencionada pelos visitantes e foi visível pela investigadora. A instalação de um pequeno café proporcionaria uma experiência mais confortável;
- A falta de equipamentos como *joelletes*, *scooters*, bicicletas é sem dúvida uma grande lacuna. A disponibilização destes equipamentos facilitaria o acesso para pessoas com incapacidade;
- Propõe-se a criação de 4/5 lugares, no parque de estacionamento da entrada principal, destinado a pessoas com mobilidade reduzida;
- A criação de uma paragem de autocarros perto dos passadiços, bem sinalizada e integradas nas linhas de transporte público local, aumentaria a acessibilidade ao percurso;

- Deverá ser feita uma limpeza frequente da vegetação que obstrui o percurso. A implementação de uma limpeza regular ao longo dos passadiços é essencial para preservar a atratividade do local e proporcionar uma experiência agradável;
- É necessário considerar os impactos ambientais causados pelos visitantes. Desta forma, a colocação de caixotes do lixo em pontos estratégicos, contribuiriam para o aumento de boas práticas ambientais podendo ajudar na sensibilização e consciencialização dos visitantes a manter o espaço limpo e cuidado.

7.1.2. Passadiços da Senhora da Piedade

Esta secção diz respeito à análise da acessibilidade dos passadiços da Senhora da Piedade, na Lousã. Apesar da pequena amostra obtida, foi possível analisar os critérios relacionados com o percurso, a sinalização, a segurança, o estacionamento/transporte, equipamentos de apoio e atrativos/interesses, tendo em consideração os comentários *online* e a observação participante.

7.1.2.1. Percurso

Neste subponto, vai ser analisada a acessibilidade e as condições gerais do percurso dos passadiços da Senhora da Piedade, que permitirá identificar os desafios e possíveis melhorias para assegurar um percurso mais inclusivo e seguro para todos os visitantes (Tabela 26).

Tabela 26: Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços da Senhora da Piedade

Comentário Online	Observação Participante
“Nota-se que em algumas zonas há necessidade de uma intervenção pois a madeira encontra-se um pouco degradada, o que pode ser perigoso” (C1, <i>Google Maps</i>).	Este percurso é plano e acessível desde o Cabo de Soito até ao Castelo da Lousã. A entrada do Cabo de Soito é mais acessível do que a do Castelo de Lousã, que é um pouco mais acidentada o que dificulta a deslocação de pessoas com mobilidade reduzida. Ao longo do percurso, foi visível que algumas zonas estão a sofrer obras de requalificação, pelo que não foi possível realizá-lo na sua totalidade. Torna-se também um pouco perigoso, porque como a sua requalificação se situa a meio do percurso implica que as pessoas tenham de andar pela berma da estrada até chegar ao passadiço que não está em obras.
“Melhoraram a acessibilidade das pessoas porque antigamente tinham de andar na berma da estrada. Agora têm um passadiço só para elas, onde podem desfrutar da caminhada como também do vislumbre da paisagem da vila e da serra da Lousã” (C2, <i>Google Maps</i>).	De salientar a presença de rampas em desnivelamentos, como por exemplo numa das saídas a meio do percurso. O percurso apresenta uma extensão de 1.2km sendo o seu término na praia fluvial da Senhora da Piedade. No entanto, apesar de ser uma praia acessível a pessoas com mobilidade reduzida, o caminho até lá não é totalmente adaptado devido à presença de obstáculos como escadas.
“Fácil acesso e muito plano” (C3, <i>Google Maps</i>).	
“E muito bom, mas com algumas falhas. Poderia estar mais cuidado e com mais manutenção que não tem” (C4, <i>Google Maps</i>).	

<p>“Infelizmente apenas peca por ter zonas de troço fechadas há mais de um ano, que nunca mais são alvo de obras de requalificação” (C5, <i>Google Maps</i>).</p>	
<p>“Percurso muito bonito! Zonas fechadas e alguma degradação” (C6, <i>Google Maps</i>).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps.

7.1.2.2. Sinalização

Nesta subponto vai ser avaliada a sinalização ao longo dos passadiços, com foco na sua clareza, acessibilidade e estado de conservação. O objetivo será perceber se a sinalização existente é adequada para todos os visitantes, principalmente para pessoas com necessidades especiais, e se pode comprometer a orientação e segurança dos mesmos. As conclusões terão como objetivo propor melhorias que garantam uma sinalização mais eficaz e inclusiva (Tabela 28).

Tabela 27: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços da Senhora da Piedade





Comentário Online	Observação Participante
<p>“Fácil e bem sinalizado” (C7, Google Maps).</p>	<p>Ao longo da realização do percurso foi possível verificar que a sinalização se encontra degradada, sendo necessária a realização de uma manutenção.</p> <p>No início do percurso em Cabo de Soito não foi visível qualquer placa com informações. A investigadora considera que as placas informativas deveriam estar no início e espalhadas ao longo do percurso. Essas placas são apenas visíveis ao pé do Castelo da Lousã.</p> <p>Foi possível verificar que ao longo do percurso, não eram visíveis muitas informações acerca dos pontos de interesses/atrativos ou até mesmo sobre o percurso.</p> <p>A sinalização está ao nível de leitura de uma pessoa com incapacidade física. No entanto, não há informação e sinalização tátil e auditiva para a orientação de pessoas com deficiência visual e auditiva.</p> <p>A sinalética também se encontra bem presente ao longo do percurso.</p>
<p>“Deveria estar mais bem sinalizado” (C8, Google Maps).</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;">         </div>

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps.

7.1.2.3. Segurança

A segurança é um fator essencial para proporcionar uma experiência tranquila ao visitante. Aqui será analisado este critério, tendo em consideração o único comentário *online* encontrado, assim como, as observações da investigadora no local (Tabela 29).

Tabela 28: Resultados relativos ao critério segurança dos passadiços da Senhora da Piedade


Comentário <i>Online</i>	Observação Participante
<p>“Muito bom para caminhar em segurança” (C9, Google Maps).</p>	<p>Apesar de ser considerado um percurso plano, a investigadora considera que há aspetos que devem ser melhorados relativamente ao critério segurança.</p> <p>Há iluminação em áreas de acesso noturno, no entanto, esta deverá ser mais adequada.</p> <p>É possível verificar nos mapas de acesso, a existência de sistemas de emergência em caso de necessidade. O único senão é que estas informações se encontram no final do percurso, ao pé do Castelo da Lousã.</p> <p>Para além disso, constatou-se que as condições de segurança não são adequadas, uma vez que, há zonas do passadiço que apresentam um desnível considerável e um terreno instável ao lado.</p> <p>Esta situação pode representar um risco não só para pessoas com mobilidade reduzida, como também para todos os visitantes que realizem este percurso.</p> <p>De salientar que foi possível identificar um potencial risco de queda de pedras, devido à inclinação do terreno e à proximidade da estrada a uma zona montanhosa, não havendo qualquer tipo de barreiras de proteção adequadas.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;">   </div>

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps.

7.1.2.4. Transporte/estacionamento

A acessibilidade do passadiço não se limita apenas à experiência ao longo do percurso. Na tabela 30, são analisadas e avaliadas as condições de estacionamento bem como a disponibilidade de transportes públicos que facilitam o acesso ao local, tendo em consideração os comentários *online* e a observação participante.

Tabela 29: Resultados relativos ao critério transporte/estacionamento dos passadiços da Senhora da Piedade

Comentário <i>Online</i>	Observação Participante
“Pouco estacionamento” (C10, Google Maps).	Foi possível verificar que não existe estacionamento logo à entrada do percurso, em cabo de soito. O único estacionamento está localizado a meio do percurso. Este não se encontra totalmente adaptado a pessoas com mobilidade reduzida, visto não existirem lugares a eles destinados.
“Há pouco estacionamento no início do mesmo, mas é possível estacionar” (C11, Google Maps).	Foi possível constatar que existem transportes públicos disponíveis para deslocação dos visitantes. Os autocarros param no parque de estacionamento, porém, não existem sinalizações claras ou paragens que indiquem os trajetos dos mesmos.
“No início há espaço para estacionar alguns carros” (C12, Google Maps).	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas dos sites Google Maps.

7.1.2.5. Equipamentos de apoio

Devido à amostra limitada no que diz respeito a estes passadiços, não foi possível recolher informação específica nos comentários *online* relativamente ao critério equipamentos de apoio. Contudo, durante a realização do percurso, a investigadora pôde verificar alguns aspetos relevantes.

Em relação aos equipamentos de apoio, foi possível confirmar a existência de uma área de descanso no final do percurso, ao pé do Castelo da Lousã e de uma fonte de água potável a meio do trajeto localizado do outro lado do percurso (Anexo 17). No entanto, o acesso a esta fonte é bastante perigoso, pois implica que o visitante saia do percurso e atravesse a estrada, o que poderá comprometer a sua segurança.

Ainda no que diz respeito a este critério, não foi notada a existência de casas de banho, a não ser no interior do Castelo da Lousã.

7.1.2.6. Atrativos e interesse

Em relação a este critério também não foi possível obter informações de comentários *online*. Contudo, durante a realização do percurso, foi observada a existência de áreas de piquenique fora do percurso, localizadas atrás do Castelo da Lousã. Além disso, verificou-se que não há vegetação a obstruir o percurso e que o ecossistema é preservado e bem conservado.

Este percurso apresenta ainda a possibilidade de passar pelo Castelo da Lousã e realizar uma visita ao local (Anexo 18).

7.1.2.7. Futuras melhorias

Neste ponto, são identificadas futuras melhorias que poderão ser implementadas no passadiço da Senhora da Piedade com o objetivo de tornar a experiência ainda mais agradável e enriquecedora para este grupo.

- Sugere-se a rápida conclusão das obras de requalificação de maneira a permitir que os visitantes usufruam da totalidade do percurso e com o máximo de segurança possível;
- Apesar de existirem rampas em alguns desníveis, é importante garantir que essas infraestruturas estejam em boas condições;
- Melhoria do acesso para pessoas com mobilidade reduzida. Tendo em consideração que a principal atração deste passadiço é a praia fluvial da senhora da piedade e sendo esta acessível a pessoas com mobilidade reduzida, a inexistência de um percurso acessível até lá, faz com que este grupo não aproveite os recursos da região. Assim sendo, sugere-se a criação de um percurso alternativa e acessível que permita o acesso completo e adaptado a esse espaço;
- Devem ser inseridos mapas de acesso no início e ao longo do percurso;
- Deve ser realizada uma manutenção regular das sinalizações assim como uma renovação das que se encontram degradadas;
- Seria benéfico adicionar sinalizações explicativas, dos locais de interesse, proporcionando ao visitante uma experiência mais enriquecedora e educativa;
- Poderia ser considerado o uso de tecnologias como *QR Codes*, nas placas de sinalização, que fornecessem informações em áudio ou em texto ampliado;
- Será necessário nivelar o terreno ao lado do passadiço e reforçar a estrutura para evitar acidentes;

- Implementar medidas de segurança como por exemplo redes de proteção, para minimizar o risco de queda de pedras e garantir a segurança de quem visita este percurso;
- É essencial criar paragens específicas com sinalização adequada, que indiquem claramente que os autocarros param no local. Para além disso, o horário dos mesmos seria importante para facilitar a orientação dos visitantes e tornaria o transporte mais eficaz e acessível;
- Seria fundamental a criação de lugares de estacionamento adaptados para pessoas com mobilidade reduzida (2/3 lugares) tanto no início como no fim do percurso.

7.1.3. Passadiços do Penedo Furado

Esta secção diz respeito à análise da acessibilidade dos passadiços do Penedo Furado. Foi possível analisar os critérios relacionados com o percurso, sinalização, equipamentos de apoio, transportes/estacionamento, pontes, segurança e comunicação e atrativos/interesses.

7.1.3.1. Percurso

Neste subponto, vão ser analisadas as acessibilidades e as condições gerais do percurso dos passadiços do Penedo Furado, tendo em consideração os comentários *online* e a observação participante (Tabela 31). Esta análise permitirá identificar os desafios e possíveis melhorias para assegurar um percurso mais inclusivo e seguro para todos os visitantes.

Tabela 30: Resultados relativos ao critério percursos passadiços do Penedo Furado

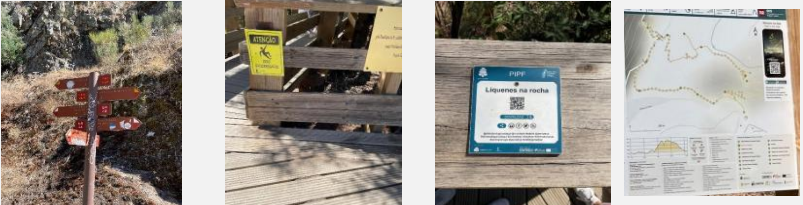
Comentário Online	Observação Participante
<p>“Passadiços muito bem cuidado, acessível mesmo para aqueles com mais dificuldade” (C1, Google Maps).</p>	<p>O percurso apesar de ser considerado acessível até à primeira cascata necessita de alguma manutenção. Não apresenta degraus, mas algumas partes do percurso são escorregadias. Na opinião da investigadora, as pessoas com mobilidade reduzida não conseguem deslocar-se até à primeira cascata, uma vez que o percurso possui uma superfície bastante irregular, o que pode tornar-se perigoso.</p>
<p>“Paisagem incrível e um caminho acessível” (C2, Google Maps).</p>	<p>Para além disso, o início do percurso é um pouco acidentado o que dificulta a deslocação dos visitantes.</p>
<p>“Fáceis de fazer, no entanto, para pessoas com mobilidade reduzida o mesmo não será aconselhado devido a algumas etapas do percurso” (C3, Google Maps).</p>	<p>De salientar que ao longo do mesmo é possível verificar que existem subidas e descidas ligeiramente íngremes, o que também dificulta a locomoção deste grupo, sendo necessário a presença de um acompanhante para lhes dar apoio. No geral o percurso é circular, mas para pessoas com mobilidade reduzida é um percurso linear com cerca de 800 metros de ida e volta.</p>
<p>“A manutenção é muito deficiente o que torna alguns locais” (C4, Google Maps).</p>	
<p>“Aqui e ali com algumas necessidades de manutenção” (C5, Google Maps).</p>	
<p>“Passadiços fantásticos (cansativos e não para mobilidade reduzida)” (C6, TripAdvisor).</p>	
<p>“Este percurso entre a Praia Fluvial e as cascatas é feito de um modo mais rápido, seguro e acessível” (C7, TripAdvisor).</p>	
<p>“O grau de dificuldade para percorrer os passadiços não é exigente, muito acessível” (C8, TripAdvisor).</p>	
<p>“Primeira parte fácil, apta para todos” (C9, Wikiloc).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps, TripAdvisor e Wikiloc.

7.1.3.2. Sinalização

Neste subponto foi analisado o critério sinalização dos passadiços Penedo Furado. Para além dos comentários *online* realizados nos sites *Google Maps* e *All Trails* e da observação participante, por parte da investigadora, o Tur4All (2024), menciona que há uma planta de recurso turístico junto à entrada, mas que não tem informações suficientes sobre a acessibilidade. Isto vai de encontro à observação participante realizada no local e que está presente na Tabela 32.

Tabela 31: Resultados relativos ao critério sinalização passadiços do Penedo Furado

Comentário <i>Online</i>	Observação Participante
“Poderia estar mais bem sinalizado” (C10, <i>Google Maps</i>).	A sinalização deste percurso necessita de ser melhorada visto que muitas placas informativas se encontram degradadas. No início do percurso, estão disponíveis mapas de acesso, mas não incluem informações específicas para um grupo de mobilidade reduzida. Embora apresentem a sinalização no início do percurso, ao longo do mesmo esta não está visível.
“Deficiente sinalização” (C11, <i>Google Maps</i>).	Foi possível verificar que os obstáculos eram claramente sinalizados e visíveis.
“Mal marcado e delimitado o que torna fácil que se perca” (C12, <i>All Trails</i>).	Apesar das informações estarem posicionadas em alturas adequadas para serem visíveis por pessoas em cadeiras de rodas, não estão disponíveis em formatos acessíveis como por exemplo em <i>braille</i> ou áudio. 

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps e All Trails.

7.1.3.3. Equipamentos de apoio

A tabela 33 apresenta os equipamentos de apoio existentes nos passadiços do Penedo Furado, que são essenciais para garantir a inclusão de todos os visitantes, independentemente das suas limitações/incapacidades.

Tabela 32: Resultados relativos ao critério equipamentos de apoio passadiços do Penedo Furado


Comentário Online	Observação Participante
<p>“Boa zona de merendas e tem um barzinho bastante agradável” (C13, Google Maps)</p>	<p>No início do percurso há uma área destinada à alimentação e um bar de apoio. Existem várias áreas de descanso. Existem casas de banho que são adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida. Não disponibiliza equipamentos de apoio para pessoas com mobilidade reduzida.</p>
<p>“Tem bar/restaurante, casas de banho, lugar para churrasqueiras e parque de merendas” (C14, Google Maps).</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;">      </div>

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps.

7.1.3.4. Transportes / Estacionamento

Na tabela 34, são analisadas e avaliadas as condições de estacionamento bem como a disponibilidade de transportes públicos que facilitem o acesso ao local.

Tabela 33: Resultados relativos ao critério transportes / estacionamento dos passadiços do Penedo Furado

Comentário Online	Observação Participante
“Bom estacionamento” (C15, Google Maps).	O parque de estacionamento está perto do início do percurso o que é um ponto bastante favorável. Para além disso, existem lugares reservados a pessoas com incapacidade.
“Há cerca de 20 vagas para estacionar. O acesso de carro não é difícil” (C16, Google Maps).	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps.

7.1.3.5. Pontes

Devido à amostra limitada no que diz respeito a estes passadiços, não foi possível recolher informações específicas nos comentários *online* relativamente ao critério pontes. Contudo, durante a realização do percurso, a investigadora pôde anotar alguns aspetos relevantes.

Segundo a coordenadora da unidade da cultura e do turismo da Câmara Municipal de Vila de Rei, estes passadiços são acessíveis até à primeira cascata. No entanto, foi possível verificar que a ponte que conduz à cascata, conforme se observa no anexo 19, não apresenta condições adequadas. A estrutura, ladeada por pedras irregulares e com um piso desnivelado, pode dificultar a passagem de pessoas com mobilidade reduzida. Para além disso, é um caminho estreito e com falta de rampas e corrimãos adequados para garantir a segurança de todos os visitantes.

7.1.3.6. Segurança e Comunicação

Relativamente a estes dois critérios, não foi possível obter informações dos comentários *online*, por parte dos visitantes, que pudessem contribuir para esta análise, no entanto, é importante destacar algumas limitações.

Em primeiro lugar, não são realizadas visitas guiadas e adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida, o que compromete a acessibilidade de uma parte significativa de visitantes. Além disso, e no que diz respeito ao atendimento ao cliente, não há pessoas disponíveis para dar suporte a este grupo, nem com habilitações/conhecimentos de LGP (Tur4All, 2024).

Outro ponto crítico, é a falta de informações em *braille*, o que faz com que as pessoas com deficiência visual não tenham acesso às mesmas de forma autónoma.

Em relação ao critério segurança, a investigadora não verificou a presença de iluminação adequada em áreas de acesso noturno. Embora existam sistemas de emergência na entrada do passadiço, seria importante melhorar a sua eficácia e inserir essa mesma informação, ao longo do percurso, para assegurar uma resposta mais rápida em caso de necessidade.

7.1.3.7. Atrativos e interesses

Em relação a este critério também não foi possível obter informações de comentários *online*. Contudo, durante a realização do percurso, foi possível observar a praia fluvial do Penedo Furado (Anexo 20), um pequeno café e um parque de merendas/área de piquenique.

O ecossistema é preservado, não sendo necessário retirar qualquer tipo de vegetação que perturbe a continuidade do percurso.

7.1.3.8. Futuras melhorias

Neste ponto, são identificadas futuras melhorias que poderão ser implementadas no passadiço do Penedo Furado com o objetivo de tornar a experiência ainda mais agradável e enriquecedora para este grupo.

- É recomendado nivelar o pavimento no início do percurso para o tornar mais acessível, por exemplo através de uma rampa.
- Tendo em consideração a existência de pavimentos escorregadios, seria necessário introduzir pavimentos antiderrapantes para minimizar o risco de quedas;
- Pavimentação do início e do fim do percurso através de uma superfície antiderrapantes que permita que estes visitantes consigam chegar até ao ponto de interesse, em segurança;
- Devem ser substituídas as placas degradadas por umas novas e mais resistentes, garantindo-se sempre a sua manutenção;
- Os mapas de acesso devem ser atualizados, de maneira a incluir informações detalhadas acerca do percurso acessível para pessoas com mobilidade reduzida. Para além disso, devem ser inseridos os obstáculos a evitar e os caminhos mais adequados;
- Assegurar que a sinalética está correta e é visível ao longo do trajeto, para que os visitantes possam caminhar facilmente sem se perderem;

- Poderia ser considerado o uso de tecnologias como QR Codes, nas placas de sinalização, que fornecessem informações em áudio ou em texto ampliado;
- As casas de banho devem ser adaptadas para que todos as possam utilizar. Além de estarem instaladas no início do percurso, seria uma melhoria significativa se fossem também disponibilizadas a meio do caminho. Este é um ponto crucial para promover a inclusão;
- A falta de equipamentos de apoio para quem tem mobilidade reduzida é um fator bastante negativo e que deve ser repensado;
- As áreas de alimentação, presentes no início do percurso, são muito boas. No entanto, uma sugestão de melhoria seria a criação de mais áreas de deste tipo ao longo do caminho, para que os visitantes possam aproveitar e usufruir da paisagem;
- Disponibilizarem transportes públicos totalmente adaptados;
- É essencial criar paragens específicas com sinalização adequada, que indique claramente que os autocarros param no local. Para além disso, o horário dos mesmos seria importante para facilitar a orientação dos visitantes e tornaria o transporte mais eficaz e acessível;






7.1.4. Passadiços do Agroal

Esta secção diz respeito à análise da acessibilidade dos passadiços do Agroal. Vão ser analisados os critérios relacionados com o percurso, sinalização, transportes/estacionamento, equipamentos de apoio e atrativos e interesses, tendo em consideração os comentários *online* feitos pelos visitantes e a observação participante, por parte da investigadora com o apoio da grelha de avaliação.

7.1.4.1. Percurso

O acesso a este percurso, para entrada e saída de cadeira de rodas, deve ser feito pelo lado junto à ponte, perto da praia fluvial de Agroal. Este critério avalia a qualidade do piso, a existência de obstáculos e a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida (Tabela 35).

Tabela 34: : Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços do Agroal


Comentário Online	Observação Participante
<p>“Acessível para pessoas com mobilidade reduzida” (C1, <i>Google Maps</i>).</p>	<p>O percurso é linear, sendo o mesmo caminho de ida e volta. É um percurso em madeira e apresenta boas condições para pessoas com mobilidade reduzida. Não foram observados obstáculos significativos, o que facilita o acesso a pessoas com cadeira de rodas.</p>
<p>“Passadiço de Agroal é um percurso acessível” (C2, <i>Facebook</i>).</p>	<p>A entrada seja do lado junto à ponte ou do lado contrário, apresenta uma rampa que se encontra em boas condições e torna o acesso ainda mais fácil, garantindo que os visitantes iniciem o percurso sem dificuldades.</p>
<p>“Fácil, com algumas subidas acentuadas” (C3, <i>All Trails</i>).</p>	<p>Além disso, o passadiço possui corrimãos de madeira nas laterais, proporcionando uma maior segurança.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;">   </div>

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps, Facebook e All Trails.

7.1.4.2. Sinalização

Nesta secção vai ser avaliada a sinalização ao longo dos passadiços, com foco na sua clareza, acessibilidade e estado de conservação. O objetivo será perceber se a sinalização existente é adequada para todos os visitantes, principalmente para pessoas com necessidades especiais, e se pode comprometer a orientação e segurança dos mesmos (Tabela 36).

Tabela 35: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços do Agroal

Comentário Online	Observação Participante
<p>“Mas podia ter indicações do percurso em vários pontos ... Tem poucas indicações” (C4, Google Maps).</p>	<p>Ao longo do percurso, foi possível verificar que a sinalização é inexistente, não havendo marcas de orientação.</p> <p>Apesar de no início do percurso, existir uma placa informativa com o respetivo mapa de acesso, este não apresenta informações relevantes para pessoas com mobilidade reduzida.</p> 
<p>“Trilho mal marcado” (C5, All Trails).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps e All Trails.

7.1.4.3. Equipamentos de apoio

Não foi possível recolher informações relevantes de comentários *online* realizados pelos visitantes, no entanto, depois da visita por parte da investigadora é possível retirar algumas conclusões.

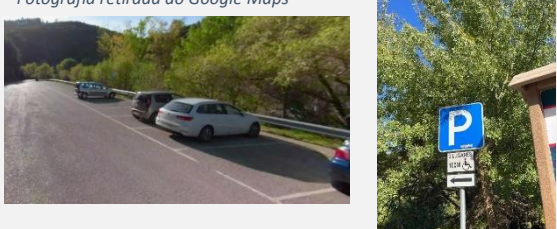
Verificou-se a existência de áreas de alimentação e áreas de descanso no início e a meio do percurso, o que contribui para um maior conforto dos visitantes (Anexo 21). No entanto, notou-se a ausência de fontes de água potável, o que pode ser um obstáculo, especialmente em dias de maior calor. Para além disso, não há casas de banho disponíveis ao longo do trajeto, apenas ao pé da praia fluvial, o que compromete a experiência de quem os executa.

Outro ponto a ser considerado, é a falta de equipamentos de apoio como *joelletes*, *scooters* ou bicicletas manuais assim como a falta de informação em *braille* o que impede o acesso a pessoas com deficiência visual.

7.1.4.4. Transportes e estacionamento

A disponibilidade de estacionamento ou de transportes públicos nas proximidades influenciam diretamente a experiência dos visitantes. Neste sentido, avaliar este critério é essencial para assegurar que o percurso seja acessível e inclusivo (Tabela 37).

Tabela 36: Resultados relativos ao critério transporte/estacionamento dos passadiços do Agroal


Comentário Online	Observação Participante
<p>“Estacionamento totalmente acessível com duas áreas para estacionar. Gratuito. E boas instalações” (C7, Google Maps).</p>	<p>Existe um parque de estacionamento no início do percurso gratuito.</p> <p>Apesar de não existirem áreas reservadas a pessoas com mobilidade reduzida, no interior da praia fluvial, há um parque de estacionamento com três lugares reservados a esse grupo. Durante a sua realização, não foram observados transportes públicos.</p>
<p>“Existe paragem de transporte público no local, inclusive na minha visita presenciei o autocarro parando e transportando os visitantes” (C8, Google Maps).</p>	<p>Fotografia retirada do Google Maps</p> 

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps.

7.1.4.5. Atrativos e interesses

A presença de uma fauna e flora diversificada, a existência de pontos de interesse paisagísticos, históricos ou culturais, bem como a disponibilização de informações educativas são aspetos que aumentam a atratividade do local. É fundamental que esses elementos estejam devidamente preservados e sejam acessíveis a todos os visitantes, proporcionando uma boa experiência. A Tabela 38 apresenta os resultados relativos aos atrativos e interesses dos passadiços de Agroal.

Tabela 37: Resultados relativos ao critério atrativos e interesses dos passadiços do Agroal

Comentário Online	Observação Participante
<p>“A fauna e flora bem presente e marcante no local” (C9, Google Maps).</p>	<p>A única placa informativa é visível a meio do percurso e é relativa à fauna e flora existente no local.</p> <p>O ecossistema é mantido e preservado ao longo do percurso, no entanto, é necessário ter em atenção a possibilidade de serem considerados impactos ambientais, por parte do visitante (como por exemplo poluição).</p> <p>Foi ainda possível verificar a necessidade de retirar vegetação que está a perturbar a continuidade do percurso.</p> 

Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps.

7.1.4.6. Futuras melhorias

Neste ponto, são identificadas futuras melhorias que poderão ser implementadas no passadiço do Agroal com o objetivo de tornar a experiência ainda mais agradável e enriquecedora para este grupo.

- Propõe-se a inserção de sinalização adequada à prática de um percurso pedestre, com as respetivas marcas de orientação;
- Os mapas de acesso devem ter informações relevantes (incluindo informações em formato *braille*), relativas às áreas de descanso, às áreas de risco e à disponibilidade de serviços de emergência ou apoio, ao longo do percurso;
- Poderia ser considerado o uso de tecnologias *QR Codes*, nas placas de sinalização, que fornecessem informações em áudio ou em texto ampliado;
- Criação de áreas de estacionamento reservadas a pessoas com mobilidade reduzida, no início do percurso. Apesar de existirem lugares reservados no interior da praia fluvial, seria importante garantir que esses lugares estivessem disponíveis logo no início;
- Criar parceria com empresas de transportes públicos e disponibilizar opções de transporte nos pontos estratégicos do percurso. Estes transportes deverão ser adaptados a pessoas com mobilidade reduzida;
- Incluir placas informativas de sensibilização e de consciencialização. Por exemplo medidas que os visitantes possam tomar de maneira a evitar impactos negativos no meio ambiente.
- Manutenção regular da vegetação ao longo do percurso – a vegetação que está a perturbar a continuidade do percurso deve ser aparada;
- Instalação de mais placas informativas sobre a fauna e flora, que forneçam informação sobre a biodiversidade e o ecossistema local;
- Incluir placas informativas de sensibilização e de consciencialização. Por exemplo medidas que os visitantes possam tomar de maneira a evitar impactos negativos no meio ambiente.

7.1.5. Passadiços do Mondego


Esta secção diz respeito à análise da acessibilidade dos passadiços do Mondego, na cidade da Guarda. Foi possível analisar os critérios relacionados com o percurso, a sinalização, os equipamentos de apoio, a comunicação, os atrativos e interesses, o corrimão, a segurança e os transportes/estacionamento.

7.1.5.1. Percurso

Este critério visa avaliar a qualidade, a acessibilidade e as condições gerais do percurso dos passadiços do Mondego. A sua análise permitirá identificar os desafios e possíveis melhorias para garantir um acesso inclusivo e seguro a todos os visitantes, mais especificamente a pessoas com mobilidade reduzida (Tabela 39).

De salientar que o acesso ao passadiço destinado a pessoas com mobilidade reduzida localiza-se em Vila Soeiro Central, vai desde a Central Hidroelétrica do Pateiro até à primeira ponte suspensa (Engenho do Pateiro).

Tabela 38: Resultados relativos ao critério percurso dos passadiços do Mondego

Comentário Online	Observação Participante
<p>“Esqueceram-se das pessoas com mobilidade reduzida, acho que devia ser para todos, mas pelos vistos é só para alguns” (C1, Google Maps).</p>	<p>O percurso é linear e maioritariamente acessível, o terreno é plano e os passadiços estão em bom estado de conservação.</p> <p>No entanto, tanto o início como o fim do percurso apresentam um obstáculo significativo que impossibilita a deslocação. O caminho, em cadeira de rodas, até ao início do percurso é em terra batida e apresenta várias pedras soltas. Estes elementos não oferecem uma superfície estável, o que dificulta a deslocação de pessoas com incapacidade física ou visual.</p> <p>Após uma conversa entre a investigadora e os funcionários destes passadiços, a única solução sugerida para ultrapassar este obstáculo é a utilização de escadas, sendo necessário o apoio de uma segunda pessoa.</p> <p>De salientar que os visitantes após concluírem o percurso de 2km, são obrigados a percorrer um caminho rodeado por vegetação e em terra batida, com pedras soltas, para ter acesso a um carro ou táxi. A distância a percorrer exige um grande esforço por parte da população com mobilidade reduzida, o que representa um grande obstáculo.</p> <div data-bbox="683 1352 1283 1906" style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;">   </div>
<p>“Não há acesso para o percurso de mobilidade reduzida de carro” (C2, Google Maps).</p>	
<p>“Mas lamento que os passadiços em Portugal sejam negados a pessoas com mobilidade reduzida” (C3, Google Maps).</p>	
<p>“Trilho aconselhável a pessoas com mobilidade reduzida (vimos idosas com carrinhos de bebé, não sei como conseguiram fazer” (C4, Google Maps).</p>	
<p>“O percurso acessível a carrinho de bebé e pessoas com deficiência não é nada adequado ou acessível” (C5, Google Maps).</p>	
<p>“Havia partes dos passadiços que precisavam, urgentemente, de uma manutenção, pois a natureza entrava pelos buracos dos passadiços” (C6, Google Maps).</p>	
<p>“Tem muito estradão com pedra miúda muito má para caminhar, percurso não adequado para todos, independentemente do local de início que escolham” (C7, Google Maps).</p>	
<p>“Já fiz os passadiços do mondego e nada estava preparado para pessoas com mobilidade reduzida, infelizmente” (C8, Facebook).</p>	
<p>“Fui lá duas vezes, não conseguir ir além da ponte suspensa, muito acidentado” (C9, Facebook).</p>	

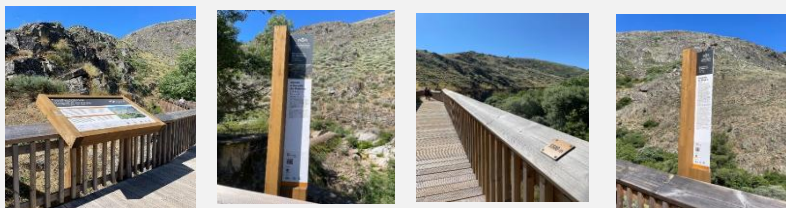
Fonte: Elaboração própria com base nas informações dos sites Google Maps e Facebook.

7.1.5.2. Sinalização

Neste subponto vai ser avaliada a sinalização ao longo dos passadiços, com foco na sua clareza, acessibilidade e estado de conservação. O objetivo será perceber se a sinalização existente é adequada para todos os visitantes, principalmente para pessoas com necessidades especiais, e se pode comprometer a orientação e segurança dos mesmos (Tabela 40).

Tabela 39: Resultados relativos ao critério sinalização dos passadiços do Mondego

Comentário <i>Online</i>	Observação Participante
“A sinalização poderia ser melhor em alguns locais” (C10, Google Maps).	<p>No início do percurso, na Central Hidroelétrica do Pateiro, não foram avistados mapas de acesso com informação relevante para pessoas com mobilidade reduzida.</p> <p>Não existem placas informativas no início nem no fim do percurso. Existem sinalizações ao longo do percurso que orientam o visitante, no que diz respeito aos <i>kms</i> já percorridos.</p> <p>As sinalizações estão posicionadas numa altura adequada para serem visíveis por pessoas em cadeira de rodas, no entanto, não existem informações em <i>braille</i> ou áudio.</p> <p>Ao longo do percurso estão disponíveis informações relativas aos pontos de interesse. Podem ser consultadas tanto em formato de texto como através de <i>Qr Codes</i>.</p> <p>No entanto, a sinalização deve ser bastante trabalhada neste percurso, principalmente no que diz respeito aos obstáculos, às placas informativas e aos mapas de acesso com informações específicas e importantes para as pessoas com mobilidade reduzida.</p>
“Podiam colocar sinalização em como chegar aos pontos de começo e fim que aparentemente não existe” (C11, Google Maps).	
“Falta de sinalização para chegar a algumas zonas do percurso mais confusas” (C12, Google Maps).	
“Trilho com boa sinalização” (C13, Google Maps).	
“Podiam colocar mais sinaléticas nas zonas fora dos passadiços, apesar de ser perceptível para quem está habituado a fazer percursos, podiam colocar a sinalética internacional de caminho certo e errado” (C14, Google Maps).	
“Alguma falta de sinalização no percurso” (C15, Google Maps).	
“Bem sinalizado” (C16, Google Maps).	
“Falta alguma informação ao longo do percurso” (C17, Google Maps).	
“Há muito a melhorar na informação ao longo do percurso” (C18, Google Maps).	



Fonte: Elaboração própria com base nas informações do site Google Maps.

7.1.5.3. Equipamentos de apoio

A tabela 41 apresenta os equipamentos de apoio existentes nos passadiços do Mondego, que são essenciais para garantir a inclusão de todos os visitantes, independentemente das suas limitações/incapacidades.

Tabela 40: Resultados relativos ao critério equipamentos de apoio dos passadiços do Mondego

Comentário Online	Observação Participante
“Falta de pontos de água potável pelo caminho Falta de pontos de paragem, descanso e alimentação pelo caminho” (C19, Google Maps).	<p>Não disponibilizam equipamentos de apoio, como por exemplo <i>joelletes</i>, <i>scooters</i> ou bicicletas manuais.</p> <p>É um percurso de 2km que apesar de ser linear necessita de alguns equipamentos de apoio para quem sofre de incapacidade, nomeadamente locais de descanso, fontes de água potável e áreas de alimentação que não foram visíveis ao longo da sua realização.</p> <p>De salientar que não se encontram nem no início nem no fim deste percurso, casas de banho.</p>
“Aspetos a ter em atenção: existência de pontos de água gratuitos e sustentáveis, existência de locais de paragem em segurança (para descanso ou reforço energético)” (C20, Google Maps).	
“Existem casas de banho super higiénicas” (C21, Google Maps).	
“Faltam casas de banho para apoio pelo caminho” (C22, Google Maps).	
“Não tem zonas de descanso/ bancos em nenhuma parte do percurso” (C23, Google Maps).	
“A falta de casas de banho no percurso” (C24, Google Maps).	
“As casas de banho não têm eletricidade” (C25, Google Maps).	
“E deviam ter algumas mesas ao longo do percurso para se poder almoçar na caminhada ou até descansar” (C26, Google Maps).	
“Faltam pontos de água potável, e na minha opinião, podia haver uns bares de apoio ao longo do percurso ou máquinas de vending com bebidas e snacks” (C27, Google Maps).	
“Faltam apoios, um café, comércio local na proximidade” (C28, Google Maps).	
“Falta de bares para vender comida e bebida” (C29, Google Maps).	
“Sugere-se a criação de uma ou duas zonas de descanso com bancos, wc e bar de apoio” (C30, Google Maps).	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações do site Google Maps.

7.1.5.4. Comunicação

A comunicação é essencial para garantir que a experiência do visitante com mobilidade reduzida, seja positiva. A forma como as informações são transmitidas, seja através de sinalização, guias e placas informativas ou pela interação direta com o *staff*, influência diretamente a perceção da qualidade e acessibilidade do local. A tabela 42, apresenta as principais conclusões que se podem retirar do critério comunicação nos passadiços do Mondego.

Tabela 41: Resultados relativos ao critério comunicação dos passadiços do Mondego


Comentário Online	Observação Participante
<p>“Falta acesso a panfleto explicativo do troço para saber onde tem a próxima saída / entrada, wc, pontes, acesso madeira e acesso terra, pontos de assistência e controlo, nomes dos locais visitados (cascatas/ moinhos/ fábricas) e outras informações úteis que deviam acompanhar o viajante” (C31, Google Maps)</p>	<p>Existem trabalhadoras nas bilheteiras dos passadiços que verificam o bilhete de cada um dos visitantes.</p> <p>Depois de uma conversa com um dos funcionários presentes no final do percurso de 12km, chegou-se à conclusão de que não existem guias que orientem as pessoas com mobilidade reduzida.</p> <p>Para além disso, não são realizadas visitas guiadas e não existem profissionais especializados em LGP para dar apoio a essas pessoas.</p> <p>Relativamente à informação, esta deverá ser melhorada. No início do percurso não houve qualquer tipo de orientação ou até mesmo uma pequena explicação, por parte dos trabalhadores, acerca do percurso.</p>
<p>“Há muito a melhorar na informação ao longo do percurso” (C32, Google Maps).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações do site Google Maps.

7.1.5.5. Segurança

A segurança é um fator essencial para proporcionar uma experiência tranquila ao visitante. Aqui será analisado este critério, tendo em consideração os quatro comentários *online* encontrados, assim como, as observações da investigadora no local (Tabela 43).


Tabela 42: Resultados relativos ao critério segurança dos passadiços do Mondego

Comentário Online	Observação Participante
<p>“Era conveniente melhorarem a rede para emergências” (C33, Google Maps).</p>	<p>Apesar de serem visíveis informações relativas aos sistemas de emergência, é necessário melhorá-las pois só foi possível verificar esta informação no início do percurso.</p> <p>Faltam postos de telefone SOS, para o caso de alguma coisa correr mal.</p> <p>Há uma grande necessidade de melhorar a organização do percurso. Foi visível a ausência de apoio e supervisão, durante o percurso de 2km.</p> <div data-bbox="885 1758 1189 1948" style="text-align: center;">  </div>
<p>“Faltam postos de telefone SOS” (C34, Google Maps).</p>	
<p>“Tem falta de postos SOS” (C35, Google Maps).</p>	
<p>“A gravilha espalhada no empedrado é muito perigosa, pois faz escorregar” (C36, Google Maps).</p>	
<p>“Falta de apoio a pessoas que dele precisem, durante a caminhada e pouca organização” (C37, Google Maps).</p>	
<p>“Má organização sem qualquer apoio, nunca deveria estar aberto ao público sem vigilância da organização” (C38, Google Maps).</p>	

7.1.5.6. Corrimão

A presença de corrimãos adequados é um elemento essencial no percurso, especialmente em ambientes naturais, pois proporciona suporte adicional para pessoas com mobilidade reduzida. Para garantir a segurança e acessibilidade universal, é necessário que os corrimãos sejam instalados em alturas apropriadas, com material resistente e duradouro, que esteja presente ao longo do percurso (Tabela 44).

Tabela 43: Resultados relativos ao critério corrimão dos passadiços do Mondego

Comentário Online	Observação Participante
<p>“Penso que em alguns pontos podiam privilegiar os trilhos com proteção de corrimão em vez de passadiço, até porque nos permite estar mais perto da natureza” (C39, Google Maps).</p>	<p>Em relação a este critério, a opinião da investigadora vai contra a opinião dos visitantes dos comentários <i>online</i>. O corrimão é bastante seguro, está presente ao longo do percurso e permite que o visitante esteja perto da natureza e dos pontos de interesse.</p> 
<p>“Com pouca segurança, dado o tipo de corrimão” (C40, Google Maps).</p>	

Fonte: Elaboração própria com base nas informações do site Google Maps.

7.1.5.7. Transportes e estacionamento

A disponibilidade de estacionamento ou de transportes públicos nas proximidades influenciam diretamente a experiência dos visitantes. Este critério é essencial para assegurar que o percurso seja inclusivo para todos os visitantes. A tabela 45 apresenta a avaliação do estacionamento e do transporte dos passadiços do Mondego.

Tabela 44: Resultados relativos ao critério transporte/estacionamento dos passadiços do Mondego

Comentário Online	Observação Participante
<p>“Não existe informação de como chegar ao local para quem vem de fora e ter de apanhar um táxi e pagar uma boa maquia para regressar ao local onde ficou o carro também não é correto.” (C41, Google Maps).</p>	<p>Apesar de no <i>site</i> estarem mencionados os três parques de estacionamento no início de cada um do percurso, a investigadora apenas conseguiu observar o parque de estacionamento localizado na entrada por Videmonte, no entanto, este não apresentava nenhum lugar reservado a pessoas com mobilidade reduzida.</p> <p>Não há transportes públicos disponíveis. Como é um percurso linear, há necessidade de chamar um táxi ou <i>transfer</i> para voltar ao início do percurso, no entanto, apesar dos passadiços disponibilizarem os contactos, estes apresentam um custo bastante elevado.</p> <p>Não há <i>apps</i> que facilitem o uso de transportes, apenas um cartão afixado junto a uma árvore com os nomes e os contactos telefónicos de taxistas.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;"><i>Fotografia retirada do Google Maps</i></p>
<p>“Entrada com um bom estacionamento” (C42, Google Maps).</p>	
<p>“Deveria haver transportes públicos de hora a hora no início ou fim do percurso, ou em todas as entradas do mesmo” (C43, Google Maps).</p>	
<p>“As 3 estrelas devem-se à falta de transporte para voltar para o início, sendo que tem de se esperar muito tempo por um táxi, o que estraga a experiência” (C44, Google Maps).</p>	
<p>“Passadiços com paisagens muito bonitas, mas com muitas dificuldades no transporte pelos táxis” (C45, Google Maps).</p>	
<p>“Pena não terem táxis juntos das estradas” (C46, Google Maps).</p>	
<p>“Valores exorbitantes dos táxis” (C47, Google Maps).</p>	
<p>“É pena não permitirem que os táxis façam praça nos extremos do percurso porque é sempre necessário um transporte para retornar ao ponto de partida do percurso e assim temos que pagar a deslocação do táxi desde o ponto em que se encontra e depois o transporte até ao nosso estacionamento e, sinceramente, sai caro” (C48, Google Maps).</p>	
<p>“A Câmara de Guarda devia ter um minibus para fazer o trajeto entre as várias entradas pois claramente os táxis não funcionam e há especulação de preços” (C49, Google Maps).</p>	
<p>“E nas bilheteiras, deviam fornecer às pessoas contactos de meios de transporte, táxis ou outros meios alternativos” (C50, Google Maps).</p>	

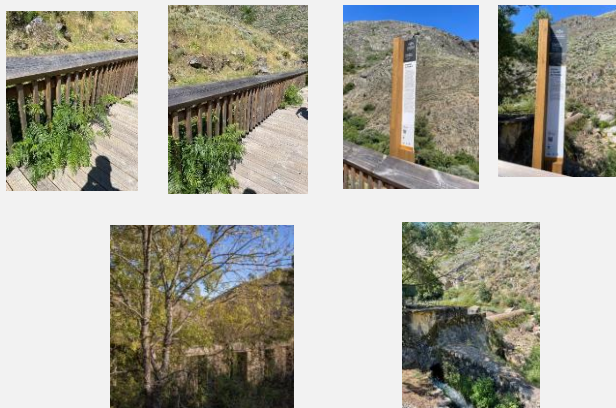
Fonte: Elaboração própria com base nas informações do site Google Maps.

7.1.5.8. Atrativos e interesses

A presença de uma fauna e flora diversificada, a existência de pontos de interesse paisagístico, histórico ou cultural aumentam a atratividade do local. É fundamental que esses elementos estejam devidamente preservados e sejam acessíveis a todos os visitantes, proporcionando uma boa experiência. A Tabela 46 apresenta os resultados relativos aos atrativos e interesses dos passadiços do Mondego.

Tabela 45: Resultados relativos ao critério atrativos e interesses dos passadiços do Mondego

Comentário <i>Online</i>	Observação Participante
“Passadiços cobertos por alguma vegetação” (C51, <i>Google Maps</i>).	<p>Ao longo da realização do percurso foi possível verificar a necessidade de retirar alguma vegetação que pode perturbar a visita das pessoas com mobilidade reduzida.</p> <p>Há acessibilidade, ao longo do percurso, a pontos de interesse como o Açude e levada do Pateiro, o Engenho do Pateiro, o Geossítio Escombeiras e Cascalheiras do Alto do Mondego. A informação disponibilizada nas placas é bastante interessante, no entanto, a falta de informação em <i>braille</i> é uma lacuna para as pessoas com incapacidade visual.</p>
“É natural que com o tempo o ecossistema e a vegetação local sejam afetados” (C52, <i>Google Maps</i>).	
“Paisagem ao redor sem qualquer cuidado de limpeza da vegetação” (C53, <i>Google Maps</i>).	



Fonte: Elaboração própria com base nas informações do site Google Maps.

7.5.1.9. Futuras melhorias

Neste ponto, são identificadas futuras melhorias que poderão ser implementadas no passadiço do Mondego com o objetivo de tornar a experiência ainda mais agradável e enriquecedora para este grupo.

- Pavimentação do início e do fim do percurso através de uma superfície antiderrapante- o objetivo seria substituir a terra batida e as pedras soltas por um pavimento estável, regular e acessível, que permitisse à população com mobilidade reduzida iniciar o percurso de forma segura;
- Como alternativa às escadas, poderiam ser construídas rampas de acesso devidamente sinalizadas e com uma inclinação adequada, de forma a permitir a passagem a pessoas com mobilidade reduzida;

- Optar pela utilização de equipamentos de apoio como as *joelletes*, que permitissem às pessoas com mobilidade reduzida realizar o percurso com o auxílio de uma segunda pessoa (caso a única opção fosse através das escadas);
- Devem ser colocados mapas de acesso no início e no fim do percurso de mobilidade reduzida;
- Instalação de placas informativas no início e no fim do percurso – deve ser colocada informação que indique claramente quando começa e termina o passadiço, assim como informação sobre as distâncias, os níveis de dificuldade e de acessibilidade;
- Aprimorar a sinalização inclusiva – adicionar às placas informativas já existentes as informações em *braille*, de forma a torná-las acessíveis para pessoas com deficiência visual;
- Inserir sinalização destinada a eventuais obstáculos ou mudanças de terreno que possam ser problemáticos;
- Disponibilização de equipamentos de apoio como por exemplo *joelletes*, que permitissem às pessoas com mobilidade reduzida realizar o percurso da melhor maneira possível (seria também uma opção mais fácil para iniciar o percurso);
- Instalação de locais de descanso ao longo do percurso, com bancos e áreas cobertas, permitindo que os visitantes façam pausas frequentes em caso de necessidade;
- Instalar fontes de água potável e áreas de alimentação, independentemente da extensão do percurso;
- Construção de casas de banho, inclusive adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida, no início, meio e fim do percurso;
- Deverá ser feita uma avaliação e adaptação do percurso de maneira a incluir infraestruturas apropriadas. O percurso de 12km disponibiliza casas de banho, mas o de 2km não. Isto deve ser corrigido de maneira a atender adequadamente às necessidades deste público;
- Disponibilização de material informativo. Panfletos com mapas dos percursos, indicações de entrada e saída, dos wc mais próximos e dos pontos de interesse da zona;
- Admissão de mais trabalhadores/guias que prestassem assistência e orientação, especialmente a pessoas com mobilidade reduzida;
- Disponibilizar visitas guiadas, conduzidas por profissionais, para enriquecer a experiência do visitante;
- Incluir profissionais em LGP, para apoiar as pessoas com deficiência visual;
- Formação contínua dos trabalhadores e guias;
- Aprimorar a rede de emergência – embora existam informações sobre os sistemas de emergência, estas não são suficientes. Recomenda-se a instalação de mais pontos de emergência ao longo do percurso, com uma sinalização clara e visível;
- Instalação de postos de telefone SOS – é crucial para aumentar a segurança dos visitantes, permitindo que possam pedir ajuda em caso de necessidade;
- Reforçar a organização e a vigilância no local. Deveriam ser distribuídos mais funcionários ao longo do percurso, para prestar assistência e orientação, prevenir incidentes e garantir a segurança dos visitantes;
- Devem ser melhoradas as informações sobre os pontos de estacionamento e de transporte;
- Devem ser colocadas placas, no início e no fim do percurso, com informação relativa ao serviço de táxis;

- Estabelecer uma tabela fixa de preços para serviços de táxi ou transporte local, de maneira a que os visitantes saibam antecipadamente o que vão gastar;
- Criar parcerias ou disponibilizar opções de transporte público ou de táxis, nos pontos estratégicos do percurso. Estes transportes deverão ser adaptados a pessoas com mobilidade reduzida;
- Melhorar o acesso ao estacionamento e disponibilizar lugares adaptados para pessoas com mobilidade reduzida;
- Deve ser realizada uma limpeza regular da vegetação de maneira a proporcionar a máxima segurança ao cliente;
- Embora haja acessibilidade aos pontos de interesse, a vegetação pode dificultar o acesso e a visibilidade de algumas áreas. Seria importante uma manutenção permanente de forma a facilitar a visibilidade dos diversos pontos de interesses.

7.2. Discussão dos resultados

7.2.1. Percurso

Os resultados obtidos a partir dos comentários *online* e da observação participante, revelam questões significativas relacionadas com a acessibilidade e a manutenção dos cinco passadiços em estudo.

Verificou-se que todos necessitam de intervenção urgente, sendo que as principais preocupações assentam na degradação da madeira, na irregularidade dos pisos – com destaque para os passadiços da Senhora da Piedade, do Penedo Furado e do Mondego – e na presença de tábuas partidas. Estes resultados vão ao encontro das conclusões de Almeida (2017), Queiroz (2009) e Rodrigues (2006) que reforçam que a segurança e o acesso são duas prioridades fundamentais a serem consideradas em todas as fases de planeamento dos percursos pedestres. Aspectos técnicos, como a adaptação inadequada dos espaços e a gestão da segurança em atividades na natureza, comprometem a experiência dos visitantes, especialmente daqueles com mobilidade reduzida.

As obras de requalificação, já em curso nos passadiços da Senhora da Piedade, são cruciais para melhorar as condições de acessibilidade e segurança. No entanto, essas intervenções são igualmente necessárias nos restantes passadiços, especialmente nos da Barrinha de Esmoriz, onde a degradação e a quebra de tábuas estão bem presentes e agravam as condições de segurança e acessibilidade. A continuidade dessas requalificações é essencial para garantir que os percursos ofereçam condições adequadas a todos os visitantes, conforme salientam Buhalis et al. (2012) e Darcy (1996) no contexto de turismo acessível.

Os princípios do *design* universal têm como objetivo eliminar as barreiras físicas que impedem a plena participação de todos nas atividades turísticas (Darcy & Buhalis, 2009), no

entanto, os resultados empíricos indicam que esses princípios não estão totalmente implementados.

A presença de tábuas partidas e pisos irregulares impedem uma utilização equitativa, comprometendo assim os objetivos de acessibilidade universal. Este problema é particularmente evidente nos passadiços da Senhora da Piedade, onde apenas uma parte do percurso é acessível, e o acesso à praia fluvial – uma das principais atrações – é dificultado pela presença de escadas, condicionando o acesso a pessoas com mobilidade reduzida. Isto corrobora as reflexões de Darcy et al. (2009) e CEUD (s.d) que defendem a necessidade de uma maior flexibilidade e equidade na utilização das infraestruturas.

Além disso, a necessidade de colaboração entre os *stakeholders*, destacada por Darcy et al. (2010), Reinius et al. (2022) e United Nations (2021) torna-se evidente nos resultados obtidos.

Concluindo, a implementação de uma abordagem abrangente e cooperativa entre as entidades responsáveis pela manutenção e gestão dos passadiços é essencial para garantir que todos os aspetos de acessibilidade sejam considerados. Desta forma, será possível promover uma experiência turística inclusiva e segura, respeitando os princípios do *design* universal e garantindo a acessibilidade para todos os utilizadores.

7.2.2. Sinalização

Os resultados obtidos através da análise dos comentários *online* e da observação participante revelam falhas significativas na manutenção e sinalização dos cinco passadiços em análise, o que impacta diretamente a acessibilidade e a experiência dos visitantes.

Embora sejam percursos de pequena rota, projetados para proporcionar uma experiência segura e acessível, os dados revelam que a sinalização não é adequada, particularmente para os visitantes com mobilidade reduzida. Braga (2007) e FCMP (2023) defendem que uma das principais fases de homologação dos percursos pedestres é a existência de sinalização clara e intuitiva, que permita que os visitantes realizem o percurso sem dificuldades. No entanto, os resultados empíricos indicam que estas condições não estão a ser cumpridas nos passadiços analisados.

A experiência dos visitantes é prejudicada pela ausência de informação acessível e pela degradação da sinalização. Observaram-se a falta de placas informativas adequadas à prática do pedestrianismo e a inexistência de informações em *braille*, essenciais para garantir a autonomia das pessoas com deficiência visual. Embora a Barrinha de Esmoriz apresente mapas de acesso ao longo do percurso, nos restantes passadiços os mapas encontram-se apenas no início, o que

limita significativamente a acessibilidade. Além disso, nenhum dos cinco passadiços dispõe de informação tátil, o que agrava ainda mais a exclusão deste grupo de visitantes.

Estas barreiras estão em concordância com as observações realizadas pelo Turismo de Portugal (2014), Rosário et al. (2023), Kastenholz (2018), Darcy et al. (2009) e CEUD (s.d) que defendem que a informação nos percursos deve ser perceptível, clara e eficaz, adaptando-se às condições ambientais e às capacidades sensoriais dos visitantes e identificam a falta de informação fiável e específica acerca das acessibilidades, como um dos principais obstáculos à inclusão de pessoas com necessidades especiais.

Tovar (2011) sublinha a importância de uma sinalização adequada para permitir que o percurso seja realizado de forma segura, sem necessidade do recurso a mapas. No entanto, este é um ponto crítico presente nos cinco passadiços e que deve ser solucionado para assegurar uma experiência inclusiva para todos os visitantes.

Concluindo, a resolução destas questões passa pela implementação de melhorias na sinalética e pela adaptação das infraestruturas, de modo a assegurar a equidade no uso dos passadiços, promovendo uma experiência acessível e segura.

7.2.3. Equipamentos de apoio

Os resultados obtidos a partir dos comentários *online* como da observação participante revelam uma insuficiência significativa, no que diz respeito aos equipamentos de apoio nos cinco passadiços analisados, o que afeta negativamente a experiência dos visitantes.

Devile (2014) destaca a importância de disponibilizar serviços complementares, como equipamentos de apoio e assistência médica, para responder adequadamente às necessidades dos turistas. Contudo, nos passadiços estudados, não se verificou a presença de equipamentos de apoio como *joelletes*, *scooters*, bicicletas manuais ou barras direcionais, o que representa uma lacuna grave para pessoas que dependem destes recursos/serviços para realizar o percurso de forma autónoma.

A falta de infraestruturas básicas como fontes de água potável, posto médico e casas de banho e cafés, foi frequentemente mencionada pelos visitantes, especialmente nos passadiços da Barrinha de Esmoriz, da Senhora da Piedade, Agroal e Mondego. Conforme afirmado pelo Turismo de Portugal (2024) e Devile & Kastenholz (2018) a falta de serviços de apoio e infraestruturas acessíveis vão dificultar as viagens independentes, criando uma barreira significativa à acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Essa barreira encontra-se

bastante visível nos passadiços do Mondego, que merecem uma especial atenção e intervenção face à ausência de todos os equipamentos de apoio.

Face aos resultados obtidos, o principal ensinamento que se retira é a crucial da acessibilidade e da oferta de infraestruturas adequadas em percursos naturais e turísticos. A inexistência destes recursos compromete diretamente a inclusão e a qualidade da experiência dos visitantes. Assim sendo, há uma necessidade urgente de intervenções que garantam uma experiência turística inclusiva e devidamente equipada para atender às necessidades de todos os visitantes com mobilidade reduzida, promovendo a acessibilidade.

7.2.4. Transportes e estacionamento

Os resultados obtidos a partir dos comentários *online* e da observação participante evidenciam obstáculos significativos, no que diz respeito ao critério de transportes e estacionamento, impactando negativamente a experiência destes visitantes.

De acordo com Darcy & Daruwalla (2005) e UNWTO (2019) os transportes são uma das barreiras e um dos principais constrangimentos enfrentados pelas pessoas com mobilidade reduzida, tendo um impacto direto na sua capacidade de participação em atividades turísticas. A falta de transportes públicos adaptados e disponíveis no destino e com ligação ao destino foi identificada como um dos principais obstáculos, sendo particularmente evidente nos passadiços da Barrinha de Esmoriz, do Penedo Furado e do Agroal. Embora os da Senhora da Piedade e do Mondego disponham dessas opções, estas necessitam de melhorias e adaptações para garantir um acesso adequado.

Para além disso, apesar de nos comentários *online* os visitantes estarem satisfeitos com a acessibilidade dos parques de estacionamento de cada um dos percursos, a observação participante revelou a ausência de lugares reservados a pessoas com mobilidade reduzida nos passadiços da Barrinha de Esmoriz, da Senhora da Piedade e do Mondego. Esta lacuna confirma a falta de infraestruturas adequadas para garantir um acesso inclusivo, conforme mencionado pelo Turismo de Portugal (2014), Devile & Kastenholtz (2018) e Rosário et al. (2023).

A presença desta barreira desencoraja a participação deste grupo nestas atividades, tornando a acessibilidade um grande desafio, sendo mesmo nestes casos impossível de superar. Deste modo, é essencial proceder à adaptação dos espaços, bem como à adoção de estratégias que minimizem os obstáculos, promovam uma experiência inclusiva e atendam às necessidades específicas deste público.

7.2.5. Pontes

Neste critério apenas foram analisados os resultados obtidos nos passadiços da Barrinha de Esmoriz e os do Penedo Furado, uma vez que são os únicos que apresentam pontes ao longo do percurso.

De acordo com Crawford et al. (1987), Daniels et al. (2005) e Turismo de Portugal (2014) fatores geográficos, como a dificuldade em movimentar-se em espaços externos e a falta de superfícies antiderrapantes para evitar quedas devem ser consideradas para garantir a segurança dos visitantes com mobilidade reduzida.

Nos passadiços da Barrinha de Esmoriz, foi identificada uma ponte com inclinação acentuada, inadequada para este grupo, exigindo o apoio de terceiros. No caso dos passadiços do Penedo Furado, com base na observação participante, verificou-se que não havia condições pois a estrutura não estava totalmente adaptada a pessoas com mobilidade reduzida, apresentando pedras irregulares e pisos desnivelados, o que dificultou o acesso ao ponto de interesse. Estes obstáculos estão alinhados com as considerações dos autores acima referidos.

Deste modo, conclui-se que é necessário repensar a questão das pontes tornando-as mais acessíveis para os visitantes com mobilidade reduzida, através da construção de pisos antiderrapantes para evitar quedas e a instalação de rampas com uma inclinação adequada para as pessoas com incapacidade física, o que facilitaria a sua deslocação ao longo do percurso.

7.2.6. Comunicação e segurança

Estes pontos estão interligados nesta discussão de resultados, pois sem uma comunicação eficaz não há a segurança necessária para a realização dos percursos. Neste critério, foram analisados os passadiços da Senhora da Piedade, do Penedo Furado e do Mondego, uma vez que são os únicos que apresentam considerações relevantes sobre este critério.

Darcy & Daruwalla (2005), Devile & Kastenzholz (2018) e Yau et al. (2004) destacaram alguns exemplos de barreiras que limitam a participação de pessoas com mobilidade reduzida. Muitos desses obstáculos estão relacionados com a comunicação, que requer uma interação recíproca entre o indivíduo e o ambiente social, sendo frequente surgirem dificuldades tanto por parte do emissor como do recetor, ou de ambos.

Nos passadiços do Mondego e do Penedo Furado, essa limitação é particularmente visível pela ausência de visitas guiadas adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida e pela falta de profissionais com conhecimento em LGP, o que constitui um entrave significativo pois prejudica a experiência do visitante.

Sem uma comunicação eficaz, a segurança fica comprometida, sendo essencial identificar e mitigar os obstáculos presentes nesses percursos.

Segundo Buhalis e Michopoulou (2011), Darcy et al. (2010), Eusébio et al. (2023) e Moura et al. (2022) durante a visita, as pessoas com mobilidade reduzida necessitam de acessibilidade física e garantia de segurança, através de planos de emergência específicos. Nos passadiços em estudo, embora existam sistemas de emergência estes precisam de ser melhorados para garantir que todos possam compreendê-los e utilizá-los com facilidade.

Para além disso, Almeida (2017) e Queiroz (2009) realçam a importância de adaptar os espaços e infraestruturas para uma maior acessibilidade e segurança em atividades de natureza. No caso dos passadiços da Senhora da Piedade, o risco de queda de pedras é particularmente evidente, o que exige a implementação urgente de medidas que eliminem esta lacuna.

Deste modo, torna-se claro que tanto a comunicação como a segurança são elementos fundamentais que podem influenciar a experiência destes utilizadores. Ao serem melhorados e adaptados poderão proporcionar um percurso mais inclusivo e seguro para todos.

7.2.7. Atrativos e interesses

Os resultados obtidos a partir dos comentários *online* e da observação participante, evidenciam alguns obstáculos no que diz respeito ao critério de atrativos e interesses.

Queiroz (2009), Turismo de Portugal (2006) e Melo et al. (2020) sublinham que a procura por este tipo de turismo está frequentemente associada a uma maior consciencialização e sensibilização ambiental. No entanto, verificou-se que o impacto causado pelos visitantes é uma preocupação relevante, especialmente em percursos como os estudados, onde o risco de poluição é mais elevado.

A preservação ambiental e a valorização da natureza são fatores centrais (Buckley, 2010), mas os resultados empíricos indicam que é necessário reforçar a consciencialização sobre o impacto que os próprios turistas podem causar. Tovar (2011) salienta que os percursos pedestres requerem uma manutenção constante, que inclui intervenções como a desmatação e a limpeza regular do percurso. Os comentários *online* e a observação participante corroboram estas necessidades, evidenciando a importância de manter os passadiços livres de obstáculos e garantir que a vegetação não compromete a continuidade e a segurança dos percursos.

Para além disso, Paiva et al. (2015), Santos (s.d), UNWTO (2015) e Zabbini (2012) mencionam que um dos principais objetivos dos percursos pedestres é dar a conhecer aos visitantes o património que caracteriza a área abrangida pelo percurso, através da observação *in loco* das

formações geológicas, da fauna e da flora. Nos passadiços analisados estas características estão presentes, sobretudo nos passadiços da Senhora da Piedade e do Mondego. Contudo, no caso do Mondego, a vegetação densa em torno dos pontos de interesse dificulta a observação, comprometendo assim a experiência do visitante e o cumprimento deste objetivo.

Conclui-se assim, que a gestão ambiental deve ser uma prioridade nestes passadiços, tanto para preservar os recursos naturais neles presentes como para assegurar que a experiência seja sustentável e acessível.

7.3. Conclusão

O turismo acessível tem vindo a afirmar-se como uma das áreas prioritárias no desenvolvimento de destinos turísticos. Para além de ser um processo colaborativo entre os *stakeholders* da atividade turística (Darcy et al, 2010, Reinius et al., 2022, United Nations, 2021) tem como principal objetivo a eliminação de barreiras e obstáculos através da abordagem do *design* universal.

Nos cinco passadiços analisados, é evidente a necessidade de colaboração entre os *stakeholders* para garantir que todas as pessoas, independentemente das suas incapacidades, possam desfrutar dos serviços de forma autónoma e digna. O sucesso desse usufruto depende da forma como os princípios do *design* universal são implementados. A utilização equitativa, a flexibilidade de utilização, a utilização simples e de fácil compreensão, a informação perceptível, a tolerância ao erro, o esforço físico mínimo e a dimensão e espaços adequados, defendidos por Darcy et al. (2009) e CEUD (s.d) não foram totalmente executados nos passadiços, o que pôs em causa a acessibilidade dos percursos.

O forte envelhecimento da população, a forte ligação da idade com a falta de mobilidade, o aumento do rendimento e os avanços tecnológicos resultou num aumento significativo do interesse, por parte da população com mobilidade reduzida, no setor de viagens e turismo (Devile, 2009, Soares e Breda, 2014 e Kellerman, 2011). No entanto, é essencial considerar as motivações e necessidades deste público, assim como as barreiras que enfrentam ao longo da realização de diversas atividades.

As barreiras estruturais, intrapessoais e interpessoais foram identificadas ao longo da análise dos passadiços, sendo a responsabilidade partilhada por todos os intervenientes do setor turístico. Muitos destes passadiços da região centro de Portugal são considerados acessíveis, mas a presença de obstáculos como percursos degradados, falta de transportes acessíveis, sinalização inadequada e a falta de manutenção põe em causa a sua acessibilidade.

Embora este público tenha motivações intrínsecas relacionadas com a fuga à rotina, com a melhoria da saúde e com os desafios e motivações pessoais, as motivações extrínsecas prevalecem. A acessibilidade é um dos fatores mais importantes e que motiva o indivíduo com incapacidade de viajar e realizar atividades (Deville et al. 2018, Eusébio et al, 2023, UNWTO, 2016, Shi et al., 2012 e Yau et al, 2004), mas a existência de barreiras ao longo destes passadiços faz com que muitas vezes sejam evitados pois condicionam a sua segurança.

Após a pandemia Covid-19, o turismo de natureza ganhou cada vez mais importância, visto que a procura por áreas não massificadas e por experiências autênticas foi uma das prioridades de todos os cidadãos.

Os percursos pedestres tornaram-se cada vez mais populares, mas a análise dos cinco passadiços revelou que as fases de homologação, conforme defendido por Braga (2007) e FCMP (2023), não foram totalmente cumpridas. A sinalização dos percursos não é intuitiva o que torna difícil a sua realização, as marcas de orientação são praticamente inexistentes, a informação sobre os pontos de interesse como o alojamento e os restaurantes é escassa. Além disso, o controlo da qualidade do percurso, através da manutenção e segurança, é o ponto mais preocupante e que compromete a realização dos passadiços.

É importante reconhecer que as limitações à participação em atividades ao ar livre resultam de uma interação complexa entre barreiras estruturais, intrapessoais e interpessoais. Para Holanda et al. (2021) a implementação de modelos, abordagens ou iniciativas apropriadas, pode assegurar um equilíbrio entre a preservação da natureza e a satisfação dos visitantes.

A segurança, o acesso e a disponibilização de informação fiável são também prioridades. Aspectos técnicos como a adaptação de espaços e instalações para facilitar a fruição, a interação com pessoas com deficiência, a acessibilidade e a gestão da segurança em atividades de natureza, são fatores a considerar tendo em conta os obstáculos existentes (Almeida, 2017 e Queiroz, 2009).

Conclui-se que apesar destes percursos serem considerados acessíveis, é essencial eliminar estas barreiras de forma abrangente e permanente, considerando não só os aspetos técnicos e logísticos, mas também os fatores sociais e culturais que contribuem para a sua exclusão. Só através de estratégias integradas e conscientes será possível promover a igualdade de acesso e permitir que todos desfrutem plenamente das experiências oferecidas pelo turismo de natureza.

Capítulo 8 – Conclusões

Este capítulo tem como principal objetivo apresentar as principais conclusões, limitações e contribuições ao longo da presente investigação, dedicada à análise da acessibilidade dos passadiços da região centro de Portugal. Ao longo do estudo, foi possível constatar, que embora existam esforços notórios, no sentido de tornar estes espaços acessíveis, há ainda um longo caminho a percorrer para que o turismo acessível seja uma realidade inclusiva.

Em primeiro lugar, a análise revelou que o conceito de turismo acessível carece de uma definição consensual, refletindo as múltiplas perspetivas que existem sobre o tema. A falta de uma definição unificada contribui para a dificuldade na implementação de soluções concretas e eficazes. No entanto, uma das abordagens que permitiu uma compreensão mais sólida deste conceito foi o *design* universal, composto por cinco princípios fundamentais que visam eliminar barreiras à participação em atividades turísticas e promovam a inclusão. Neste contexto, esta abordagem é indispensável para o planeamento e gestão de espaços turísticos.

A nível nacional e internacional, o turismo acessível tem vindo a evoluir positivamente, com políticas públicas e iniciativas que têm procurado promover uma maior inclusão de pessoas com deficiência no setor do turismo. No entanto, como evidenciado ao longo do estudo, ainda há muitos desafios por ultrapassar. A deficiência motora foi identificada como a mais prevalente entre os visitantes, seguida da deficiência visual, intelectual e auditiva. Este dado reforça a necessidade das intervenções nos espaços serem pensadas, não só para um tipo de deficiência, mas para um conjunto mais amplo de necessidades e incapacidades, de modo a garantir uma experiência inclusiva para todo e qualquer cidadão.

As motivações que levam as pessoas a procurar o turismo de natureza acessível foram igualmente destacadas, com uma divisão entre motivações intrínsecas e extrínsecas ou ambas. Estas são fundamentais para perceber o comportamento dos turistas e, conseqüentemente, para o desenvolvimento de estratégias que tornem o turismo acessível mais atrativo. No entanto, a análise das barreiras, revelou que as estruturais continuam a ser as mais visíveis ao longo dos percursos pedestres, restringindo assim a sua participação nestas atividades.

Outro ponto bastante importante está relacionado com a necessidade de uma abordagem multifacetada para a acessibilidade nos percursos pedestres. Não basta eliminar as barreiras físicas, é igualmente necessário assegurar que a informação seja clara e acessível, e que os profissionais envolvidos, guias ou operadores turísticos, tenham a devida formação para atender às necessidades dos visitantes.

O turismo de natureza acessível não é muito explorado pelos autores, no entanto, este melhora a qualidade de vida dos cidadãos e promove a inclusão bem como a igualdade. Os

exemplos de boas práticas mencionados ao longo da revisão da literatura, demonstram que o investimento em acessibilidades pode trazer benefícios tanto a nível social como económico, construindo comunidades mais sólidas e integradas, garantindo que todos possam desfrutar plenamente da natureza. A adoção de estratégias de gestão integrada e consciente para a promoção do turismo acessível, poderá contribuir para o desenvolvimento de uma oferta turística mais sustentável e inclusiva em Portugal.

A investigação empírica realizada nesta dissertação, permitiu uma análise mais aprofundada dos cinco passadiços da região centro de Portugal, que são identificadas pelas autoridades turísticas (Câmaras Municipais e Entidade Regional de Turismo), como sendo acessíveis. Em primeiro lugar, a caracterização da amostra demonstrou a sua representatividade, reforçando a validade dos dados permitindo identificar aspetos relevantes acerca das perceções e preocupações dos visitantes, relativamente a aspetos como o percurso, a sinalização, os equipamentos de apoio, os transportes/estacionamento, a segurança, a comunicação e os atrativos e interesses.

Contudo, com base na análise aos comentários das plataformas *online* por parte dos visitantes, e na observação participante realizada pela investigadora nos locais, chegou-se à conclusão de que estes percursos não cumprem os requisitos necessários para garantir uma plena acessibilidade. A presença de obstáculos físicos, a degradação dos percursos, a falta de transportes acessíveis, a sinalização inadequada, a falta de manutenção e segurança, demonstram que as condições em que se encontram estão muito aquém do desejado para uma experiência segura e confortável.

Decorrente da observação participante, constatou-se que até para um visitante sem limitações, a realização do percurso considerado acessível é um desafio. Este facto sublinha as dificuldades acrescidas que as pessoas com mobilidade reduzida enfrentam, evidenciando a necessidade de melhorar a acessibilidade dos espaços. Com base nisso, sugerem-se melhorias que possam ser implementadas de maneira a atenuar os obstáculos identificados.

Nos últimos anos, tem-se assistido a um reconhecimento da importância do turismo acessível. Através da revisão da literatura, foi possível reunir conhecimentos essenciais para o desenvolvimento deste tipo de turismo. Tal permitiu identificar as motivações e necessidades deste segmento de mercado, bem como analisar as principais barreiras que limitam a participação em atividades turísticas, além de destacar os requisitos cruciais de acessibilidade. Para além de contribuir para aumentar a perceção em relação aos percursos pedestres, foi

possível mostrar quais as implicações e desafios de acessibilidade enfrentados nestes espaços naturais.

O desenvolvimento desta investigação teve contributos para o desenvolvimento pessoal, permitindo à investigadora obter um conhecimento mais aprofundado acerca desta temática da acessibilidade, do turismo de natureza e das barreiras presentes ao longo das atividades turísticas. Com esta dissertação, chega-se à conclusão de que deve haver uma consciencialização sobre a importância do conhecimento das necessidades deste segmento de mercado, assim como, um planeamento evolutivo de serviços e infraestruturas inclusivas.

Ao longo da realização da dissertação, a investigadora deparou-se com algumas dificuldades. Em relação à revisão da literatura, especificamente no capítulo quatro relacionado com a acessibilidade no turismo de natureza, verificou-se uma escassez de informação relativa às implicações e desafios de acessibilidade em espaços naturais. Além disso, a análise de casos de boas práticas de acessibilidade a nível nacional e internacional, revelou-se bastante desafiadora.

No que diz respeito ao estudo empírico, um dos grandes desafios esteve relacionado com a recolha de dados, pois em alguns casos, a interação *online* era bastante reduzida. Além disso, não foi possível identificar, através dos mesmos, quais os visitantes com mobilidade reduzida, o que limitou a compreensão específica das suas experiências. Outra das limitações esteve relacionada com a observação participante, uma vez que exigiu uma logística complexa, já que a investigadora teve de se deslocar e percorrer os cinco passadiços visados no estudo.

O turismo acessível visa eliminar barreiras para que todos possam usufruir de forma equitativa dos espaços. No âmbito dos passadiços, foram detetadas algumas melhorias que poderiam ser implementadas de maneira a torná-los mais inclusivos. Há uma grande necessidade de realizar um planeamento cuidadoso, que assegure que as infraestruturas turísticas acessíveis sejam protegidas contra os riscos ambientais e que, em caso de destruição, sejam rapidamente reconstruídas com melhorias que continuem a garantir o acesso para todos.

Os passadiços estão frequentemente localizados em zonas florestais, sendo o verão a época mais propícia a incêndios. Estes são uma preocupação recorrente em todo o país e representam uma ameaça para estas infraestruturas de turismo, podendo danificá-las e afetar a segurança de todos os indivíduos.

Tendo em consideração o estudo empírico, foi possível verificar que na região centro de Portugal, existem poucos passadiços acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, e face aos recentes acontecimentos que se viveram em Portugal e que colocaram em risco várias

infraestruturas, como foi o caso dos passadiços do Paiva, torna-se cada vez mais necessário repensar em estratégias/soluções eficazes para mitigar este problema e para proteger estas áreas. A implementação de materiais mais resistentes ao fogo, as melhorias na gestão e planificação florestal e a reconstrução baseada nos princípios de sustentabilidade são algumas das medidas que devem ser colocadas em prática.

Enquanto existir um simples obstáculo, que possa impedir um indivíduo que seja, de usufruir em pleno o mundo que o rodeia ninguém deveria dormir descansado.

Referências bibliográficas

- Accessible Portugal. (2021). *AcessTur*. <https://accessibleportugal.com/projetos/accesstur/>
- Accessible Portugal. (2021). *Quem somos*. <https://accessibleportugal.com/quem-somos/>
- Accessible Portugal. (2021). *Tur4All*. <https://accessibleportugal.com/projetos/tur4all/>
- Adventure Tourism Market Studio (2013). *Adventure Travel Trade Association & The George Washington University*. <https://cdn.adventuretravel.biz/docs/research/adventure-tourism-market-study-2013-web.pdf>
- Aldeias do Xisto. (2024). *Passadiço da Lousã*. <https://www.aldeiasdoxisto.pt/pt/xistopedia/passadico-da-lousa/>
- All Trails (s.d). *Cascata do Penedo Furado – Praia Fluvial do Penedo Furado*. Disponível em <https://www.alltrails.com/pt-pt/ar/trilho/portugal/castelo-branco/cascata-do-penedo-furado-praia-fluvial-do-penedo-furado>
- All Trails (s.d). *Grande Rota dos Passadiços e Praia Fluvial do Agroal*. Disponível em <https://www.alltrails.com/pt-pt/ar/trilho/portugal/santarem--6/grande-rota-dos-passadicos-e-praia-fluvial-do-agroal>
- All Trails (s.d). *Passadiços da Barrinha de Esmoriz*. Disponível em <https://www.alltrails.com/pt-pt/ar/trilho/portugal/aveiro/passadicos-da-barrinha-de-esmoriz>
- All Trails. (2024). *Passadiços da Barrinha de Esmoriz*. <https://www.alltrails.com/pt-pt/ar/trilho/portugal/aveiro/passadicos-da-barrinha-de-esmoriz>
- All Trails. (2024). *Passadiços de Aveiro*. <https://www.alltrails.com/pt-pt/ar/trilho/portugal/aveiro/passadicos-de-aveiro>
- Alles, M. (2009). *Administrando en Entornos Inciertos Xxiii Congreso Anual Aedem 2009*. ESIC.
- Almeida, M. D. C. (201). *Turismo acessível nas atividades na natureza*. 10.13140/RG.2.2.11250.71360
- Alves, J. P., 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*. <https://doi.org/10.34624/rtd.v0i34.22348>
- Amaral, A. G., Oliveira, E. T. d., Leite, S. M., Wedekind, J. P., Rosella, J. W. M., Cruz, T. F. d., & Buosi, R. B. (2021). Deficiência visual, causas e atendimento pedagógico. *Educere - Revista Da Educação Da UNIPAR*, 21. <https://doi.org/10.25110/educere.v21i2.2021.7902>

- American Association on Intellectual and Developmental Disabilities. (s.d). *Defining Criteria for Intellectual Disability*. <https://www.aaid.org/intellectual-disability/definition>
- Assembleia da República. (2005). *VII Revisão Constitucional*. <https://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.asp>
[X](#)
- Associação Portuguesa de Surdos. (2023). *Língua Gestual Portuguesa (LGP)*. https://apsurdos.org.pt/?page_id=3725
- Avila, R. (2021). *Triple Bottom Line: O Tripé da Sustentabilidade*. Sustentabilidade Agora. <https://sustentabilidadeagora.com.br/tripe-da-sustentabilidade-triple-bottom-line/>
- Azevedo, P., & Pereiro, X. (2022). A Oferta Turística de Percursos Pedestres em Trás-OsMontes e Alto Douro (TMAD): Mecanismos de Desenvolvimento Regional? *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, (62), 39-55. <https://doi.org/10.59072/rper.vi62.559>
- Borges, A. M. A., & Silva, V. P. (2019). Acessibilidade no turismo: um estudo reflexivo sobre o turista surdo. *Revista Académica- Ensino de Ciências e Tecnologias*, 4. https://intranet.cbt.ifsp.edu.br/qualif/volume04/Turismo/Artigo_T_01_01-21.pdf
- Braga, T. (2007). *Pedestrianismo e Percursos Pedestres* (Amigos dos Açores Associação Ecológica ed.). <https://www.amigosdosacores.pt/sites/default/files/documents/7514796-pedestrianismo-e-percursos-pedestres.pdf>
- Brandão, B. (2012). Avaliação da qualidade dos percursos pedestres homologados em Portugal. *[Dissertação de Mestrado em Turismo, especialização em Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura]*. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/4466>
- Buckley, R. C. (2007). Adventure Tourism Products: Price, Duration, Size, Skill, Remoteness. *Tourism Management*, 28(6), 1428-1433. 10.1016/j.tourman.2006.12.003
- Buckley, R. C. (2010). Ecotourism: Principles and Practices. *Tourism Management*, 31, 556-561. https://www.academia.edu/22031880/Ecotourism_Principles_and_Practices
- Buhalis, D., & Michopoulou, E. (2011). Information-enabled tourism destination marketing: addressing the accessibility market. *Current Issues in Tourism*, 14(2), 145-168. <https://doi.org/10.1080/13683501003653361>
- Buhalis, D., Darcy, S., & Ambrose, I. (2012). Best Practice in Accessible Tourism. 53. <https://doi.org/10.21832/9781845412548>
- Buhalis, D., Darcy, S., & Ambrose, I. (2012). Best Practice in Accessible Tourism: Inclusion, Disability, Ageing Population and Tourism. *Channel View Publications*, 1-380.

https://www.researchgate.net/publication/235993171_Best_Practice_in_Accessible_Tourism_Inclusion_Disability_Ageing_Population_and_Tourism

- Caldas, M., Sampaio, H., Sousa, B., & Machado, H. (2020). Universidade do Minho: O papel da tecnologia na monitorização de boas práticas para o turismo acessível na cidade de Braga (Portugal). *UMINHO*. <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/84507>
- Câmara Municipal de Miranda do Corvo. (2024). *Caminho do Xisto Acessível do Gondramaz - PR1 MCV*. <https://cm-mirandadocorvo.pt/1366/caminho-do-xisto-acessivel-do-gondramaz---pr1-mcv>
- Câmara Municipal de Ovar. (s.d). *Barrinha de Esmoriz / Passadiços*. <https://www.cm-ovar.pt/pt/menu/2912/barrinha-de-esmoriz--passadicos.aspx>
- Câmara Municipal Ourém (2021). *Passadiço do Agroal oferece experiência única até à Praia Fluvial*. <https://www.ourem.pt/passadico-do-agroal-oferece-experiencia-unica-ate-a-praia-fluvial/>
- Campanella, S., Olim, L., & Carvalho, A. (2022). Turismo Acessível e Compliance. *Revista Pan-Americana de Direito*, 2, 01-13. 10.37497/RPD.v2i1.73
- Cardoso, M., Oliveira, G., & Ghelli, K. (2021). Análise de conteúdo: uma metodologia de pesquisa qualitativa. *Cadernos da Fucamp*, 20(43).
- Carla e Leonel (2024). *Passadiços Barrinha Esmoriz – Um expoente de fauna e flora. Continuando à procura*. <https://www.continuandoaprocura.com/passadicos-barrinha-esmoriz-um-expoente-de-fauna-e-flora/>
- Carter, .M., Shih, P., Williams, J., Degeling, C. & Somers, J. (2021). Conduzindo pesquisa qualitativa on-line: desafios e soluções. *Paciente* **14** , 711–718 <https://doi.org/10.1007/s40271-021-00528-w>
- Carvalho, J. L., & Faria, M. (2010). Serviços de Lazer Turístico e Inclusão Social: Restrições ao Consumo para Pessoas com Deficiência Motora. *Revista Académica Observatório da Inovação do Turismo*, 5. <https://doi.org/10.12660/oit.v5n3.5775>
- Carvalho, P., & Alves, L. (2021). Pedestrianismo, festivais de caminhadas e turismo de natureza. O exemplo do Pampilhosa da Serra Walking Weekend. *Cadernos de Geografia*, 43(3), 25-38. 10.14195/0871-1623_43_2
- Carvalho, P., & Alves, L. (2022). Caminhar, Correr e Pedalar: Propostas de Valorização Turística de Baixo Carbono no Centro de Portugal. *Serviços Académicos Intercontinentales S.L.*

- Cassia, F., Castellani, P., Rossato, C., & Baccarani, C. (2020). Finding a way towards high-quality, accessible tourism: The role of digital ecosystems. *The TQM Journal*, 33, 205-221. <https://doi.org/10.1108/tqm-03-2020-0062>
- CCDR. (2024). *Comunidades Intermunicipais 2014-2020 (8 CIM/100 Municípios)*. <https://www.ccdrc.pt/pt/comunidades-intermunicipais/>
- Centre for Excellence in Universal Design. (s.d). *About Universal Design*. Retrieved novembro, 2023, from <https://universaldesign.ie/about-universal-design>
- Centre for Excellence in Universal Design. (s.d). *The 7 Principles*. Retrieved novembro, 2023, from <https://universaldesign.ie/about-universal-design/the-7-principles>
- Centro de Reabilitação Profissional de Gaia (2006). Análise comparada de modelos de políticas a favor das pessoas com deficiência e incapacidades. Disponível em [https://crpg.pt/wp-content/uploads/Analise Comparada-1.pdf](https://crpg.pt/wp-content/uploads/Analise_Comparada-1.pdf)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro. (2023). *Mapas da Região Centro*. <https://www.ccdrc.pt/pt/mapas-da-regiao-centro/>
- Comissão Europeia (2021). *União da Igualdade: Estratégia sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021-2030 - Emprego, Assuntos Sociais e Inclusão - Comissão Europeia*. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1484&langId=pt>
- Correia, M. (2009). A observação participante enquanto técnica de investigação. *Unidade de Investigação e Desenvolvimento em Enfermagem*, 13. <http://hdl.handle.net/10400.26/23968>
- Crawford, D. W., & Godbey, G. (1987). Reconceptualizing barriers to family leisure. *Leisure Sciences*, 9(2), 119-127. 10.1080/01490408709512151
- Crawford, Jackson & Godbey (1991). *Leisure Constraints to Participation in Competitive Activities and Intramural Sports: Comparing International and Domestic Students - Scientific Figure on ResearchGate*. [Fotografia] Retirado de: https://www.researchgate.net/figure/A-Hierarchical-Model-of-Leisure-Constraints-Adapted-from-Crawford-Jackson-and-Godbey_fig1_331704507/actions#reference
- Crompton, J. L. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 408-424. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(79\)90004-5](https://doi.org/10.1016/0160-7383(79)90004-5)
- Daniels, M. J., Rodgers, E. D., & Wiggins, B. P. (2005). "Travel Tales": An interpretive analysis of constraints and negotiations to pleasure travel as experienced by persons with physical disabilities. *Tourism Management*, 26(6), 919-930. 10.1016/j.tourman.2004.06.010

- Darcy, S., & Daruwalla, P. (2005). Personal and societal attitudes to disability. *Annals of Tourism Research*, 32(3), 549-570. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2004.10.008>
- 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, 32-44. <https://doi.org/10.1375/jhtm.16.1.32>
- Darcy, S., Cameron, B., & Pegg, S. (2010). Accessible tourism and sustainability: a discussion and case study. *Journal of Sustainable Tourism* 18, 515-537. <https://doi.org/10.1080/09669581003690668>
- Decreto- Lei nº 163/2006 do Ministério do Trabalho e da Solidariedade (2011). Diário da República, nº 152, Série I. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/163-2006-538624>
- Decreto-Lei nº 108/2009 do Ministério da Economia e Inovação (2009). Diário da República, nº 94, Série I. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/108-2009-608703>
- Decreto-lei nº 123/ 97 do Ministério da Solidariedade e Segurança Social (1997). Diário da República, nº 118, Série I-A, pp 2540-2544. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/123-1997-397953>
- Decreto-Lei nº 307/2003 do Ministério da Administração Interna (2003). Diário da República nº. 284, Série I. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/307-2003-429401>
- Decreto-Lei nº 38/2004 da Assembleia da República (2004). Diário da República, nº 194, Série I-A , pp. 5232 – 5236. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/38-2004-480708>
- Devile, E. (2009). O desenvolvimento do turismo acessível: dos argumentos sociais aos argumentos de mercado. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (11), 39-46. <https://doi.org/10.34624/rtd.v0i11.13485>
- Devile, E. 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. <https://doi.org/10.34624/rtd.v3i17/18.13191>
- Devile, E., & Kastenholz, E. (2018). Accessible tourism experiences: the voice of people with visual disabilities. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(3), 265-285. <https://doi.org/10.1080/19407963.2018.1470183>
- Devile, E., & Moura, A. (2021). Travel by People With Physical Disabilities: Constraints and Influences in the Decision-Making Process. *ICT Tools and Applications for Accessible Tourism*, 55-73. 10.4018/978-1-7998-6428-8.ch003

- Disputació Barcelona. (s.d). *Accessibilitat a la Xarxa de Parcs Naturals*.
<https://parcs.diba.cat/es/web/accessibilitat>
- Dominguez, O. Z., Florido, I. R., Fernández, Y. L., & Mena, E. B. (2023). Life Satisfaction and Psychological Capital in Athletes with Physical Disabilities. *Behavioral Science*, 13. 10.3390/bs13121010
- Eichhorn, V., Miller, G., Michopoulou, E., & Buhalis, D. (2008). Enabling access to tourism through information schemes? *Annals of Tourism Research*, 35, 189-210.
<https://doi.org/10.1016/j.annals.2007.07.005>
- Elkington, J. (1998). Accounting for the triple bottom line. *Measuring Business Excellence*, 2, 18-22. <https://doi.org/10.1108/eb025539>
- Escuderos, L., Andreu, H., & Ros, J. (2021). Accessible tourism: origins, state of the art and future lines of research. *European Journal of Tourism Research* 28, 28.
<https://doi.org/10.54055/ejtr.v28i.2237>
- European Network for Accessible Tourism. (2018). *ENAT Code of Good Conduct | ENAT*.
[https://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.enat-code-of-good-conduct#Read ENAT Code text](https://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.enat-code-of-good-conduct#Read_ENAT_Code_text)
- Eusébio, C., Alves, J. P., Carneiro, M. J., & Teixeira, L. (2023). Needs, motivations, constraints and benefits of people with disabilities participating in tourism activities: the view of formal caregivers. *Annals of Leisure Research*.
<https://doi.org/10.1080/11745398.2023.2190141>
- Eusébio, C., Teixeira, L., Carneiro, M. J., Alves, J. P., & Teixeira, P. (2022). Cocriação de experiências turísticas acessíveis: conceitos, ferramentas e aplicações. *Universidade de Aveiro*. <https://doi.org/10.48528/db8k-b253>
- Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal. (2006). *Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres*. [https://www.fcportugal.com/wp-content/uploads/2023/08/Regulamento-de-homologacao-de-Percursos-Pedestres RHPP vWeb Aprovado-em-AG-18-03-2006.pdf](https://www.fcportugal.com/wp-content/uploads/2023/08/Regulamento-de-homologacao-de-Percursos-Pedestres_RHPP_vWeb_Aprovado-em-AG-18-03-2006.pdf)
- Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal. (2023). *Percursos Pedestres*.
<https://www.fcportugal.com/percursos-pedestres/>
- Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal. (s.d). *Manutenção e Qualidade de Percursos Pedestres Homologados [PDF]*. <https://www.fcportugal.com/wp->

<content/uploads/2023/03/Manutencao-e-Qualidade-de-Percursos-Pedestres-Homologados-Folheto.pdf>

Fraga, A. (s.d). Manual Para O Investidor Turismo de natureza. *Associação para o Desenvolvimento do Sudoeste.*

https://www.minhaterra.pt/wst/files/ManualInvestidor_TurismoNatureza.pdf

Fredman, P., Haukeland, J. V., Tyrväinen, L., Stensland, S., & Reinius, S. W. (2021). Nature-based tourism in a Nordic context. *Nordic Perspectives on Nature-based Tourism*, 2-15. 10.4337/9781789904031.00008

Global Development Research Center. (2002). *Responsible Tourism in Destinations.* <https://www.gdrc.org/uem/eco-tour/cape-town-delcaration.html>

Google Maps (2024). *Passadiços da Barrinha de Esmoriz [Críticas]*. Disponível em [https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Barrinha+de+Esmoriz/@](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Barrinha+de+Esmoriz/@40.9572264,-)

[40.9572264,-8.6396899,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd2479a9067f0667:0x1452536bf3cdafd1!8m2!3d40.9572264!4d-](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Barrinha+de+Esmoriz/@40.9572264,-8.6396899,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd2479a9067f0667:0x1452536bf3cdafd1!8m2!3d40.9572264!4d-)

[8.6396899!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11ghdj_gnh?entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MDkyNS4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Barrinha+de+Esmoriz/@40.9572264,-8.6396899!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11ghdj_gnh?entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MDkyNS4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D)

Google Maps (2024). *Passadiços da Senhora da Piedade [Críticas]*. Disponível em [https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Senhora+da+Piedade/@](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Senhora+da+Piedade/@40.1040625,-)

[40.1040625,-8.2438125,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd22ef52b47c2849:0x442fa82e4373c0c8!8m2!3d40.1040625!4d-](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Senhora+da+Piedade/@40.1040625,-8.2438125,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd22ef52b47c2849:0x442fa82e4373c0c8!8m2!3d40.1040625!4d-)

[8.2438125!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11jp0zdyhc?entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MDkyNS4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+da+Senhora+da+Piedade/@40.1040625,-8.2438125!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11jp0zdyhc?entry=tту&g_ep=EgoyMDI0MDkyNS4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D)

Google Maps (2024). *Passadiços do Agroal [Críticas]*. Disponível em <https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Agroal/@39.8804899,->

[9.3941403,9.21z/data=!4m8!3m7!1s0xd22814d03878f87:0xdd650b6f64570f9a!8m2!3d39.6823844!4d-8.4373585!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11nnszs3tk?entry=tту](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Agroal/@39.8804899,-9.3941403,9.21z/data=!4m8!3m7!1s0xd22814d03878f87:0xdd650b6f64570f9a!8m2!3d39.6823844!4d-8.4373585!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11nnszs3tk?entry=tту)

Google Maps (2024). *Passadiços do Mondego [Críticas]*. Disponível em [https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Mondego+\(entrada+por+Videmonte\)/@40.5113923,-](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Mondego+(entrada+por+Videmonte)/@40.5113923,-)

[7.3864157,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd3ce72b823faf41:0x573af51df3471d4a!8m2!3d40.5113883!4d-7.3838408!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11mwyt99rr?entry=ttu](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Penedo+Furado/@39.6260193,-8.1646895,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd3ce72b823faf41:0x573af51df3471d4a!8m2!3d40.5113883!4d-7.3838408!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11mwyt99rr?entry=ttu)

Google Maps (2024). *Passadiços do Penedo Furado [Críticas]*. Disponível em [https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Penedo+Furado/@39.6260193,-](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Penedo+Furado/@39.6260193,-8.1646895,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd3ce72b823faf41:0x573af51df3471d4a!8m2!3d40.5113883!4d-7.3838408!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11mwyt99rr?entry=ttu)

[8.1646895,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd3ce72b823faf41:0x573af51df3471d4a!8m2!3d40.5113883!4d-7.3838408!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11mwyt99rr?entry=ttu](https://www.google.com/maps/place/Passadi%C3%A7os+do+Penedo+Furado/@39.6260193,-8.1646895,17z/data=!4m8!3m7!1s0xd3ce72b823faf41:0x573af51df3471d4a!8m2!3d40.5113883!4d-7.3838408!9m1!1b1!16s%2Fg%2F11mwyt99rr?entry=ttu)

Google Maps. (2023, outubro 18). *Passadiços do Mondego*. <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1y-dRQ90tBJUGIMoGPMgbvjAy0EQ13SE&ll=40.53061637698165%2C-7.307382691195881&z=13>

Groulx, M., Freeman, S., & Lemieux, C. (2022). Accessible nature beyond city limits – A scoping review. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 37. <https://doi.org/10.1016/j.iort.2022.100490>

Heraldica Civica. (2024). *Distrito da Guarda*. <https://www.heraldicacivica.pt/dist-guarda.html#gsc.tab=0>

Holanda, E. H., Mattos, C. M. C., & Gomes, B. N. (2021). Turismo acessível em áreas naturais: Educação ambiental e inclusiva. *Journal of Tourism & Development*, 36(2), 381-391. <https://proa.ua.pt/index.php/rtd/article/download/7347/18864/>

INE. (2023). *O que nos dizem os censos sobre as dificuldades sentidas pela população com incapacidades*. https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=588571456&att_display=n&att_download=y

Instituto Nacional de Reabilitação. (2005). *Turismo acessível turismo para todos*. <https://www.inr.pt/documents/11309/218027/turismo+acessivel+turismo+para+todos.pdf/a83e0235-e2e7-4a15-a035-ee89fa9ace82>

Instituto Nacional de Reabilitação. (2010). *Turismo acessível em Portugal*. <https://www.inr.pt/documents/11309/215189/turismo+acessivel+em+portugal.pdf/c652f1cb-fa51-4fa5-89c0-9eb2eb6b06d8>

Instituto Nacional para a Reabilitação (2020). *Glossário*. Disponível em <https://www.inr.pt/glossario>

- International Neuromodulation Society. (2021). *Motor Impairment*.
https://www.neuromodulation.com/index.php?option=com_content&view=article&id=260:motor-impairment&catid=21:definitions
- Iso-Ahola, S. E. (1982). Toward a social psychological theory of tourism motivation: A rejoinder. *Annals of Tourism Research*, 9(2), 256-262. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(82\)90049-4](https://doi.org/10.1016/0160-7383(82)90049-4)
- Kastenholz, E., & GW, P. (2004). "Destination Marketing: Profit- or Non-profit Marketing?" *Actas das III Jornadas Internacionais de Marketing Público e Não-Lucrativo*, 274-284. https://www.researchgate.net/publication/261638153_Destination_Marketing_Profit-or_Non-profit_Marketing
- Kastenholz, E., & Ladero, M. (2009). Turismo accesible como ejemplo de responsabilidad social en las empresas y destinos turísticos. El caso de Lousã (Portugal). *ROTUR Revista de Ocio y Turismo*, 2, 175-194. 10.17979/rotur.2009.2.1.1240
- Kastenholz, E., & Rodrigues, Á. (2011, august 1). Discussing the Potential Benefits of Hiking Tourism in Portugal. *Anatolia*, 18(1), 5-21. <https://doi.org/10.1080/13032917.2007.9687033>
- Kay, T., & Jackson, G. (2018, february 13). Leisure Despite Constraint: The Impact of Leisure Constraints on Leisure Participation. *Journal of Leisure Research*, 23(4), 301-313. <https://doi.org/10.1080/00222216.1991.11969862>
- Kellerman, A. (2011). Mobility or mobilities: Terrestrial, virtual and aerial categories or entities? *Journal of Transport Geography*, 19, 729-737. <https://doi.org/10.1016/j.itrangeo.2010.08.015>
- Keninger, L. E., Gaston, K. J., Irvine, K. N., & Fuller, R. A. (2013, march). What are the Benefits of Interacting with Nature? *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10(3), 913-935. 10.3390/ijerph10030913
- Lorincz, K., & Banasz, Z. (2019, april). A Balaton térség imázsa a helyi lakosság szemszögéből – a fiatal népesség véleménye (Hungarian). *Modern Geográfia*, 14(4), 1-14. https://www.researchgate.net/publication/341001096_A_Balaton_terseg_imazsa_a_helyi_lakossag_szemszogeboel_-_a_fiatal_nepesség_veleménye_Hungarian
- Martins, J. B. (1996). Observação Participante: Uma Abordagem metodológica para a psicologia escolar. *Semina Ciências Sociais e Humanas*, 17(3), 266. DOI:[10.5433/1679-0383.1996v17n3p266](https://doi.org/10.5433/1679-0383.1996v17n3p266)

- MedioTejo. (2021). *Ourém | Passadiço do Agroal inaugurado no dia do hastear da bandeira azul*. <https://mediotejo.net/ourem-passadico-do-agroal-inaugurado-no-dia-do-hastear-da-bandeira-azul/>
- Medvednica. (s.d). *Caminhadas interpretativas*. <https://www.pp-medvednica.hr/turisticka-ponuda/interpretativne-setnje/>
- Melo, R., Rheenen, D. V., & Gammon, S. J. (2020). Part I: nature sports: a unifying concept. *Annals of Leisure Research*, 23(1), 1-18. <https://doi.org/10.1080/11745398.2019.1672307>
- MORAES, Roque (1999). Análise de conteúdo. *Revista Educação*, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999. Disponível em https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4125089/mod_resource/content/1/Roque-Moraes_Analise%20de%20conteudo-1999.pdf
- Moura, E., Ramos, R., Simões, S., & Li, Yufei. (2021). Técnica de análise de conteúdo: uma reflexão crítica. DOI: [10.34624/dws9-6j98](https://doi.org/10.34624/dws9-6j98)
- Município da Guarda. (2022). *Concelho*. <https://www.mun-guarda.pt/municipio/concelho/>
- Município da Guarda. (2024). *Passadiços do Mondego recebem “Óscar do Turismo” na Gala dos World Travel Awards, em Berlim*. <https://www.mun-guarda.pt/noticias/1954-passadicos-do-mondego-recebem->
- Município Vila Rei. (2022). *Passadiços do Penedo Furado & Rota dos Miradouros um paraíso sustentável no centro de Portugal* [PDF]. https://pnap.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/fichas_projeto/apresentacoes/2022/06_CM_Vila_de_Rei_apresentacao.pdf
- Mustapha, A., Azman, I., & Ibrahim, Y. (2013). Barriers to Community Participation in Tourism Development in Island Destination. *Journal of Tourism, Hospitality & Culinary Arts*, 5(1), 102-124. https://www.researchgate.net/publication/304254616_Barriers_to_Community_Participation_in_Tourism_Development_in_Island_Destination
- Neulinger, J. (1975). The psychology of leisure: Neulinger, John. Research Approaches to the Study of Leisure. Springfield, IL: C. C. Thomas, 1974, xxii + 216 . *Behavior Therapy*, 6(2), 294-295. [https://doi.org/10.1016/S0005-7894\(75\)80167-5](https://doi.org/10.1016/S0005-7894(75)80167-5)

- Nyaupane, G. p., & Andereck, K. L. (2007). Understanding Travel Constraints: Application and Extension of a Leisure Constraints Model. *Journal of Travel Research*, 46(4), 433-439. 10.1177/0047287507308325
- Oehmer-Pedrazzi, F., Kessler, S. H., Humprecht, E., Sommer, K., & Castro, L. (Eds.). (2022). *Standardisierte Inhaltsanalyse in der Kommunikationswissenschaft – Standardized Content Analysis in Communication Research: Ein Handbuch - A Handbook*. Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-36179-2>
- OMS. (2004). *Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde*. <https://catalogo.inr.pt/documents/11257/0/CIF+2004>
- ONU. (2018). International Day of Persons with Disabilities (IDPD), 3 December 2018 | Division for Inclusive Social Development (DISD). <https://social.desa.un.org/issues/disability/events/international-day-of-persons-with-disabilities-idpd-3-december-2018>
- ONU. (2023). *Envelhecimento*. <https://unric.org/pt/envelhecimento/>
- Orakani, N. (2020). From constraints to participation: A study of the behaviour of New Zealand travellers with mobility impairments. *Open Access Te Herenga Waka-Victoria University of Wellington Thesis*. <https://doi.org/10.26686/wgtn.17141999>
- Organização Mundial Do Turismo. (2022). *TravelBI by Turismo de Portugal - Código Mundial de Ética do Turismo | 2005*. <https://travelbi.turismodeportugal.pt/sustentabilidade/codigo-mundial-de-etica-do-turismo-2005>
- Pagán, R. (2012). Time allocation in tourism for people with disabilities. *Annals of Tourism Research*, 39, 1514-1537. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.04.005>
- Passadiços de Portugal (2024). *Passadiços da região centro de Portugal*. <https://www.facebook.com/groups/passadicosdeportugal/posts/1424573498182839/>
- Passadiços do Mondego. (2022). *Passadiços do Mondego, Guarda*. <https://www.passadicosdomondego.pt/passadicos-do-mondego.html>
- Portaria nº. 1465/2004 do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (2004). Diário da República, nº 294 Série I-B, pp 7162-7169. <https://dre.tretas.org/dre/179531/portaria-1465-2004-de-17-de-dezembro>
- Queiroz, A. L. (2009). Turismo de natureza acessível – percursos pedestres. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (11), 161-170. <https://doi.org/10.34624/rtd.v0i11.13505>

- Reinius, S., Kling, K., & Ioannides, D. (2023). Access to Nature for Persons with Disabilities: Perspectives and Practices of Swedish Tourism Providers. *Tourism Planning & Development*, 20, 336-354. <https://doi.org/10.1080/21568316.2022.2160489>
- Rodrigues, Á. (2006). Os trilhos pedestres como uma actividade de lazer, recreio e turismo – uma análise exploratória ao mercado dos trilhos pedestres em Portugal. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (6), 83-94. <https://doi.org/10.34624/rtd.v0i6.13801>
- Rodrigues, Á., & Kastenholz, E. (2007). Hiking as a Recreational and Tourist Activity –Comparing Portuguese Hikers with those from other Nationalities. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 83-91. [10.34624/rtd.v0i7/8.13731](https://doi.org/10.34624/rtd.v0i7/8.13731)
- Rosário, T. V., Eusébio, C. d. A., & Devile, E. (2023). Nível de Acessibilidade da oferta turística: uma revisão sistemática de literatura. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 41, 471-485. <https://doi.org/10.34624/rtd.v41i0.30765>
- Sapp, W. (2010). Visual Impairment. *International Encyclopedia of Education (Third Edition)*, 880-885. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-044894-7.01108-8>
- Shi, L., Cole, S., & Chancellor, H. C. (2012). Understanding leisure travel motivations of travelers with acquired mobility impairments. *Tourism Management*, 33(1), 228-231. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2011.02.007>
- Silva, F., & Borges, I. (2019). Accessibility on the Santiago Ways: the Portuguese Central Way. *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 7(2). 10.21427/D7VC7
- Silva, S., Silva, L. F., & Vieira, A. (2023). Protected Areas and Nature-Based Tourism: A 30-Year Bibliometric Review. 15(15). 10.3390/su151511698
- Smith, R. W. (1987). Leisure of disable tourists: Barriers to participation. *Annals of Tourism Research*, 14(3), 376-389. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(87\)90109-5](https://doi.org/10.1016/0160-7383(87)90109-5)
- Snepenger, D., King, J., Marshall, E., & Uysal, M. (2006). Modeling Iso-Ahola's Motivation Theory in the Tourism Context. *Journal of Travel Research*, 45(2), 140-149. <https://doi.org/10.1177/0047287506291592>
- Soares, A., & Breda, Z. (2014). Destinos turísticos acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida: uma realidade? O caso da cidade de Aveiro. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 3, 383-396. <https://doi.org/10.34624/rtd.v3i21/22.12151>
- Sousa, A. (2014). Turismo de passeio pedestres/ pedestrianismo como promotor de benefícios: o caso do Funchal (Madeira / Portugal). *Revista de Investigación en turismo y desarrollo local*, 7(16). <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8171084.pdf>

- Tomé, M. (2014). Turismo e mobilidade reduzida. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 4. <https://doi.org/10.34624/rtd.v4i21/22.12395>
- Tourism of Australia. (2017). *Nature Based Tourism Manifesto*. <https://www.ttf.org.au/wp-content/uploads/2017/06/Nature-Based-Tourism-Manifesto.pdf>
- Tovar, Z & Carvalho, P (2013). Pedestrianismo e Percursos Pedestres em Portugal. XII Colóquio Ibérico de Geografia. Disponível em [https://www.researchgate.net/publication/312317729 Pedestrianismo e Percursos Pedestres em Portugal](https://www.researchgate.net/publication/312317729_Pedestrianismo_e_Percursos_Pedestres_em_Portugal)
- Tovar, Z. (2011). Pedestrianismo, percursos pedestres e turismo de passeio pedestre em Portugal. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, (16), 145-159. <https://doi.org/10.34624/rtd.v0i16.13397>
- Tovar, Z., & Carvalho, P. (2013). Percursos Pedestres e Turismo de Passeio Pedestre em Portugal. *Imprensa da Universidade de Coimbra*, 413-436. http://dx.doi.org/10.14195/978-989-26-0754-2_15
- Trindade, M. N. (2004). A pessoa portadora de deficiência como turista. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 1, 73-79. <https://doi.org/10.34624/rtd.v0i1.14332>
- TripAdvisor (s.d). *Passadiços da Barrinha de Esmoriz*. Disponível em [https://www.tripadvisor.pt/Attraction_Review-g1938286-d12911008-Reviews-Passadicos da Barrinha de Esmoriz-Esmoriz Aveiro District Northern Portugal.html](https://www.tripadvisor.pt/Attraction_Review-g1938286-d12911008-Reviews-Passadicos_da_Barrinha_de_Esmoriz-Esmoriz_Aveiro_District_Northern_Portugal.html)
- TripAdvisor (s.d). *Penedo Furado – Vila de Rei*. Disponível em [https://www.tripadvisor.pt/Attraction_Review-g3526972-d5003159-Reviews-Penedo Furado-Vila de Rei Castelo Branco District Central Portugal.html](https://www.tripadvisor.pt/Attraction_Review-g3526972-d5003159-Reviews-Penedo_Furado-Vila_de_Rei_Castelo_Branco_District_Central_Portugal.html)
- Tur4All. (2023). *Accessible Portugal*. <https://www.tur4all.com/pt/quem-somos/accessible-portugal>
- Tur4All. (2024). *Passadiços do Penedo Furado*. <https://www.tur4all.com/resources/passadicos-do-penedeo-furado>
- Turismo Centro de Portugal. (2020). *Passadiço para a senhora da piedade, já inaugurado, é atração na Lousã*. Diário de Coimbra. <https://turismodocentro.pt/2020/09/passadico-para-a-senhora-da-piedade-ja-inaugurado-e-atracao-na-lousa-diario-de-coimbra/>
- Turismo Centro de Portugal. (2024). *Guarda*. <https://turismodocentro.pt/concelho/guarda/>
- Turismo Centro Portugal (2024a). *Passadiços da Ria de Aveiro*. Disponível em <https://turismodocentro.pt/artigo/passadicos-da-ria-de-aveiro/>

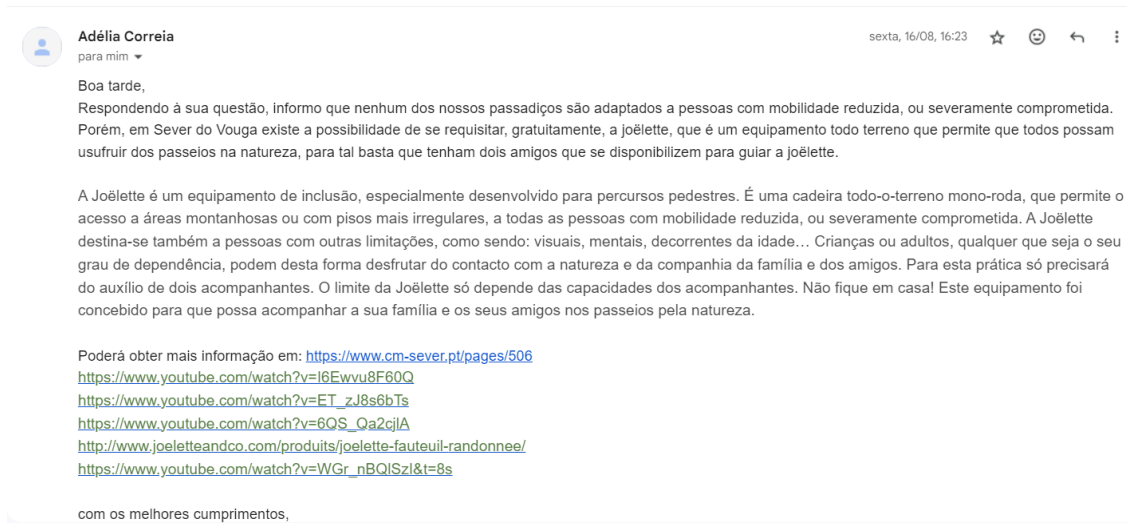
- Turismo Centro Portugal (2024b). *Passadiços da Região de Coimbra*. Disponível em <https://turismodocentro.pt/artigo/passadicos-da-regiao-de-coimbra/>
- Turismo Centro Portugal (2024c). *Passadiços Médio Tejo*. Disponível em <https://turismodocentro.pt/artigo/passadicos-do-medio-tejo/>
- Turismo Centro Portugal (2024d). *Passadiços da Serra da Estrela*. Disponível em <https://turismodocentro.pt/artigo/passadicos-da-serra-da-estrela/>
- Turismo Centro Portugal. (2024a). *Passadiços do Centro*. <https://turismodocentro.pt/passadicos-do-centro-de-portugal/>
- Turismo de Portugal (2017). *Estratégia Turismo 2027*. <https://www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/estrategia-turismo-2027.pdf>
- Turismo de Portugal (2023a). *Plano Estratégico Nacional do Turismo (revisão) | 2013*. <https://travelbi.turismodeportugal.pt/politicas-e-estrategia/plano-estrategico-nacional-do-turismo-revisao-2013/>
- Turismo de Portugal (2023b). *Sustentabilidade no turismo*. <https://business.turismodeportugal.pt/pt/crescer/sustentabilidade/Paginas/default.aspx>
- Turismo de Portugal (2024). *Programa All for All - Portuguese Tourism*. <https://business.turismodeportugal.pt/pt/Conhecer/programas-iniciativas/Paginas/all-for-all-portuguese-tourism.aspx>
- Turismo de Portugal (2024). *Programa Praia Acessível, Praia para Todos*. <https://business.turismodeportugal.pt/pt/Gerir/reconhecimento-externo/premios-distincoes/Paginas/prai-a-cessivel-prai-a-para-todos.aspx>
- Turismo de Portugal (s.d). *Itinerários turísticos acessíveis de Portugal*. <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/all-for-all/itinerarios-turisticos-acessiveis-de-portugal.pdf>
- Turismo de Portugal. (2006). *10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal - Turismo de Natureza*. <https://docplayer.com.br/9280394-10-produtos-estrategicos-para-o-desenvolvimento-do-turismo-em-portugal-turismo-de-portugal-turismo-de-natureza.html>

- Turismo de Portugal. (2013, agosto). *Turismo Acessível para Todos, Recomendações da OMT*. <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/all-for-all/recomendacoes-omt-turismo-acessivel-para-todos.pdf>
- Turismo de Portugal. (2014). *Guia de Boas Práticas de Acessibilidade – Turismo Ativo*. <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/all-for-all/guia-boas-praticas-turismo-ativo-fev-2014.pdf>
- Turismo de Portugal. (2014). *Um mundo para todos- declaração da cimeira mundial “destinos para todos”*. <https://business.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/all-for-all/um-mundo-para-todos-declaracao-conf-mundial-destinations-montreal-out-2014.pdf>
- Turismo do Centro Portugal (2024). *Passadiços do Centro*. <https://turismodocentro.pt/passadicos-do-centro-de-portugal/>
- United Nations (2021). *Department of economic and social affairs - disability: Promoting accessible tourism for all | Division for Inclusive Social Development (DISD)*. <https://www.un.org/development/desa/disabilities/issues/promoting-accessible-tourism-for-all.html>
- UNWTO. (2016). *Manual on Accessible Tourism for All: Principles, Tools and Best Practices*. Best practices in accessible tourism. Module V. <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284418091?role=tab>
- UNWTO. (s.d). *Ecoturismo y areas protegidas*. <https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible/ecoturismo-areas-protegidas>
- UNWTO. (s.d). *Sustainable development*. <https://www.unwto.org/sustainable-development>
- Viana, F. C., & Nascimento, M. A. (2009). *O turismo de natureza como atrativo turístico do município de Portalegre, Rio Grande do Norte. Turismo e Paisagens Cársticas*, 2(1). https://www.cavernas.org.br/wp-content/uploads/2021/07/ptpc_v2_n1_079-096.pdf
- Visit Madeira. (2022). *Queimadas*. <https://visitmadeira.com/pt/o-que-fazer/exploradores-da-natureza/atividades/caminhadas/queimadas/>
- Walking Portugal. (s.d). *Marcação de Percursos Pedestres*. https://www.walkingportugal.com/b_paginas_globais/WalkingPortugal_marcao_per_cursos.html
- Web Accessibility Initiative. (2023). *What's New in WCAG 2.2 | Web Accessibility Initiative (WAI)*. <https://www.w3.org/WAI/standards-guidelines/wcag/new-in-22/>

- Wikiloc (s.d). *Passadiços – Barrinha de Esmoriz*. Disponível em <https://pt.wikiloc.com/trilhas-caminhada/passadicos-barrinha-de-esmoriz-18790428>
- Wikiloc (s.d). *Passadiços do Penedo Furado*. Disponível em <https://pt.wikiloc.com/trilhas-trekking/passadico-do-penedo-furado-35250392>
- World Health Organization. (2023a). *Blindness and vision impairment*. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/blindness-and-visual-impairment>
- World Health Organization. (2023b). *Deafness and hearing loss*. https://www.who.int/health-topics/hearing-loss#tab=tab_1
- World Tourism Organization (UNWTO). (2015). *Manual on Accessible Tourism for All - Public-Private Partnerships and Good Practices*. <https://doi.org/10.18111/9789284416585>
- World Tourism Organization (Vol. 12). (2015). *Affiliate Members Global Report, Volume 12 – Cultural Routes and Itineraries*. <https://doi.org/10.18111/9789284417704>
- World Tourism Organization. (1980). *Manila Declaration on World Tourism, UNWTO Declarations, 1*. <http://10.0.70.191/9789284419326>
- World Tourism Organization. (2019). *Walking Tourism - Promoting Regional Development*. <https://doi.org/10.18111/9789284420520>
- World Tourism Organization. (2021, may). *Accessibility and Inclusive Tourism Development in Nature Areas – Compendium of Best Practices*, 76. <https://doi.org/10.18111/9789284422777>
- Xunta de Galicia. (2018). *Declaração de acessibilidade*. <https://www.caminodesantiago.gal/pt/utilidades-do-portal/accesibilidade>
- Yau, M., Mckercher, B., & Packer, T. (2004). Traveling with a disability: More than an Access Issue. *Annals of Tourism Research*, 31(4), 946-960. 10.1016/j.annals.2004.03.007
- Zabini, E. (2012). Cultural Routes and Intangible Heritage. *Almatourism - Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 3(5), 59-80. <https://doi.org/10.6092/issn.2036-5195/3188>
- Zajadacz, A. (2017). Attitudes of Future Tourism Sector Employees Towards Organise Accessible Tourism. *Tourism. Management Studies*, 5, 49-56. 10.17265/2328-2185/2017.01.005
- Zsarnoczky, M. (2018). THE FUTURE CHALLENGE OF ACCESSIBLE TOURISM IN THE EUROPEAN UNION. *Journal of Management*, 33, 39-43. https://www.researchgate.net/publication/330290669_THE_FUTURE_CHALLENGE_OF_ACCESSIBLE_TOURISM_IN_THE_EUROPEAN_UNION

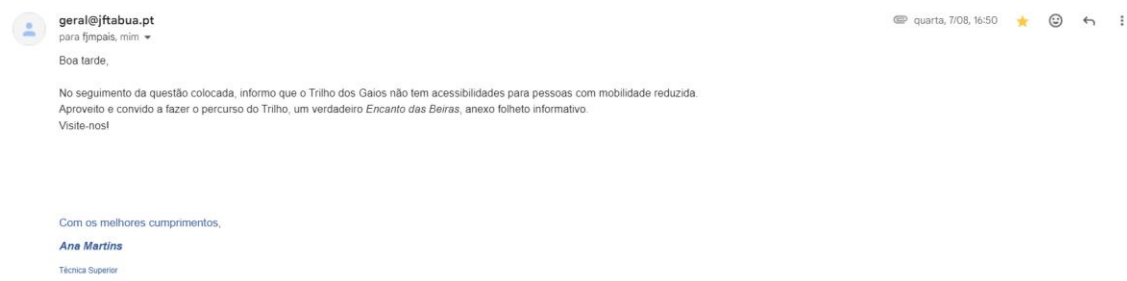
Anexos

Anexo 1: Resposta por parte da Câmara Municipal de Sever de Vouga



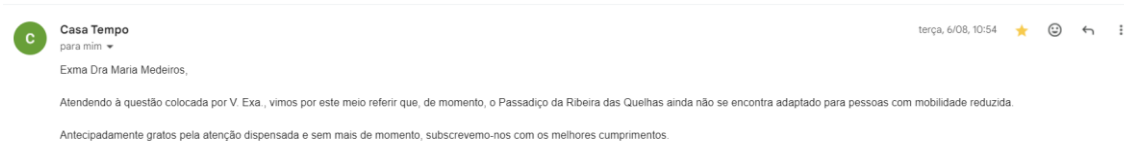
Anexo 1: Resposta por parte da Câmara de Sever de Vouga, relativa ao Passadiços do gresso – Sanfins, Sever de Vouga. Fonte: Gmail

Anexo 2: Resposta por parte da Junta de Freguesia de Tábua



Anexo 2: Resposta por parte da Junta de Freguesia de Tábua, relativa ao Passadiços de Vale de Gaios. Fonte: Gmail

Anexo 3: Resposta por parte da Praia das Roscas



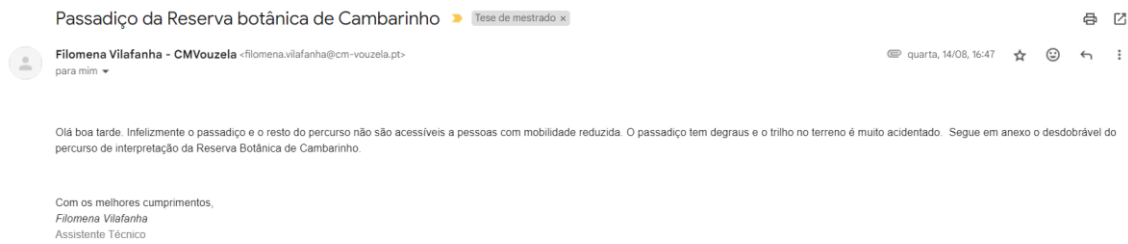
Anexo 3: Resposta por parte da Praia das Rocas, relativa ao Passadiços da Ribeira de Quelhas. Fonte: Gmail

Anexo 4: Resposta por parte da Câmara Municipal de Figueiró dos Vinhos



Anexo 4: Resposta por parte da Câmara Municipal de Figueiró dos Vinhos, relativa ao Passadiços das Fragas de São Simão. Fonte: Gmail

Anexo 5: Resposta por parte da Câmara Municipal de Vouzela



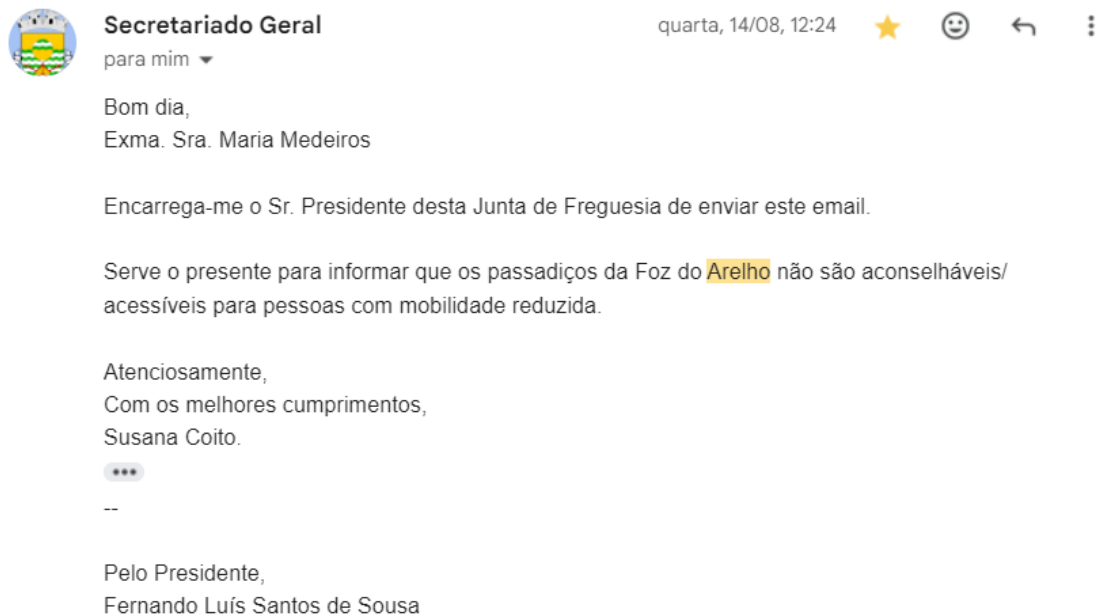
Anexo 5: Resposta por parte da Câmara Municipal de Vouzela, relativa ao Passadiços da Reserva botânica de Cambarinho. Fonte: Gmail

Anexo 6: Resposta por parte da Câmara Municipal de Oleiros



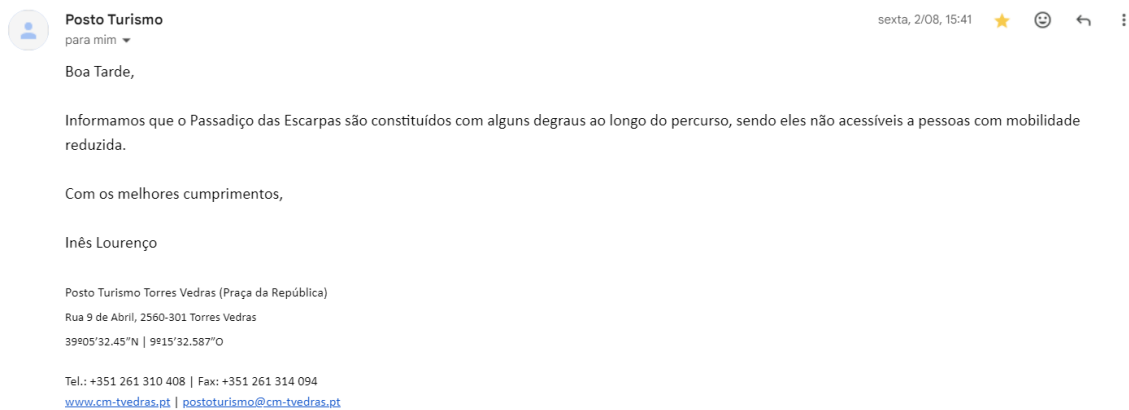
Anexo 6: Resposta por parte da Câmara Municipal de Oleiros, relativa ao Passadiços do Orvalho. Fonte: Gmail

Anexo 7: Resposta por parte do Secretariado-Geral



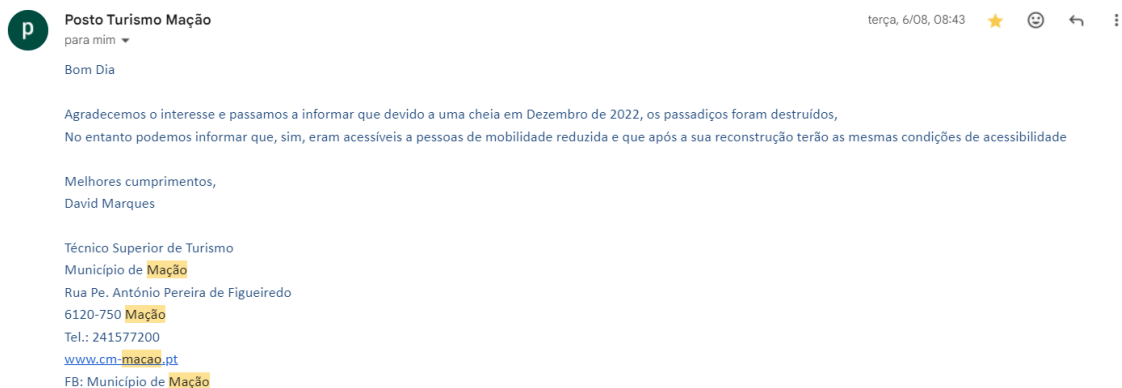
Anexo 7: Resposta por parte do Secretariado-Geral, relativa ao Passadiços da Foz do Arelho. Fonte: Gmail

Anexo 8: Resposta por parte do Posto de Turismo de Torres Vedras



Anexo 8: Resposta por parte do Posto de Turismo de Torres Vedras, relativa ao Passadiços das Escarpas. Fonte: Gmail

Anexo 9: Resposta por parte do Posto de Turismo Mação




Anexo 9: Resposta por parte do Posto de Turismo Mação, relativa ao Passadiços da Ortiga. Fonte: Gmail

Anexo 10: Resposta por parte da Junta de Freguesia de Esmoriz



Anexo 10: Resposta por parte da Junta de Freguesia de Esmoriz, relativa ao Passadiços da Barrinha de Esmoriz. Fonte: Gmail

Anexo 11 : Resposta por parte da Câmara Municipal da Lousã

 **Maia Costa** <Maia.Costa@cm-lousa.pt>
para mim, Câmara ▾ sexta, 2/08, 16:17 ★ 😊 ↶ ⋮

Boa Tarde


Na sequência da sua solicitação informamos que os passadiços são acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida. O que leva do Cabo do Soito ao Castelo está rampeado no início e no fim do percurso e tem 2 entradas a meio. Já o que liga o Castelo às Piscinas da Senhora da Piedade apenas é parcialmente acessível. Não o é totalmente dada a elevada diferença de cota, mas, mais abaixo tem rampa de acesso até ao plano de água.

Gratos pela atenção

Com os melhores cumprimentos.


Vitor Maia Costa Técnico Superior Coordenador Unidade de Cultura e Turismo	Câmara Municipal da Lousã Biblioteca Municipal Comendador Montenegro Av. Coelho da Gama 3200-200 Lousã Tel. + 351 239 990 383 www.cm-lousa.pt
--	---

maia.costa@cm-lousa.pt



Anexo 11: Resposta por parte da Câmara Municipal da Lousã, relativa à acessibilidade dos Passadiços da Senhora da Piedade. Fonte: Gmail

Anexo 12: Resposta por parte da Câmara Municipal de Ourém


 **parque.agroal@mail.cm-ourem.pt**
para CMO-Parque, mim ▾ segunda, 5/08, 15:35 ★ 😊 ↶ ⋮

Boa tarde Sra. Maria Medeiros,

O Passadiço do Agroal é acessível em toda a sua extensão (~800m), no entanto, o acesso ao passadiço para entrada e saída de cadeiras de rodas tem que ser feito pelo lado junto à ponte, perto da praia fluvial, uma vez que do outro lado o caminho que leva até ao mesmo é algo acidentado.

Com os melhores cumprimentos,

Luisa Marques

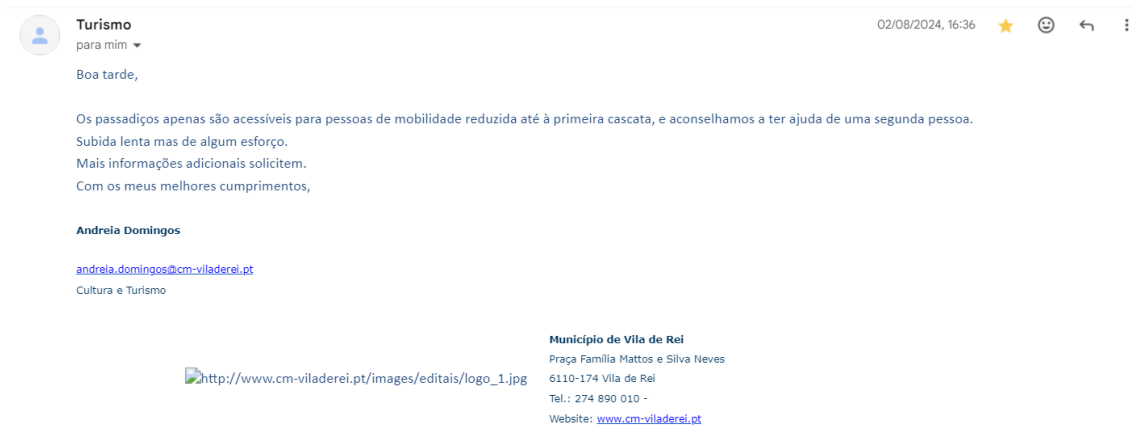

PARQUE NATUREZA DO AGROAL
Divisão de Ação Cultural

Parque Natureza do Agroal
EM525 Rua Principal do Agroal
2435-201 Formigais
T+351 249 550 200

T +351 249 540 900 (Ext.6823)
F +351 249 540 908
www.ourem.pt

Anexo 12: Resposta por parte da Câmara Municipal de Ourém relativa à acessibilidade dos Passadiços de Agroal. Fonte: Gmail

Anexo 13: Resposta por parte da Câmara Municipal de Vila de Rei



**Anexo 13: Resposta por parte da Câmara Municipal de Vila de Rei relativa à acessibilidade dos Passadiços do Penedo Furado.
Fonte: Gmail**

Anexo 14: Grelha de avaliação de percursos pedestres [Requisitos estruturais]

Fatores de Avaliação [Requisitos Estruturais]		1 (Inexistente)	2 (Fraco)	3 (Satisfatório)	4 (Bom)	5 (Muito Bom)
<i>Percurso</i>	P1- Os percursos pedestres têm em todo o seu desenvolvimento um canal de circulação contínuo e desimpedido de obstruções com uma largura não inferior a 1.2m.					
	P2- Presença de pavimentos, com cores contrastantes e com uma berma para proporcionar segurança.					
	P3 - O percurso possui obstáculos como degraus ou barreiras que dificultam a passagem de cadeira de rodas.					
	P4 - As superfícies são regulares e estáveis, sem buracos ou desnivelamentos que possam representar perigo.					
	P5 - Existem áreas de passagem estreita que possam dificultar a circulação de cadeira de rodas.					
	P6 - O percurso é pavimentado e livre de obstáculos.					
	P7 - Existem trilhas largas o suficiente para a circulação de cadeira de rodas.					
	P8 - O pavimento é antiderrapante e seguro.					
	P9 – Presença de obstáculos como degraus, barreiras físicas ou portões estreitos.					
<i>Drenagem</i>	D1- A inclinação lateral do caminho varia entre os 20% e os 70%.					
	D2 - Há valetas ou inclinações ao longo do percurso pedestres.					
	D3 - Existem zonas para o escoamento da água para fora do percurso.					
	D4 - Presença de barreiras instaladas para desviar a água do caminho em áreas de maior inclinação.					

	Inclinação do terreno: evita grandes inclinações que possam dificultar a locomoção.					
<i>Pontes</i>	PO1- Presença de pontes ao longo do percurso.					
	PO2 – São adaptadas e seguras para a deslocação de cadeira de rodas.					
	PO3- Exigida a presença de um corrimão quando existe uma linha de queda superior a 1m.					
	PO4- Curvas e mudanças de direção um pouco acentuadas.					
<i>Sinalização</i>	S1 – As sinalizações estão posicionadas em alturas adequadas para serem visíveis por pessoas em cadeira de rodas.					
	S2- A sinalização é adequada à prática de um percurso pedestre.					
	S3 - Placas informativas que indicam o local, pontos de referência ou pontos de interesse.					
	S4 - Os obstáculos são claramente sinalizados e visíveis.					
	S5 - Sinais de direção devem ter um tamanho mínimo de 5 cm por risca					
	S6 - O percurso é definido como grande rota (GR) ou pequena rota (PR) ou rota local (PL).					
	S7 – Mapas de fácil acesso e compreensão, com destaque para informações relevantes para pessoas com deficiência.					
	S8- Sinalização tátil e auditiva para orientação de pessoas com deficiência visual.					
	S9- Placas informativas no início e no fim do percurso.					
	S10- Existem vários sinais no mesmo posto, mas a informação mais importante está no topo.					
E1- Apresentam equipamentos de apoio como por exemplo <i>joelletes</i> , scooters, bicicletas manuais ou barras direcionais.						

<i>Equipamentos de apoio</i>	E2 - As informações sobre o percurso estão disponíveis em formatos acessíveis, como <i>braille</i> ou áudio.					
	E3 - Existem pontos de referência visuais ou táteis para ajudar na orientação.					
	E4 - Existem áreas de descanso ao longo do percurso.					
	E5 - Existem áreas de alimentação.					
	E6 - Acesso a áreas de banho através de um terreno plano.					
	E7- As casas de banho estão totalmente adaptadas.					
	E8- Fontes de água potável acessíveis.					
	<i>Comunicação</i>	C1- Disponibilização das informações em <i>braille</i> ou através de Símbolos Pictográficos para a Comunicação [SPC].				
C2- Formação especializada dos guias.						
C3- Presença de áudio-guias.						
C4- Realização de visitas guiadas para todas as pessoas com incapacidade.						
C5- Presença de profissionais especializados em Língua Gestual Portuguesa.						
<i>Segurança</i>	SE1- Iluminação adequada em áreas de acesso noturno.					
	SE2- Barreiras de proteção em áreas de risco.					
	SE3 – Presença de profissionais que apoiem as pessoas com mobilidade reduzida.					
	SE4- Existência de sistemas de emergência em caso de necessidade.					
	SE5- Consideração das restrições ambientais e geográficas que possam dificultar a locomoção.					
	SE6- Perigo de quedas de pedras.					
	SE7- Perigo de inundações.					
	SE8- Perigo de queda de praticantes.					

	SE9- Existem troços escorregadios.				
<i>Corrimão</i>	C1 - O percurso possui rampas de acesso em áreas íngremes.				
	As rampas devem ter uma largura não inferior a 150 cm.				
	C2- As rampas têm inclinação adequada e são largas o suficiente.				
	C3 - Apresentam corrimãos duplos situados a altura da superfície da rampa de 0.75 m e de 0.9m, respetivamente.				
	C4 - Apresentam rampas alternativas.				
	C5 - As rampas são largas o suficiente e possuem uma inclinação adequada.				
	C6 - As inclinações das rampas são uniformes e fáceis para a deslocação de pessoas com incapacidade.				
C7 - Existem corrimãos disponíveis ao longo das rampas.					
<i>Transporte e Estacionamento</i>	E1 - O percurso possui áreas de estacionamento reservadas para pessoas com incapacidade.				
	E2 - Os lugares de estacionamento estão localizados perto do início do percurso.				
	E3 - O acesso do estacionamento até ao início do percurso é fácil e seguro para pessoas com mobilidade reduzida.				
	E4 - Há transportes públicos disponíveis e totalmente adaptados para a deslocação de pessoas com incapacidade.				
	E5 - Disponibilizam um serviço de <i>transfer</i> totalmente adaptado.				
	E6- Uso de apps facilitadoras para o uso de transportes públicos.				
	A1- Acessibilidade a pontos de interesse ao longo do percurso como áreas de observação de natureza.				

<i>Atrativos e interesses</i>	A2 – Informação sobre a fauna e a flora.					
	A3- Disponibilidade de atividades complementares acessíveis, como áreas de piquenique.					
	A4- O ecossistema é mantido e preservado ao longo do percurso pedestre.					
	A5- Necessidade de retirar a vegetação que possa perturbar a continuidade do percurso pedestre.					
	A6- Possibilidade de os impactos ambientais do pedestrianismo serem consideráveis.					

Anexo 14: Grelha de avaliação de percursos pedestres [Requisitos estruturais]. Fonte: Elaboração própria com base em Decreto-Lei nº 163/2006, Crawford e Godbey (1987), Daniels et al (1987), Darcy e Daruwalla (2005), Devile e Moura (2021), Devile e Kastenholz (2018), UNWTO (2016).

Anexo 15: Grelha de avaliação de percursos pedestres [Requisitos interpessoais]

Fatores de Avaliação [Requisitos Interpessoais]		1 (Inexistente)	2 (Fraco)	3 (Satisfatório)	4 (Bom)	5 (Muito Bom)
<i>Informação de planeamento</i>	Disponibilidade de informação sobre a acessibilidade.					
	Existem guias ou recursos específicos para pessoas com incapacidade.					
	Informações sobre o percurso, incluindo distâncias, graus de dificuldade e pontos de interesse.					
	Disponibilidade de recursos <i>online</i> ou materiais impressos com informação sobre a acessibilidade do percurso.					
<i>Acessibilidade do destino</i>	Disponibilização de informações sobre acessibilidade de instalações locais como por exemplo hotéis, restaurantes, etc.					
	Acessibilidade das atrações turísticas locais.					
<i>Planeamento antecipado de necessidades específicas</i>	Disponibilidade de serviços adaptados mediante solicitação prévia (ex. cadeiras de rodas ou intérpretes de língua gestual)					
	Informações sobre assistência médica de emergência na área do percurso.					
<i>Disponibilidade de recursos de suporte durante o percurso</i>	Existem serviços de apoio ao viajante durante o percurso pedestre.					
	Apoio de profissionais especializados em acessibilidade durante o percurso.					
	Disponibilização de mapas e guias acessíveis.					

Anexo 15: Grelha de avaliação de percursos pedestres [Requisitos interpessoais]. Fonte: Elaboração própria com base em Decreto-Lei nº 163/2006, Crawford e Godbey (1987), Daniels et al (1987), Darcy e Daruwalla (2005), Devile e Moura (2021), Devile e Kastenholz (2018), UNWTO (2016).

Anexo 16: Resultados ao critério Pontes da Barrinha de Esmoriz

Comentário <i>Online</i>	Observação Participante	Futuras Melhorias
<p>“São excelentes exceto a parte da ponte que é um pouco íngreme para uma cadeira de rodas” (C15, <i>Facebook</i>)</p>	<p>A ponte sobre a lagoa é a atração principal deste passadiço, no entanto, é possível confirmar que é um pouco íngreme (1 e 2). Na opinião da investigadora, a ponte não está adaptada e não é segura para uma pessoa com mobilidade reduzida. É necessária a ajuda de uma segunda pessoa que a apoie e a ajude na subida e na descida, caso contrário torna-se difícil a realização desta parte do percurso, obrigando-a a voltar para trás.</p> <p>1.</p>  <p>2.</p> 	<p>Em primeiro lugar, deveria ser realizada, sempre que possível, uma inspeção da ponte, para verificação das tábuas degradadas.</p> <p>Sugere-se a instalação de uma rampa com uma inclinação adequada para as pessoas com incapacidade física, uma vez que facilita a sua deslocação ao fazer a travessia da ponte.</p>

Anexo 16: Resultados relativos ao critério ponte dos passadiços da Barrinha de Esmoriz. Fonte: Elaboração própria com base nas informações retiradas no Facebook

Anexo 17: Área de descanso e fontes água potável do passadiço da Senhora da Piedade



*Anexo 17: Área de descanso e fonte de água potável do passadiço da Senhora da Piedade
Fonte: Elaboração própria*

Anexo 18: Áreas de piquenique e ecossistema dos passadiços da Senhora da Piedade e Castelo da Lousã



*Anexo 18: Áreas de piquenique e ecossistema dos passadiços da Senhora da Piedade e Castelo da Lousã. Fonte:
Elaboração própria*

Anexo 19: Ponte do Passadiço do Penedo Furado



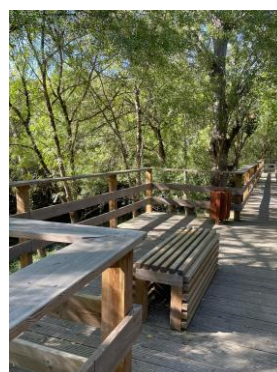
Anexo 19: Ponte Passadiço Penedo Furado.
Fonte: Elaboração própria

Anexo 20: Praia Fluvial do Penedo Furado



Anexo 20: Praia Fluvial Penedo Furado. Fonte: Elaboração própria

Anexo 21: Áreas de alimentação e áreas de descanso no início e a meio do passadiço do Agroal



Anexo 21: Áreas de alimentação e áreas de descanso no início e a meio do passadiço do Agroal. Fonte: Elaboração própria

