

UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA

VALORIZAR A EXPERIÊNCIA ATRAVÉS DO TURISMO:
O Caso de Lisboa

O Turismo Sénior como Oportunidade à Inclusão Social da 3ª Idade



Sílvia Maria Esteves Pedro
(Licenciada)

Dissertação para Obtenção do Grau de Mestre em Design

Orientador Científico: Doutor Fernando Moreira da Silva

Júri:

Presidente: Doutora Maria Leonor Ferrão
Vogais: Doutora Cristina Caramelo Gomes
Doutor Fernando Moreira da Silva

Lisboa, Dezembro de 2009

UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA

VALORIZAR A EXPERIÊNCIA ATRAVÉS DO TURISMO:
O Caso de Lisboa

O Turismo Sénior como Oportunidade à Inclusão Social da 3ª Idade



Sílvia Maria Esteves Pedro
(Licenciada)

Dissertação para Obtenção do Grau de Mestre em Design

Orientador Científico: Doutor Fernando Moreira da Silva

Júri:

Presidente: Doutora Maria Leonor Ferrão
Vogais: Doutora Cristina Caramelo Gomes
Doutor Fernando Moreira da Silva

Lisboa, Dezembro de 2009

**VALORIZAR A EXPERIÊNCIA ATRAVÉS DO TURISMO:
O Caso de Lisboa**

O Turismo Sénior como Oportunidade à Inclusão Social da 3ª Idade



RESUMO

A cidade de Lisboa não está preparada para dar as boas vindas a todos quantos a desejam visitar. Perante a evidente diversidade humana, a persistência de barreiras arquitectónicas num espaço designado como público contraria profundamente os princípios de igualdade de oportunidade para todos os cidadãos.

Tendo-se verificado que a existência de legislação no âmbito da Acessibilidade não é suficiente para garantir a sua aplicação; que o sector do Turismo é dos mais significativos da economia portuguesa; e que demograficamente se avança no sentido de um aumento significativo do índice de envelhecimento, considerou-se pertinente a utilização do sector do turismo para, através da prática do *Design for All*, contribuir para a promoção de um espaço público de qualidade superior em áreas vocacionadas para o turismo sénior na cidade de Lisboa, antevendo as vantagens económicas e sociais resultantes da conquista de uma maior diversidade de utilizadores, quer turistas, quer população residente.

Neste sentido, o projecto de investigação desenvolveu-se através da análise de percursos turísticos da cidade de Lisboa, tendo-se assinalado obstáculos e proposto soluções universais. Solicitaram-se pareceres a peritos em Turismo e *Design for All*, fundamentais para validar os resultados obtidos.

Concluiu-se com este trabalho que um destino acessível é turisticamente mais atractivo, levando ao desenvolvimento do turismo sénior. Simultaneamente, um espaço público de qualidade, tendo como um dos pressupostos o ser acessível, é mais procurado pela sua população.

Logo, a utilização do turismo sénior como pretexto na promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas traduzir-se-ia em benefícios económicos e sociais para a cidade de Lisboa.

PALAVRAS CHAVE

Design Inclusivo; Barreiras Arquitectónicas; Turismo Inclusivo; Turismo Sénior em Lisboa

ABSTRACT

Lisbon is not prepared to welcome everybody that wish to visit it. Given the obvious human diversity, the persistence of architectural barriers within a space designated as public deeply contradicts the principles of equal opportunity for all citizens.

Considering that legislation in accessibility is insufficient to guarantee its application; that Tourism is one of the most significant sectors of the Portuguese economy; and that demographically, we are moving forward to an increase of elderly population, it is relevant to use the sector of tourism to, through the practise of *Design for All*, contribute to the promotion of an higher quality public space in areas of Lisbon that focus on senior tourism, foreseeing economical and social advantages that result in reaching a larger diversity of users, both tourists and residents.

Therefore, the research project was developed through the analysis of some Lisbon touristic routes, where obstacles were pointed and Universal solutions were proposed. Experts in the field of *Design for All* were asked to provide feed-back, which was fundamental to validate the obtained results.

The conclusions of this work is that an accessible destination is a touristically more attractive destination, developing therefore elderly tourism. Simultaneously, a quality public space, having as one of the assumptions to be accessible, is better searched by the resident population.

Therefore, using elderly tourism as a reason to promote accessibility in public space in touristic areas of the city brings social and economical benefits towards the city of Lisbon.

KEYWORDS

Inclusive Design; Architectural Barriers; Inclusive Tourism; Lisbon Senior Tourism

AGRADECIMENTOS

Professor Doutor Fernando Moreira da Silva, Mãe e Pai, Pedro Jordão, Tânia Salsinha, Alejandra e Mariana Sandoval, Jorge Lino, Marco Geraldês, Gonçalo Trindade, Ana Paula Alves, Tânia Franco, Marta Pereira, Pedro Santos, Hélder Malícia, Maria João Sobral, Sandra Macieira, Lídia Amorim, Paula Rebelo, António Bastos, Pedro Dinis, António Passinhas, Paula Pezzato, Ana Barreiros, Anselmo Vaz, Maria Almeida, Paula Lagrange, Daniela Valente, Hélder Gaspar, Gonçalo Sousa, Dina Costa, Samuel Magno, Vítor Vaz, Eduardo Cabido, Dora Lampreia, Luís Ramos, Susana Santos, Helena Martins, Rita Castel Branco, Francesc Aragall, Imma Bonet, Salvador Mendes de Almeida e Associação Salvador, Ana Garcia e Accessible Portugal, Carlos Pereira, Ernesto Carvalhinho, Alberto Marques e Luís Boavida, Peter Neumann, Pete Kercher, Marcus Ormerod, Renato Bispo, Jorge Falcato Simões, Pedro Homem Gouveia, André Barata Moura, Elisabeth Kastenholz, António Silva Pina, Enrique Rovira Beleta, Lilian Müller, Isabella Stefan, Ana Brígida, Paulo Dinis

A todos muito obrigada ☺

ÍNDICE DE TEXTO

1 | INTRODUÇÃO	1
1.1. Apresentação do Problema	1
1.2. Tema	3
1.3. Título e Subtítulo	3
1.4. Palavras-chave	3
1.5. Questão da Investigação	3
1.6. Objectivos da Investigação	3
1.7. Benefícios da Investigação	4
1.8. Metodologia Científica	5
1.9. Estrutura e Organização da Dissertação	11
2 | ENQUADRAMENTO	14
2.1. Introdução	14
2.2. Demografia	16
2.2.1. A População Mundial	18
2.2.2. A Situação Demográfica em Portugal	27
2.2.3. A População de Lisboa	35
2.3. O que Significa ser Idoso ?	41
2.4. A Importância do <i>Design for All</i>	48
2.5. O Conceito Europeu de Acessibilidade	60
2.6. Turismo	63
2.6.1. Definição de Turista e Turismo	64
2.6.2. O Sector do Turismo em Portugal	69
2.6.3. O Sector do Turismo em Lisboa	76
2.7. A Importância do <i>Tourism for All</i>	79
3 | CASO DE ESTUDO: BARCELONA	87
3.1. Introdução	87
3.2. Acessibilidade do Espaço Público de Zonas Turísticas da Cidade de Barcelona	88
3.2.1. <i>Caminant per Barcelona...</i>	100

4 | O CASO DE LISBOA	113
4.1. Introdução	113
4.2. Promoção da Acessibilidade na Cidade de Lisboa	114
5 | ANÁLISE DE ÁREAS TURÍSTICAS DE LISBOA	126
5.1. Introdução	126
5.2. Elaboração da Ficha de Critérios de Análise	127
5.2.1. <i>Checklist</i> de Análise de Espaço Público	129
5.3. Selecção dos Percursos Turísticos Analisados	132
5.3.1. Percurso Belém	134
5.3.1.1. Síntese de Percurso	135
5.3.1.2. Análise de Pormenor	144
5.3.2. Percurso Estrela/Prazeres/Alcântara/Docas	151
5.3.2.1. Síntese de Percurso	152
5.3.2.2. Análise de Pormenor	158
5.3.3. Percurso Bairro Alto/Cais do Sodré	163
5.3.3.1. Síntese de Percurso	165
5.3.3.2. Análise de Pormenor	171
5.3.4. Percurso Baixa/Chiado	179
5.3.4.1. Síntese de Percurso	181
5.3.5. Percurso Mouraria/Castelo/Alfama	190
5.3.5.1. Síntese de Percurso	192
5.3.6. Percurso Parque das Nações	200
5.3.6.1. Síntese de Percurso	202
5.3.6.2. Análise de Pormenor	208
5.4. Resultados	214
6 | VALIDAÇÃO DOS RESULTADOS	216
6.1. Introdução	216
6.2. Elaboração do Questionário	217
6.3. Apresentação do Painel de Peritos	221
6.3.1. Salvador Mendes de Almeida e a Associação Salvador	221
6.3.2. Ana Garcia e a <i>Accessible Portugal</i>	222
6.3.3. Francesc Aragall i Clavé	223
6.3.4. Imma Bonet i Pedrol	224
6.3.5. Marcus Ormerod	224
6.3.6. Peter Neumann	225
6.3.7. Renato Bispo	225

6.3.8. Carlos Pereira	226
6.3.9. Pedro Homem Gouveia	226
6.3.10. Jorge Falcato	227
6.3.11. André Barata Moura	227
6.3.12. Ernesto Carvalhinho	228
6.3.13. António Silva Pina	228
6.3.14. Pete Kercher	229
6.3.15. Isabella Steffan	230
6.3.16. Luís Boavida Portugal	230
6.3.17. Elisabeth Kastenholtz	231
6.3.18. Enrique Rovira-Beleta	231
6.4. Análise e Interpretação da Opinião dos Especialistas	232
6.4.1. Perguntas de Âmbito Contextual Geral	232
6.4.2. Perguntas de Âmbito Contextual Específico: a Cidade de Lisboa	236
6.4.2.1. Lisboa é Acessível?	237
6.4.2.2. Nível de Conhecimento sobre a Cidade de Lisboa	238
6.4.2.3. Nível de Acessibilidade do Espaço Público da Cidade	238
6.4.2.4. Aspectos Importantes para Garantir a Acessibilidade	242
6.4.2.5. Situações de Excepção	244
6.4.2.6. Relação Custo/Benefício de Promover a Acessibilidade	246
6.5. Síntese da Contribuição dos Especialistas	248
7 | CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	250
7.1. Introdução	250
7.2. Actividades Realizadas	250
7.2.1. Capítulo 2 | Enquadramento	250
7.2.2. Capítulo 3 | Caso de Estudo: Barcelona	251
7.2.3. Capítulo 4 | O Caso de Lisboa	252
7.2.4. Capítulo 5 | Análise de Áreas Turísticas de Lisboa	252
7.2.5. Capítulo 6 | Validação dos Resultados	253
7.3. Resultados Obtidos	254
7.4. Contributos da Dissertação	258
7.5. Desenvolvimentos Futuros	259
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	261
ANEXOS	278

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Esquema ilustrativo da Metodologia de Investigação	10
Figura 2: População mundial, 1950–2050, segundo vários cenários de projecção	21
Figura 3: Idade Média em 2005, cenário médio	24
Figura 4: Idade Média em 2050, cenário médio	24
Figura 5: Taxas de crescimento natural e migratório (%), Portugal, 1941–2007	28
Figura 6: Índice de envelhecimento por sexo, Portugal, 1940–2007	30
Figura 7: Esperança média de vida à nascença por sexo, Portugal, 1970–2007	31
Figura 8: Taxa de mortalidade infantil, Portugal, 1913–2007	31
Figura 9: Evolução da proporção da população jovem e idosa no total da população (%), Portugal, 1960–2050	32
Figura 10: Pirâmides etárias da população residente total, Portugal	33
Figura 11: Número de residentes do concelho de Lisboa, 1900–2001	35
Figura 12: Evolução da população com mais de 65 anos em Lisboa (%)	36
Figura 13: Índice de Envelhecimento em Lisboa, 2001	37
Figura 14: Estrutura etária da população lisboeta, considerando jovens indivíduos dos 0–24 anos	38
Figura 15: Movimentos naturais na cidade de Lisboa entre 1980 e 2001	38
Figura 16: Imagem de uma idosa	44
Figura 17: Diversidade de utilizadores	50
Figura 18: Diversidade de utilizadores, Lisboa, Maio 2009	51

Figura 19: Modelo social de incapacidade e o <i>Design for All</i>	53
Figura 20: Imagem de um atravessamento, Londres, Abril 2008	56
Figura 21: Chegadas de turistas por (sub)regiões de destino	68
Figura 22: Principais destinos dos turistas internacionais por (sub)região de destino	68
Figura 23: Evolução do emprego nas actividades características do Turismo, milhões de Euros	69
Figura 24: Evolução do <i>Consumo Turístico Interior</i> , milhões de Euros	70
Figura 25: Evolução do <i>Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo</i> , milhões de Euros	71
Figura 26: Evolução da Balança Turística na Balança Corrente, milhões de Euros	71
Figura 27: Receitas geradas pelos principais mercados turísticos emissores, 2007–2008	72
Figura 28: Receitas geradas pelos principais mercados turísticos emissores, 2008, %	73
Figura 29: Valores de ocupação da hotelaria na cidade de Lisboa, por mês, 2008–2010	77
Figura 30: O turismo como sistema funcional	80
Figura 31: Barcelona	88
Figura 32: Rebaixamento 120, Barcelona	90
Figura 33: Exemplos de intervenções no <i>Barri del Carmel, Carrer del Llobregós</i>	91
Figura 34: Georeferenciação dos arruamentos acessíveis e não acessíveis, Barcelona, 2003	92

Figura 35: Avinguda Paral.lel, Barcelona, antes e depois da intervenção no espaço público	95/96
Figura 36: Avinguda Meridiana, Barcelona, 1996 e 1998	96
Figura 37: Mobiliário urbano acessível – bebedouro, Barcelona	98
Figura 38: Plataforma de embarque para transportes públicos, Barcelona	98
Figura 39: Implantação das plataformas de embarque para transportes públicos, Barcelona	99
Figura 40: Las Ramblas, Barcelona	100
Figura 41: Diversidade de utilizadores do espaço público, Barcelona	101
Figura 42: Exemplos de percursos pedonais em Barcelona	102
Figura 43: Alguns dos obstáculos encontrados no espaço público em Barcelona	102
Figura 44: Excessiva concentração de turistas junto ao Templo da Sagrada Família, Barcelona	103
Figura 45: Exemplos de pisos utilizados no espaço público em Barcelona	103
Figura 46: Exemplos de atravessamentos no espaço público em Barcelona	104
Figura 47: Exemplo de atravessamento no espaço público, Las Ramblas, Barcelona	104
Figura 48: Escadas rolantes exteriores na <i>Baixada de la Glòria</i> , acesso ao <i>Parc Güell</i>	105
Figura 49: Escadas rolantes exteriores, acesso a <i>Montjuic</i>	105
Figura 50: Exemplos de mobiliário urbano, Barcelona	106
Figura 51: Integração de equipamentos – Rebaixamento 120, papeleira e semáforo de peões	107

Figura 52: Serviço <i>Bicing</i> , Barcelona	109
Figura 53: Constante presença de pessoas no espaço público	110
Figura 54: <i>Ciutat Vella</i> , à noite, Barcelona	110
Figura 55: <i>Las Ramblas</i> e <i>Ciutat Vella</i>	111
Figura 56: Lisboa	114
Figura 57: Carta de Mobilidade Suave, Plano Director Municipal de Lisboa	121
Figura 58: Fotomontagem Praça Martim Moniz, percurso da Mouraria	123
Figura 59: Folheto “uma cidade para todas as pessoas”	124
Figura 60: Identificação dos percursos turísticos analisados	132
Figura 61: Percurso Belém	134
Figura 62: Áreas bem dimensionadas, percurso Belém	135
Figura 63: Obstáculos no espaço público, percurso Belém	136
Figura 64: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Belém	138/139
Figura 65: Existência de barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Belém	139/140
Figura 66: Atravessamentos desnivelados, percurso Belém	141
Figura 67: Equipamentos, percurso Belém	142
Figura 68: Áreas subaproveitadas, percurso Belém	143
Figura 69: Pormenor analisado, percurso Belém	144
Figura 70: Fotografias de pormenor, percurso Belém	147–150
Figura 71: Percurso Estrela / Prazeres / Alcântara / Docas	151

Figura 72: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Estrela – Docas	153
Figura 73: Obstáculos no espaço público, percurso Estrela – Docas	154
Figura 74: Equipamentos, percurso Estrela – Docas	155
Figura 75: Atravessamentos não rebaixado e indevidamente rebaixado, percurso Estrela – Docas	155
Figura 76: Atravessamento rebaixado mas inacessível, percurso Estrela – Docas	156
Figura 77: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Estrela – Docas	156
Figura 78: Áreas bem dimensionadas, percurso Estrela – Docas	157
Figura 79: Áreas desaproveitadas, percurso Estrela – Docas	157
Figura 80: Pormenor analisado, percurso Estrela – Docas	158
Figura 81: Fotografias de pormenor, percurso Estrela – Docas	161/162
Figura 82: Percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	163
Figura 83: Ruas de pendente acentuada, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	165
Figura 84: Zonas de acesso automóvel condicionado, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	166
Figura 85: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	166/167
Figura 86: Obstáculos no espaço público, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	167/168
Figura 87: Obstáculos em passagens de peões, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	168/169
Figura 88: Equipamentos, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	170
Figura 89: Pormenor analisado, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	171

Figura 90: Fotografias de pormenor, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré	175-178
Figura 91: Percurso Baixa / Chiado	179
Figura 92: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Baixa / Chiado	182/183
Figura 93: Obstáculos no espaço público, percurso Baixa / Chiado	184
Figura 94: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Baixa / Chiado	185
Figura 95: Exemplo de travessia, Rua do Comércio na Rua Augusta, percurso Baixa / Chiado	186
Figura 96: Equipamentos, percurso Baixa / Chiado	187/188
Figura 97: Áreas de grande afluência turística, percurso Baixa / Chiado	188/189
Figura 98: Áreas subaproveitadas, percurso Baixa / Chiado	189
Figura 99: Percurso Mouraria / Castelo / Alfama	190
Figura 100: Ruas de pendente acentuada, percurso Mouraria - Alfama	192
Figura 101: Ruas estreitas, percurso Mouraria - Alfama	193
Figura 102: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Mouraria - Alfama	193/194
Figura 103: Obstáculos no espaço público, percurso Mouraria - Alfama	194/195
Figura 104: Ocupação abusiva do espaço público, percurso Mouraria - Alfama	195
Figura 105: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Mouraria - Alfama	196
Figura 106: Equipamentos, percurso Mouraria - Alfama	197/198
Figura 107: Áreas subaproveitadas, percurso Mouraria - Alfama	198/199

Figura 108: Minimização de alguns problemas de acessibilidade, percurso Mouraria - Alfama	199
Figura 109: Percurso Parque das Nações	200
Figura 110: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Parque das Nações	202/203
Figura 111: Obstáculos no espaço público, percurso Parque das Nações	204
Figura 112: Excessiva utilização do degrau, percurso Parque das Nações	205
Figura 113: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Parque das Nações	206
Figura 114: Equipamentos, percurso Parque das Nações	207
Figura 115: Pormenor analisado, percurso Parque das Nações	208
Figura 116: Fotografias de pormenor, percurso Parque das Nações	211-213
Figura 117: Resposta dos especialistas à afirmação <i>"A acessibilidade é uma característica fundamental de um espaço público de qualidade"</i>	232
Figura 118: Resposta dos especialistas à afirmação <i>"Um destino acessível é turisticamente mais atractivo"</i>	233
Figura 119: Resposta dos especialistas à afirmação <i>"Um destino com um espaço público acessível é mais procurado pelo turismo sénior"</i>	233
Figura 120: Resposta dos especialistas à afirmação <i>"Um espaço público acessível contribui para o desenvolvimento do turismo sénior"</i>	233
Figura 121: Resposta dos especialistas à afirmação <i>"Um espaço público acessível é mais procurado pela sua população residente"</i>	234
Figura 122: Resposta dos especialistas às afirmações <i>"A acessibilidade no espaço público contribui para a melhoria de vida da sua população residente"</i> e <i>"O sector do turismo, designadamente o turismo sénior, poderá servir de pretexto para promover a acessibilidade do espaço público nas zonas turísticas"</i>	234

Figura 123: Resposta dos especialistas às afirmações “O desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade implica a promoção da acessibilidade” e “O desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade num determinado contexto contribui para a melhoria de vida da sua população residente”	235
Figura 124: Resposta dos especialistas à questão “Na globalidade, considera a cidade de Lisboa acessível?”	237
Figura 125: Número de especialistas que conhecem as várias zonas turísticas de Lisboa	238
Figura 126: Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, de acordo com a opinião dos especialistas inquiridos	239
Figura 127: Resposta dos especialistas à questão que confronta os custos e os benefícios da promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas	246
Figura 128: <i>I have no idea this may offend you.</i> Dan Perjovschi, Van Abbe Museum, Eindhoven	260

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Síntese das respostas dos peritos à primeira questão de âmbito contextual geral	235
Quadro 2: Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, de acordo com a opinião dos especialistas inquiridos	241
Quadro 3: Escala comparativa do nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, de acordo com a opinião dos especialistas inquiridos	241
Quadro 4: Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas em Turismo	241
Quadro 5: Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas em Acessibilidade e <i>Design for All</i>	241
Quadro 6: Aspectos considerados importantes para garantir a acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas	242
Quadro 7: Resposta dos especialistas à questão que confronta os custos e os benefícios da promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas, por especialista	247

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Notícias relativas à evolução demográfica	278/279
Anexo 2: Notícia relativa à evolução demográfica	280
Anexo 3: Estimativas e Projecções das Taxas de Fecundidade a nível mundial, 1970–1975, 2005–2010 e 2045–2050 segundo vários cenários de projecção	281
Anexo 4: Esperança de vida ao nascimento, 2005–2010 e 2045–2050	282
Anexo 5: População mundial, 1950, 1975, 2007 e 2050 segundo vários cenários de projecção	283
Anexo 6: Idade Média mundial, 1950, 1975, 2005 e 2050 segundo vários cenários de projecção	284
Anexo 7: População mundial por grupos etários, 1950–2050	285
Anexo 8: População da Europa por grupos etários, 1950–2050	286
Anexo 9: População da Ásia por grupos etários, 1950–2050	287
Anexo 10: População da África por grupos etários, 1950–2050	288
Anexo 11: População da América Latina por grupos etários, 1950–2050	289
Anexo 12: População da América do Norte por grupos etários, 1950–2050	290
Anexo 13: Distribuição da população das diferentes áreas geográficas por grupos etários, 2005 e 2050, de acordo com o cenário médio de projecção	291
Anexo 14: Distribuição da população mundial pelas diferentes áreas geográficas e por grupos etários, 2005 e 2050, de acordo com o cenário médio de projecção	292
Anexo 15: Densidade populacional por município, 2007	293
Anexo 16: Componentes demográficas, Portugal e NUTS II, 2002–2007	294

Anexo 17: População residente por grandes grupos etários, Portugal e NUTS II, 2002–2007	295
Anexo 18: Dados demográficos das freguesias de Lisboa, 2001	296
Anexo 19: Índice de envelhecimento na Região de Lisboa, 2001	297
Anexo 20: Número estimado de fracturas provocadas por osteoporose por zona do corpo humano, em homens e mulheres com idade igual ou superior a 50 anos, por região da Organização Mundial de Saúde	298
Anexo 21: <i>Balança Turística</i> de 2000 a 2008, Portugal, milhões de Euros	299
Anexo 22: TOP da União Europeia dos países com os maiores e os menores Saldos da <i>Balança Turística</i> em 2008	300
Anexo 23: <i>Consumo Turístico Interior</i> de 2000 a 2008, Portugal, milhões de Euros	301
Anexo 24: Receitas turísticas por países de residência, milhares de Euros, Portugal, 2000–2008	302
Anexo 25: Dormidas e hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros por regiões, Portugal, 2008	303
Anexo 26: Chegadas de turistas internacionais, Mundo	304
Anexo 27: Chegadas de turistas internacionais, Mundo, 2006–2009: evolução mensal	305
Anexo 28: Comparação entre o <i>Travel & Tourism Competitiveness Index</i> de 2009 e 2008	306
Anexo 29: <i>The Travel & Tourism Competitiveness Index</i> : Europa	307
Anexo 30: TOP 25 Mundial, Chegadas internacionais de Turismo, milhares	308
Anexo 31: TOP 15 Europa, Chegadas internacionais de Turismo, milhares	309
Anexo 32: Previsão do crescimento do turismo internacional para 2010	310

Anexo 33: Previsão do crescimento do turismo internacional para 2010, Regiões do Mundo	311
Anexo 34: Hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros por município, segundo o país de residência habitual, 2008	312
Anexo 35: Dormidas nos estabelecimentos hoteleiros por município, segundo o país de residência habitual, 2008	313
Anexo 36: Tráfego aéreo em Dezembro, 2008–2009	314
Anexo 37: Tráfego aéreo em Janeiro, 2009–2010	315
Anexo 38: Tráfego marítimo (cruzeiros) em Dezembro, 2008–2009	316
Anexo 39: Tráfego marítimo (cruzeiros) em Janeiro, 2009–2010	317
Anexo 40: Equipamento urbano de Barcelona – rebaixamento de lancil para peões (Rebaixamento 120)	318
Anexo 41: Equipamento urbano de Barcelona – rebaixamento de lancil para veículos	319
Anexo 42: Equipamento urbano de Barcelona – normas de instalação de rebaixamentos para veículos	320
Anexo 43: Questionário enviado aos peritos, versão portuguesa	321–324
Anexo 44: Questionário enviado aos peritos, versão inglesa	325–328

1 | INTRODUÇÃO

1.1. APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA

Independentemente de períodos de crise política ou económica, que poderão provocar abrandamentos temporários no crescimento dos países, a procura de produtos turísticos tem sido crescente, envolvendo uma larga faixa da população mundial. Participam nesta procura cidadãos de vários estratos económicos e um segmento geralmente subestimado em termos estatísticos e económicos, constituído por pessoas portadoras de algum tipo de limitação que querem, podem e devem usufruir de ofertas turísticas capazes de satisfazer as suas necessidades de ausência de barreiras físicas, culturais e de conduta.

O conceito de *Turismo para Todos* surgiu na Grã Bretanha com a publicação do relatório "*Tourism for All*" em 1989, direccionado à indústria turística e aos seus intervenientes, estimulando-os a criar ofertas para todos os potenciais clientes, incluindo os detentores de necessidades especiais.¹

Estando a competitividade dos destinos turísticos directamente relacionada com os produtos e serviços que estes são capazes de disponibilizar,² os turistas seleccionarão os que melhor correspondam às suas expectativas e orçamento. Assim sendo, um turista com limitações físicas e/ou sensoriais terá expectativas adicionais de acordo com a sua condição específica. Da mesma forma, turistas que acompanhem alguém com limitações físicas e/ou sensoriais terão em conta as suas necessidades particulares. Logo, o conceito *Turismo para Todos* significa qualidade, ou seja, satisfação das necessidades e expectativas de todos os clientes. Baseia-se na filosofia do *Design for All*, uma abordagem que ao procurar satisfazer as necessidades do maior leque de

¹ ANALYSIS OF THE NEEDS IN THE FIELD OF TOURISM FOR ALL (online) Disponível na Internet: <http://www.euforme.net/css/uk/analysis_needs.pdf>

² ANALYSIS OF THE NEEDS IN THE FIELD OF TOURISM FOR ALL (online) Disponível na Internet: <http://www.euforme.net/css/uk/analysis_needs.pdf>

utilizadores possível, através da concepção de produtos, serviços e ambientes inclusivos, origina comunidades mais equilibradas proporcionando um maior suporte e qualidade de vida a todos os seus cidadãos, incluindo os que não possuem qualquer limitação.

Tendo-se presente que o sector do Turismo é um dos mais significativos da economia portuguesa, com mercados já fidelizados; que, à excepção de abrandamentos transitórios, as suas receitas têm vindo a registar acréscimos, prevendo-se futuramente a manutenção desta tendência; e que há vontade e urgência por parte dos municípios, em desenvolver nos seus territórios pólos de atracção turística que criem receitas e incentivem a fixação de jovens através da criação de novos empregos, como forma de combate ao envelhecimento populacional;

sabendo-se ainda que, de acordo com os resultados provenientes de estudos estatísticos e previsões demográficas, se caminha no sentido de um aumento significativo do índice de envelhecimento a nível nacional e internacional; que todos os indivíduos em algum momento da sua vida verão as suas capacidades reduzidas; e que a promoção do contacto entre pessoas de diferentes gerações e capacidades contribui para a quebra de barreiras e preconceitos;

considera-se pertinente a utilização do turismo como pretexto para, através da prática do *Design for All*, promover na cidade de Lisboa, a eliminação das barreiras arquitectónicas em áreas vocacionadas para o Turismo Sénior, permitindo a conquista de novos públicos e antevendo as vantagens económicas que esta conquista trará à economia portuguesa e as inquestionáveis vantagens sociais que tal adaptação significará para a população residente.

1.2. TEMA

Design Inclusivo

1.3. TÍTULO E SUBTÍTULO

Valorizar a Experiência através do Turismo: o Caso de Lisboa

O Turismo Sénior como Oportunidade à Inclusão Social da 3ª Idade

1.4. PALAVRAS-CHAVE

Design Inclusivo; Barreiras Arquitectónicas; Turismo Inclusivo; Turismo Sénior em Lisboa

1.5. QUESTÃO DA INVESTIGAÇÃO

Poderá o Turismo Sénior servir de pretexto para promover a eliminação de barreiras arquitectónicas no espaço público em áreas vocacionadas para esta actividade na cidade de Lisboa, melhorando a qualidade de vida da população residente?

1.6. OBJECTIVOS DA INVESTIGAÇÃO

O objectivo principal da Investigação é demonstrar a importância da adaptação do espaço público construído no sentido da Acessibilidade, utilizando como pretexto o Turismo Sénior.

Têm-se como objectivos específicos:

Antever as vantagens económicas que a conquista de novos *targets* turísticos poderão trazer à Economia portuguesa;

Demonstrar que a adaptação do espaço público em zonas vocacionadas para o Turismo Sénior possibilita a sua fruição pela grande maioria dos cidadãos;

Demonstrar que investir num espaço público acessível, para além de acentuar a inclusividade social, produz retorno económico.

1.7. BENEFÍCIOS DA INVESTIGAÇÃO

O Design Inclusivo é de extrema importância para o aumento da qualidade de vida da população. Tendo em conta a actual e a prevista realidade demográfica e o facto de todos os indivíduos, em algum momento da sua vida, experienciarem limitações relativamente ao meio que os rodeia, é imperativo que se tome consciência da importância do Design e do contributo que esta disciplina poderá dar na resolução de problemas reais e quotidianos.

Neste sentido, contribuir para o desenvolvimento da investigação na área do *Design for All*, aprofundando o conhecimento neste âmbito, nomeadamente no que se refere às acessibilidades no espaço urbano da cidade de Lisboa, são benefícios incontestáveis deste estudo.

Ações integradas, entre o sector turístico e a autarquia, em prol de um objectivo comum, poderão ser fundamentadas nas conclusões desta investigação, validadas por especialistas com conhecimento e experiência comprovados na área.

Também a Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, cujo percurso denota a preocupação pela "*promoção do direito de livre circulação e de igualdade de acesso a bens e serviços por parte de pessoas em desvantagem*"³, designadamente

³ SISTEMA INTEGRADO DE INFORMAÇÃO DO FUNDO SOCIAL EUROPEU (online) Disponível na Internet:

através do Projecto Design Inclusivo – Observatório de Design Inclusivo, beneficia por adicionar mais um grão de areia ao trabalho já desenvolvido nesta área de investigação.

Para além destes, a ampliação do conhecimento da investigadora neste campo de acção, permitir-lhe-á certificar a utilidade e responsabilidade da função do designer, e ver reconhecida a importância social da sua área laboral.

No que concerne ao seu desempenho profissional, os conhecimentos adquiridos facilitarão o encontro de respostas mais sensíveis e coerentes às questões com que se depara, o que se traduzirá numa maior satisfação e sensação de missão cumprida.

1.8. METODOLOGIA CIENTÍFICA

"Método é a forma de proceder ao longo de um caminho. Na ciência os métodos constituem os instrumentos básicos que ordenam de início o pensamento em sistemas e traçam de modo ordenado a forma de proceder do cientista ao longo de um percurso para alcançar um objectivo pré-estabelecido." ⁴

No decorrer do processo de investigação adoptou-se uma Metodologia Não Intervencionista de base qualitativa, através da aplicação de um Método Misto que contemplou fases de Crítica Literária, Estudo de Casos, Observação Directa e Pesquisa por Entrevistas.

Após a escolha do **Tema** – *Design Inclusivo* –, **Título** – *Valorizar a Experiência através do Turismo: o Caso de Lisboa* – e **Subtítulo** – *O Turismo Sénior como Oportunidade à Inclusão Social da 3ª Idade* –, definiu-se a **Questão de Investigação** – *Poderá o Turismo Sénior servir de pretexto para promover a eliminação de barreiras arquitectónicas no espaço público em áreas vocacionadas para esta actividade na cidade de Lisboa, melhorando a qualidade de vida da população residente?*.

<<https://siifse.igfse.pt/asp/directorioProjectos/eqDetalheProjEQUAL.asp?NumPed=2002001192>>

⁴ TRUJILLO FERRARI, A. (1982) *Metodologia da Pesquisa Científica*. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, p 19

Para Umberto Eco, a definição da questão de investigação é de extrema importância. A investigação deverá debruçar-se sobre um “objecto reconhecível e definido, de tal modo que seja igualmente reconhecível pelos outros”.⁵

Uma tese que fale de muitos assuntos, ou de um assunto de forma geral, não é uma tese possível. Há que circunscrever o campo de investigação, definindo com exactidão o âmbito geográfico e temporal do estudo que se pretende desenvolver. “Quanto mais se restringe, melhor se trabalha, e com maior segurança”.⁶

Sobre esta matéria, a opinião de Madsen segue a de Eco. A abrangência do “tópico” a investigar é de importância vital: não se conseguirá conduzir com sucesso uma investigação que trate um “tópico” demasiadamente amplo. Acrescenta que a melhor forma de se focalizar o objecto da investigação é estabelecendo uma possível relação entre duas ou mais variáveis, a partir da qual seja possível formular a questão da investigação.⁷

Seguiu-se a **Recolha de Informação**.

De Ketele & Roegiers, definem Recolha da Informação como “o processo organizado posto em prática para obter informações junto de múltiplas fontes, com o fim de passar de um nível de conhecimento para outro nível de conhecimento ou de representação de uma dada situação, no quadro de uma acção deliberada cujos objectivos foram claramente definidos e que dá garantia de validade suficiente.”⁸

Saber qual a finalidade da informação, se foi bem seleccionada, se é realmente a que se desejava recolher, se tem qualidade, está completa e bem tratada, e que destino se lhe irá dar, são questões pertinentes que merecem atenção.⁹

⁵ ECO, U. (1977); Como se Faz uma Tese em Ciências Humanas. s/l: Editorial Presença, 2009, pp 52 e 53

⁶ ECO, U. (1977); Como se Faz uma Tese em Ciências Humanas. s/l: Editorial Presença, 2009, p39

⁷ MADSEN, D. (1992) Successful Dissertations and Theses: A Guide to Graduate Student from Proposal to Completion. San Francisco: Jossey-Bass Publishers, p 32-50

⁸ DE KETELE, J. & ROEGIERS, X. (1993) *Metodologia da Recolha de Dados: Fundamentos dos Métodos de Observações, de Questionários, de Entrevistas, e de Estudo de Documentos*. Lisboa: Instituto Piaget, p17

⁹ DE KETELE, J. & ROEGIERS, X. (1993) *Metodologia da Recolha de Dados: Fundamentos dos Métodos de Observações, de Questionários, de Entrevistas, e de Estudo de Documentos*. Lisboa: Instituto Piaget, p11

A **Metodologia de Recolha de Informação** contemplou as técnicas de **Crítica Literária**, **Estudo de Casos** e **Observação Directa**.

No âmbito da **Crítica Literária**, procedeu-se – através da internet, em bibliotecas públicas e académicas, e em vários organismos – à selecção de **dados estatísticos** relacionados com a demografia e o turismo (fontes e literatura crítica), e de **bibliografia de contextualização** à questão do *Design for All*, da sua aplicação no espaço público, terceira idade e turismo sénior.

Consultaram-se documentos científicos, relatórios, trabalhos de investigação, publicações especializadas e generalistas, bem como artigos de comunicação social – em jornais e em revistas.

A recolha online efectuou-se através do cruzamento de palavras-chave e expressões, de que são exemplo *Design for All*, Design Inclusivo, Design Universal, Barreiras Arquitectónicas, Turismo Inclusivo, Turismo Sénior, Turismo em Lisboa, Demografia, Envelhecimento Populacional, Aspectos Biológicos do Envelhecimento, entre muitas outras.

Simultaneamente à fase da **Crítica Literária**, foram organizadas fichas bibliográficas, com a informação considerada pertinente para o estudo em questão.

Também aplicada na presente investigação, a **Metodologia de Estudo de Casos** teve em **Barcelona** o seu Caso de Estudo. O método de **Observação Directa**, utilizado na cidade de Barcelona, incluiu recolha fotográfica de situações e factos relevantes, bem como aquisição local de documentos e contactos que poderiam futuramente vir a ser úteis.

A **Observação Directa** é um processo que requer um acto de atenção voluntária. Ocorre no tempo presente e num único sentido, sem comunicação entre o observador e o objecto observado, podendo utilizar-se outros sentidos para além do da visão.¹⁰

¹⁰ DE KETELE, J. & ROEGLERS, X. (1993) *Metodologia da Recolha de Dados: Fundamentos dos Métodos de Observações, de Questionários, de Entrevistas, e de Estudo de Documentos*. Lisboa: Instituto Piaget, pp 22-26

Dentro do amplo campo perceptivo oferecido, o observador deverá seleccionar as informações pertinentes, tendo em vista o objectivo da observação. “Quanto mais claro e explícito for o objectivo” da observação, “mais circunscrito se tornará o objecto sobre o qual incide” a atenção do observador.¹¹

Através da **Crítica Literária** foi possível construir-se o Estado da Arte do presente projecto, possibilitando a **Formulação da Hipótese** – *A eliminação das barreiras arquitectónicas, em áreas vocacionadas para o turismo sénior na cidade de Lisboa, constitui uma mais-valia económica e social, fomentando este tipo de turismo e facilitando o usufruto da cidade pela população sénior residente.*

“Uma hipótese é uma proposição que prevê uma relação entre dois termos, que, segundo os casos, podem ser conceitos ou fenómenos.” A concepção de uma hipótese facilita a condução do processo de investigação, na medida em que lhe fornece um “fio condutor eficaz”. O surgimento da hipótese não acontece de forma espontânea, pressupondo já a existência de conhecimento acerca dos objectos da investigação.¹²

No sentido de comprovar (ou rejeitar) a **Hipótese** e, através da indução dos resultados, contribuir para o conhecimento e a sua aplicação na área do Design Inclusivo, foi definida uma **Metodologia de Investigação**.

A Metodologia de Investigação contemplou fases de Recolha e Tratamento de Informação (Crítica Literária) e Recurso à Opinião de Peritos através de Inquérito.

A elaboração de uma **Ficha de Critérios de Análise**, tipo *checklist*, permitiu recolher informação sobre o nível de acessibilidade de áreas vocacionadas para o turismo sénior na cidade de Lisboa.

¹¹ DE KETELE, J. & ROEGIERS, X. (1993) *Metodologia da Recolha de Dados: Fundamentos dos Métodos de Observações, de Questionários, de Entrevistas, e de Estudo de Documentos*. Lisboa: Instituto Piaget, p 24

¹² QUIVY, R. & CAMPENHOUDT, L.V. (1995) *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. s/l: Gradiva, 2008, p 119-150

Os **Resultados** obtidos através do método enunciado foram validados por um **Grupo de Especialistas**, através do Método de **Inquérito**, que teve por base um **Questionário**.

Integram o Grupo de Especialistas investigadores que analisaram o mesmo tema, peritos em *Design for All*, em Urbanismo e em *Tourism for All*, tendo-se presente que uma correcta selecção do painel de peritos, bem como a motivação dos mesmos em colaborar, seria fundamental para o sucesso da investigação.

Da contribuição dos especialistas obtiveram-se **Conclusões**, as quais foram confrontadas com a **Hipótese** que havia sido colocada, de forma a testar a sua validade. Do processo de Investigação resultaram **Conclusões e Recomendações** para futuros estudos.

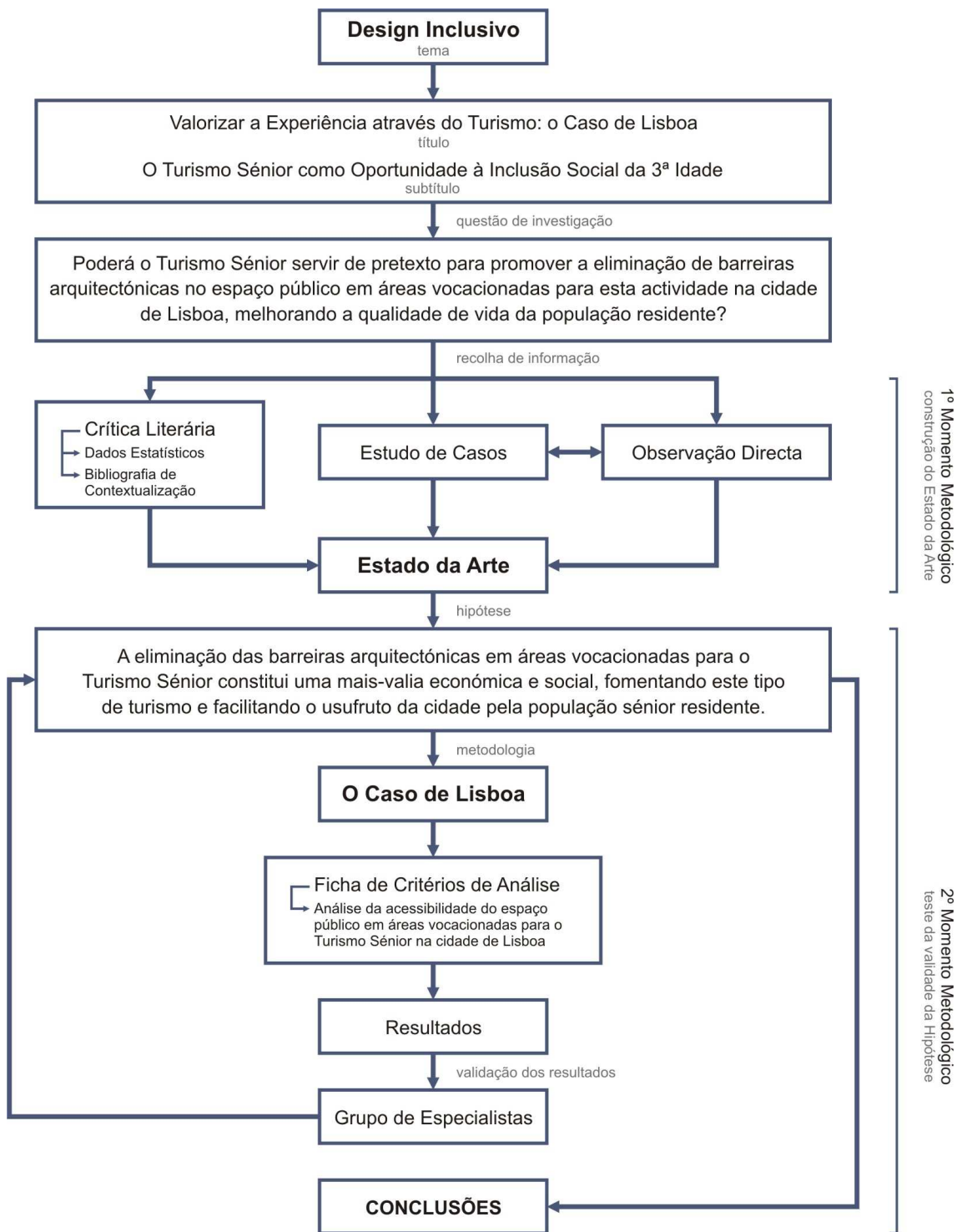


Figura 1: Esquema ilustrativo da Metodologia de Investigação

1.9. ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO DA DISSERTAÇÃO

A dissertação foi organizada em 7 capítulos, de acordo com os seguintes conteúdos:

- > Capa
- > Agradecimentos
- > Resumo/ *Abstract*
- > Índice Geral
- > Índice de Figuras e Anexos

Capítulo 1 Introdução

Identifica-se e apresenta-se o Problema da Investigação, fundamentando a importância e pertinência do mesmo nos seus contextos geográfico e temporal.

Estabelecem-se os objectivos e benefícios do estudo e define-se a Metodologia de Investigação.

Expõe-se a Estrutura e Organização da Dissertação.

Capítulo 2 Enquadramento

Comenta-se a situação demográfica no mundo e, mais especificamente, em Portugal e em Lisboa, identificando as alterações biológicas relacionadas com o processo de envelhecimento.

Contextualizam-se e definem-se os conceitos de *Design for All* e de Acessibilidade, demonstrando-se a sua importância perante o argumento da inclusão, tendo em vista a diversidade e o envelhecimento populacionais.

Caracteriza-se o sector do Turismo no contexto português, colocando em evidência o seu papel na economia nacional.

Define-se o conceito de *Tourism for All*, mostrando a sua pertinência num contexto que se quer competitivo e de qualidade. Faz-se referência ao Turismo Sénior e ao seu elevado potencial de crescimento e de geração de valor.

Capítulo 3 Caso de Estudo: Barcelona

Apresenta-se a cidade estudada no âmbito da investigação, Barcelona.

Analisa-se a cidade, segundo critérios de acessibilidade no espaço público em zonas vocacionadas para o turismo, apresentando-se as impressões resultantes da Observação Directa.

Capítulo 4 O Caso de Lisboa

Apresenta-se a cidade de Lisboa, contextualizando-se sucintamente a nível demográfico e turístico, apresentando-se previsões futuras no âmbito destes contextos.

Enumeram-se Políticas e Projectos Camarários que têm como objectivo promover uma igualdade de oportunidades na cidade da Lisboa através da implementação da acessibilidade.

Capítulo 5 Análise de Áreas Turísticas de Lisboa

Elabora-se uma Ficha de Critérios de Análise de Espaço Público que identifica as barreiras à acessibilidade a ser identificadas/analizadas durante a Observação Directa de áreas turísticas da cidade de Lisboa, referindo-se os documentos de onde se verteram os critérios seleccionados.

Identificam-se as áreas analisadas na cidade, justificando-se a sua selecção.

Apresentam-se os resultados da análise.

Capítulo 6 Validação dos Resultados

Enumeram-se os critérios utilizados na construção de um Questionário para validação dos Resultados obtidos através de análises do Estado da Arte e de áreas turísticas da cidade de Lisboa.

Apresenta-se o Painel de Especialistas inquiridos, peritos nas áreas do *Design for All* e *Tourism for All*.

Analisa-se os contributos provenientes das respostas ao Questionário, contrapondo-os com a Hipótese de Investigação.

Capítulo 7 Conclusões e Recomendações

Apresenta-se uma síntese das actividades realizadas no decorrer do Processo de Investigação.

Explica-se de que forma foram atingidos os objectivos propostos, salientando-se as principais contribuições da dissertação para o tema abordado.

Referem-se linhas orientadoras para a realização de futuras investigações sobre o mesmo tema.

> Referências Bibliográficas

> Anexos

2 | ENQUADRAMENTO

2.1. INTRODUÇÃO

O Capítulo 2 tem o objectivo de contextualizar a problemática da presente investigação, de forma a fundamentar a pertinência do estudo que aqui se desenvolve.

São identificados os conceitos-chave subjacentes à questão em estudo, sejam o conceito de *Design for All*, a concepção de idoso ou a definição de turismo e de lazer. É demonstrada a importância da aplicação dos princípios do *Design for All* em todas as áreas de projecto, usando como argumentos a diversidade e o envelhecimento populacionais.

A importância da acessibilidade em zonas do espaço público de Lisboa vocacionadas para o turismo sénior é justificada perante os actuais panoramas demográfico e turístico, e os quadros evolutivos previstos nestes âmbitos.

A utilização do sector do Turismo como pretexto economicamente viável é igualmente enquadrada e justificada.

Pretende-se, desta forma, através da análise que se segue, contribuir para a construção do Estado da Arte deste projecto de investigação.

Em 2046
a população jovem
vai diminuir 13%
e a idosa aumentar
13,8%.

Em 2046, por cada
100 adolescentes
existirão 238 pessoas
com mais de 65 anos.



Nos próximos 25 anos
o número de idosos
em Portugal vai
duplicar o número de
jovens

40% dos idosos em
Portugal passam pelo
menos oito horas por
dia sozinhos.



Em 2046, por cada
100 adolescentes
existirão 238 pessoas
com mais de 65 anos.



Em 2050
o número de idosos
em Portugal vai atingir
os 2,95 milhões.

2.2. DEMOGRAFIA

*Para além dos progressos científicos e técnicos, da mundialização da economia, do naufrágio dos valores tradicionais, das guerras, das revoluções e dos genocídios, o que dá grande originalidade ao século XX é a fantástica multiplicação do número de pessoas, ao mesmo tempo causa e consequência das mudanças.*¹³

Jaques Dupâquier

No início do século XXI, o mundo está muito diferente de há cem anos atrás.

A esperança média de vida¹⁴ cresceu e as pessoas sobrevivem melhor. Nos países industrializados, exceptuando ligeiras variações, os números da natalidade e da mortalidade estabilizaram em baixos níveis estruturais¹⁵, assistindo-se no momento a um crescimento exponencial da população idosa¹⁶.

Os fluxos migratórios, apontados pelas Nações Unidas como a única forma de contrariar a curto/médio prazo a diminuição populacional nos países desenvolvidos, não são suficientes para inverter o processo de envelhecimento, mas apenas para o abrandar, devido ao extraordinariamente elevado número de imigrantes que seria necessário.¹⁷ Apesar dos sinais de envelhecimento não serem ainda óbvios nos países em vias de desenvolvimento, as previsões estatísticas mostram que estes atingirão todo o mundo,

¹³ DUPÂQUIER, J. (1999) *A População Mundial no Século XX*. Lisboa: Instituto Piaget, p 9

¹⁴ Esperança Média de Vida – número médio de anos que uma pessoa à nascença pode esperar viver, mantendo-se as taxas de mortalidade por idades observadas no momento (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://metaweb.ine.pt/sim/conceitos/conceitos.aspx?ID=PT>>

¹⁵ PEIXOTO, J. (2002) A Imigração em Portugal *in Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº3. Novembro (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim3.pdf>>

¹⁶ Idoso – nos países desenvolvidos é-se considerado idoso a partir dos 65 anos de idade. No entanto, por este conceito não se adaptar à situação que se vive em África, a Organização das Nações Unidas, concordou em balizar nos 60+ anos o conceito de pessoa idosa.

Disponível na Internet: <URL: <http://www.who.int/healthinfo/survey/ageingdefnolder/en/>>

¹⁷ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2001) *Replacement Migration: Is it a solution to declining and ageing populations?* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/migration/migration.htm>>

embora se registem diferenças regionais sobre a intensidade e o período em que tal se verificará.¹⁸

São vários os problemas decorrentes deste fenómeno e somos todos os dias bombardeados com notícias que nos alertam para estas questões (anexos 1 e 2). Os níveis de fecundidade atingidos auguram desequilíbrios intergeracionais acentuados e irrecuperáveis com consequências nefastas no futuro.¹⁹ Do ponto de vista económico, por exemplo, a relação desproporcionada entre a população activa²⁰ e inactiva²¹ põe em causa a sustentabilidade dos sistemas de segurança social²² e financiamento da despesa pública em geral, agravado pela necessidade de maiores investimentos em serviços de apoio a idosos.²³ Mas teremos também uma grande percentagem da população que, devido à idade, verificará um desajustamento entre as suas capacidades e as que o meio envolvente, os produtos e os serviços, tal como os conhecemos hoje, lhes exigirá.

É então com uma população envelhecida que teremos de contar no futuro e, se os avanços na área da medicina e de outros domínios da ciência permitiram acrescentar anos à vida, é também importante que se acrescente vida aos anos.

¹⁸ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2001) *Replacement Migration: Is it a solution to declining and ageing populations?* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/migration/migration.htm>>

¹⁹ FERNANDES, A.A. (2001) A questão demográfica: Do declínio da fecundidade a um debate sobre política familiar in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº1. Novembro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim1.pdf>>

²⁰ População Activa – conjunto de indivíduos com idade mínima de 15 anos que, no período de referência, constituíam a mão-de-obra disponível para a produção de bens e serviços que entram no circuito económico (empregados e desempregados) (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://metaweb.ine.pt/sim/conceitos/conceitos.aspx?ID=PT>>

²¹ População Inactiva – conjunto de indivíduos, qualquer que seja a sua idade que, no período de referência, não podiam ser considerados economicamente activos, isto é, não estavam empregados, nem desempregados, nem a cumprir o Serviço Militar Obrigatório (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://metaweb.ine.pt/sim/conceitos/conceitos.aspx?ID=PT>>

²² FERNANDES, A.A. (2001) A questão demográfica: Do declínio da fecundidade a um debate sobre política familiar in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº1. Novembro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim1.pdf>>

²³ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2001) *Replacement Migration: Is it a solution to declining and ageing populations?* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/migration/migration.htm>>

2.2.1. A POPULAÇÃO MUNDIAL

A população mundial está a sofrer transformações nunca antes testemunhadas, provocadas pela transição de um modelo demográfico em que a mortalidade e fecundidade assumiam valores elevados para um modelo em que ambos os movimentos assumem níveis baixos. Esta transição demográfica, responsável pelo acelerado crescimento populacional a nível mundial ocorrido no século XX, é também responsável pelo seu abrandamento e pela redefinição da estrutura etária da população.²⁴

Geralmente, os fenómenos de transição demográfica iniciam-se com a redução da mortalidade, que resulta no aumento da esperança de vida, particularmente de crianças, que são quem mais beneficia desta diminuição.²⁵

Como consequência, é acelerado o crescimento da população e a proporção de crianças²⁶ aumenta, provocando um rejuvenescimento na estrutura etária.

Em parte devido a estas mudanças, a fecundidade diminui, pois os pais entendem que se tiverem menos filhos poderão assegurar melhor a sua sobrevivência. Por sua vez, a redução do nível de fecundidade provoca o abrandamento do crescimento populacional, diminuindo a proporção de crianças na população e despoletando o processo de envelhecimento.

À medida que o tempo passa, se se mantiverem as reduções nos níveis de mortalidade e fecundidade, o processo de envelhecimento será reforçado e o controlo da natalidade não provocará apenas a redução do número de nascimentos e da proporção de crianças, mas também de jovens e eventualmente adultos em idade activa.

²⁴ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

²⁵ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

²⁶ Criança – pessoa com idade inferior a 15 anos (online)
Disponível na Internet: <URL: <http://metaweb.ine.pt/sim/conceitos/conceitos.aspx?ID=PT>>

Por outro lado, o simultâneo aumento da esperança de vida incrementará a proporção de pessoas idosas.²⁷

Ao contrário do que geralmente se supõe, o envelhecimento de uma população não deriva de um prolongamento da vida, mas do decréscimo da natalidade, pois a diminuição da mortalidade salvou mais jovens que idosos. No entanto, é verdade que na maior parte das vezes, diminuições da natalidade acompanham diminuições da mortalidade.²⁸

Embora em fases distintas, a transição demográfica está já a ser vivenciada pela maior parte dos países do mundo. A publicação *World Population Prospects: The 2006 Revision*²⁹, divulgada em 2007 pela Organização das Nações Unidas, confirma a diversidade da dinâmica demográfica nas diferentes regiões do planeta.

Os países desenvolvidos, a iniciar a terceira fase da transição demográfica, têm as suas populações entre as mais velhas do mundo.

O Japão, país mais envelhecido do mundo, tinha em 2005 uma população com a idade média de quase 43 anos.³⁰

A maior parte dos países asiáticos e latino americanos e Caraíbas encontra-se na segunda fase da transição demográfica, com populações activas ainda a crescer relativamente à restante população. No entanto, devido à rápida descida dos níveis de fecundidade nestes países, espera-se um envelhecimento populacional mais acelerado que o ocorrido nos países desenvolvidos.³¹

²⁷ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

²⁸ SAUVY, A. (1944) *A População*. Lisboa: Edição Livros do Brasil, s/d, p 84

²⁹ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

³⁰ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

³¹ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

Com populações jovens, a maioria dos países africanos encontra-se ainda na primeira etapa da transição demográfica, ou início da segunda. Se a fecundidade em África diminuir, de acordo com o previsto no cenário médio³² da *Revisão de 2006*, entrar-se-á num período caracterizado por uma benéfica distribuição etária, de acordo com o qual a proporção de adultos em idade activa superará a população dependente, crianças e idosos reunidos.³³

Se em alguns países desenvolvidos a fecundidade não alcança sequer os níveis necessários para haver substituição geracional³⁴, tendência que se verifica a partir do final da década de 1960 e que permanecerá e se estenderá à maioria dos países desenvolvidos até 2050, nos países em vias de desenvolvimento a fecundidade é bastante alta e, embora se espere um declínio do nível verificado actualmente, este continuará superior ao do resto do mundo (anexo 3). Para além da fecundidade, também a mortalidade se encontra em declínio no mundo desenvolvido. Nos países em vias de desenvolvimento as tendências apontam no mesmo sentido, embora esta taxa tenda a aumentar em países largamente infectados com o vírus HIV.³⁵

A esperança de vida continuará a crescer, aumentando, a nível mundial, de 67.2 anos em 2005-2010 para 75.4 anos em 2045-2050 (anexo 4).

No entanto, seja qual for o cenário adoptado para as dinâmicas da fecundidade, as projecções demográficas das Nações Unidas referem um crescimento populacional na primeira metade do século XXI.

³² A Organização das Nações Unidas procedeu a "projecções" para o mundo inteiro. Os cálculos foram baseados numa hipótese única referente à mortalidade (em declínio), mas com três hipóteses ou cenários sobre a fecundidade: baixa, média ou alta (in SAUVY, A. (1944) *A População*. Lisboa: Edição Livros do Brasil, s/d, pp 110-111)

³³ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

³⁴ SAUVY, A. (1944) *A População*. Lisboa: Edição Livros do Brasil, s/d, p 108

³⁵ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

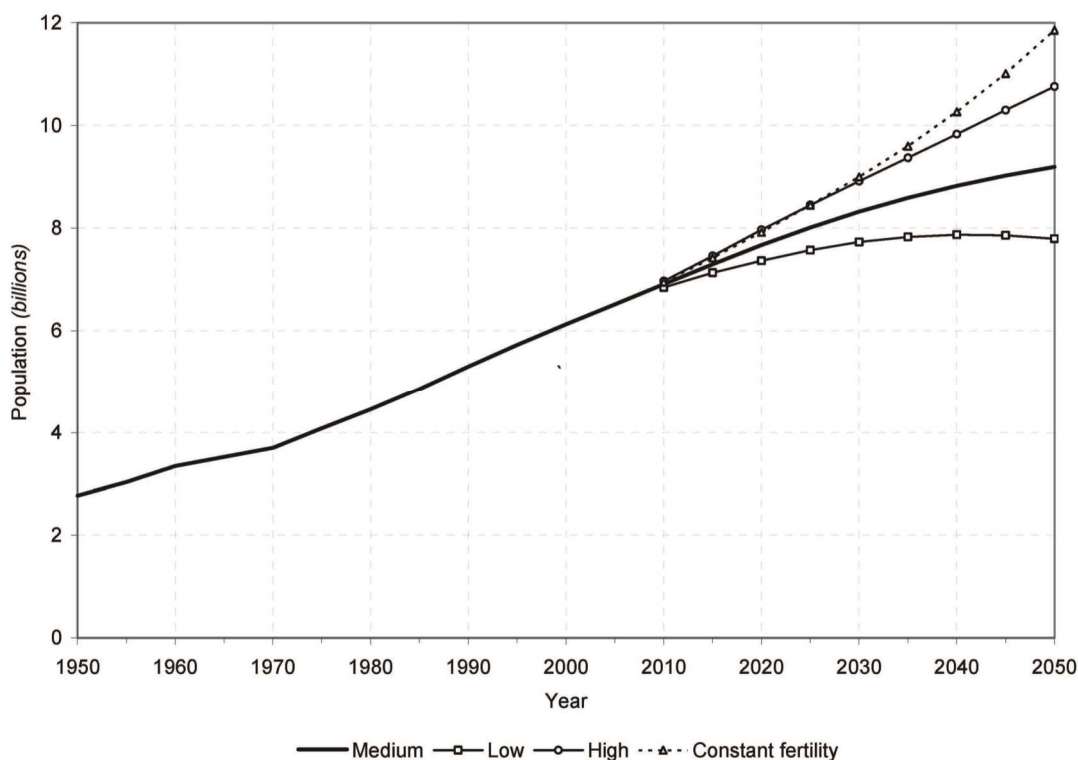


Figura 2: População mundial, 1950–2050, segundo vários cenários de projecção

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

De acordo com o cenário médio (anexo 5), a estimativa aponta no sentido de um acréscimo da população mundial de cerca de 2.5 biliões de habitantes até 2050, passando dos actuais 6.7 para 9.2 biliões. O crescimento populacional será absorvido maioritariamente pelos países menos desenvolvidos, cuja população se prevê crescer de 5.4 biliões em 2007 para 7.9 biliões em 2050,³⁶ devido à permanência de taxas de fecundidade acima do nível de reposição e à inércia demográfica, fruto de uma estrutura etária jovem.³⁷

³⁶ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

³⁷ ALVES, J. (2007) *Considerações sobre projecções populacionais e económicas para 2050 e seus impactos sobre a pobreza e o meio ambiente* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/popdesenvsustentavell_01mai07.pdf>

Está demonstrado que, entre os principais obstáculos que se opõem à modernização e desenvolvimento destes países, particularmente os africanos, está a elevada fecundidade das populações e as cíclicas e repetidas crises de mortalidade, associadas a situações de acentuada instabilidade política, acompanhadas de fortes movimentos migratórios que envolvem populações deslocadas e refugiados, acelerando os processos de hiper-concentração urbana, com o seu cortejo de situações de exclusão social e miséria.³⁸

Nas regiões desenvolvidas a dinâmica demográfica dar-se-á no sentido contrário, embora se preveja a manutenção da população nos 1.2 biliões de habitantes, devido aos fluxos migratórios provenientes de países em vias de desenvolvimento.

A migração³⁹, terceira variável explicativa da evolução demográfica, mais instável, tornou-se e continuará a ser a protagonista das dinâmicas populacionais dos países desenvolvidos, calculando-se que será responsável pela movimentação de cerca de 2.3 milhões de pessoas por ano após 2010.⁴⁰

Em 2006 a população europeia era a mais envelhecida do mundo (anexo 6), com uma idade média de 39 anos, sendo que doze países ou áreas apresentavam valores superiores a 40 anos. Era seguida pela população Norte Americana, com 36 anos de idade média e pela da Oceânia, cuja média era de 32 anos. Na Ásia, apesar do Japão ser o país mais envelhecido mundialmente, a idade média da população não chegava a

³⁸ BANDEIRA, M.L. (2003) A demografia, ciência "selvagem"? in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº4. Junho (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim4.pdf>>

³⁹ Migração - deslocação de uma pessoa através de um determinado limite espacial, com intenção de mudar de residência de forma temporária ou permanente. A migração subdivide-se em migração internacional ou seja, entre países, e migração interna ou seja, migração no interior de um país (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://metaweb.ine.pt/sim/conceitos/conceitos.aspx?ID=PT>>

⁴⁰ PEIXOTO, J. (2002) A Imigração em Portugal in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº3. Novembro (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim3.pdf>>

alcançar os 28 anos e na América Latina e Caraíbas era de 26 anos. Apenas a população de África tinha uma idade média inferior a 20 anos.⁴¹

No entanto, se a dimensão da população se mantiver dentro dos limites considerados razoáveis, o seu envelhecimento é inevitável. Até a projecção demográfica resultante de um cenário alto, segundo a qual o crescimento populacional ascenderia aos 10.8 biliões de habitantes em 2050 (anexo 5), estima um aumento da idade média da população mundial de 28 anos em 2005 para 33 em 2050. De acordo ainda com este cenário, a idade média em África/2050 seria superior a 25 anos.⁴²

Prevendo um envelhecimento populacional mais marcado, a possibilidade de um cenário médio projecta para todas as regiões, excepto África e Europa, idades médias entre os 40 e os 42 anos em 2050. Segundo este cenário, o envelhecimento em África será moderado, alcançando uma idade média de 28 anos, enquanto que a Europa, o continente mais envelhecido, ultrapassará os 47 anos.⁴³ O Japão continuará no pódio de país mais envelhecido, com uma idade média de 55 anos em 2050.⁴⁴

⁴¹ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

⁴² UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

⁴³ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

⁴⁴ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

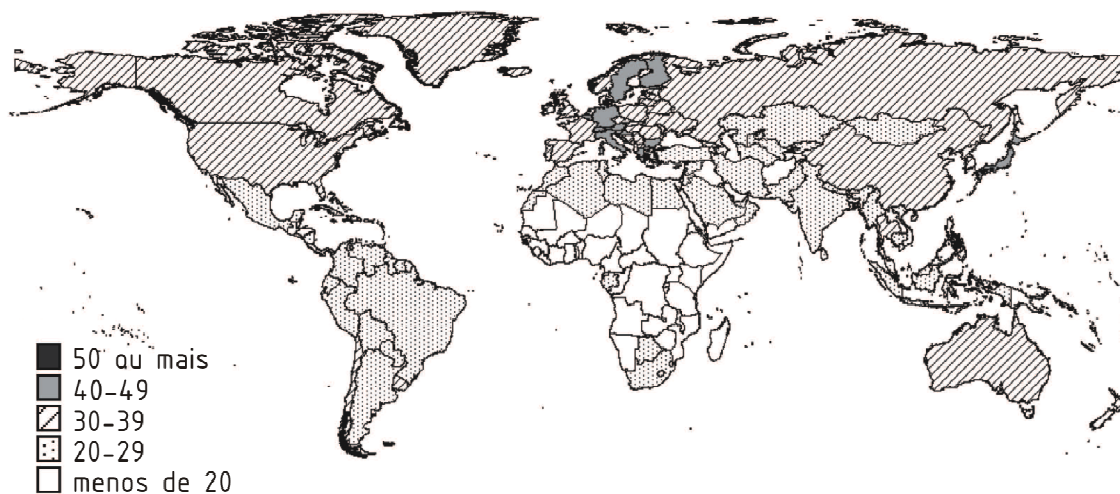


Figura 3: Idade Média em 2005, cenário médio

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

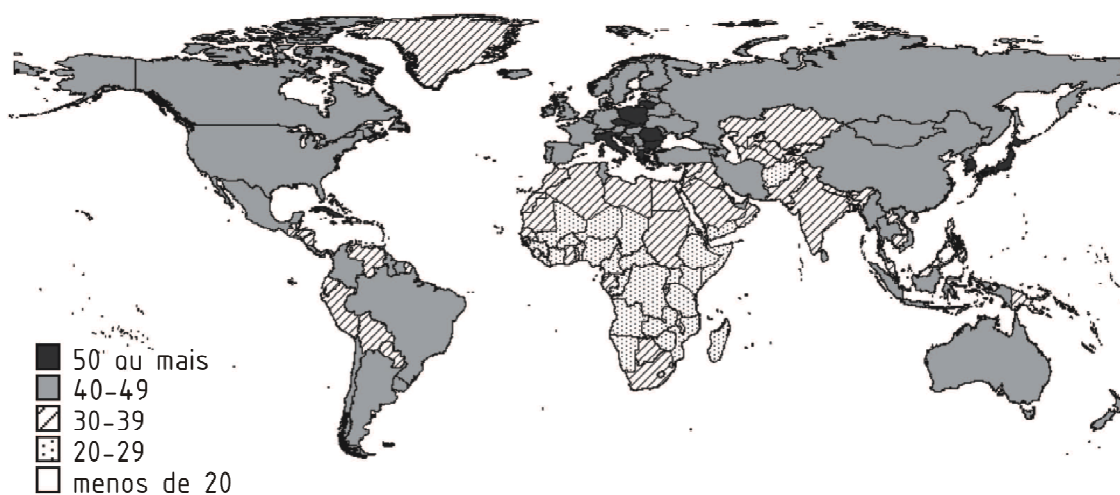


Figura 4: Idade Média em 2050, cenário médio

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

Mudanças nas idades médias das populações reflectem alterações da sua divisão pelos vários grupos etários. Se no continente europeu, o número de pessoas com idade igual ou superior a 60 anos ultrapassou já o número de crianças, em África as crianças superam, ainda com grande margem, e continuarão a superar, o número de idosos. Enquanto na Europa, América do Norte e Oceânia se prevê uma diminuição da população activa a partir de 2010, na Ásia a partir de 2015 e na América Latina e Caraíbas a partir de 2025, em África a população entre os 15 e 59 anos continuará a crescer nas próximas décadas (anexos 7 a 12).⁴⁵

Em 2050, a percentagem de população activa europeia será a mais baixa do mundo, com 14 trabalhadores para cada 10 dependentes. Nas outras regiões do mundo estimam-se proporções de população activa de 16 (América do Norte) a 19 trabalhadores (África) para 10 dependentes.⁴⁶

De acordo com as projecções da ONU, metade do aumento demográfico mundial no período entre 2005 e 2050 resultará de um crescimento da população com idade igual ou superior a 60 anos. A população deste grupo etário deverá duplicar em África e aumentar para mais do dobro na Ásia, América Latina e Caraíbas (anexo 13).⁴⁷

Em 2050, cerca de ¼ da população da Ásia, da América Latina e Caraíbas, da América do Norte e da Oceânia terá idade igual ou superior a 60 anos.

Na Europa a percentagem deste grupo etário deverá rondar os 35%, enquanto em África estará um pouco acima dos 10%.⁴⁸

⁴⁵ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

⁴⁶ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

⁴⁷ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

⁴⁸ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

Embora as populações mais envelhecidas se encontrem nos países desenvolvidos, em 2005 cerca de 64% dos idosos viviam em países em vias de desenvolvimento, percentagem que se estima aumentar para 80% no ano de 2050 (anexo 14).⁴⁹

Um aspecto curioso do envelhecimento populacional é o progressivo envelhecimento da própria população envelhecida. Num grande número de países a população com idade igual ou superior a 80 anos – grandes idosos – está a crescer mais rapidamente que qualquer outro segmento. Globalmente, prevê-se que o número de grandes idosos irá crescer mais que o quádruplo, de 88 milhões em 2005 para 402 milhões em 2050. Em África, Ásia, América Latina e Caraíbas, a população dos grandes idosos tenderá a crescer pelo menos seis vezes durante o mesmo período temporal. Mas o crescimento mais significativo será o que se irá observar na Ásia, com o aumento de 199 milhões de grandes idosos.⁵⁰

Como consequência, haverá uma maior e crescente concentração de grandes idosos na Ásia, com 59% desta população a residir naquele continente em 2050, contra os 44% de 2005. Este crescimento decorrerá à custa dos países mais desenvolvidos, cuja percentagem de grandes idosos deverá decrescer dos 51% em 2005 para os 29% em 2050.⁵¹

⁴⁹ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

⁵⁰ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

⁵¹ UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

2.2.2. A SITUAÇÃO DEMOGRÁFICA EM PORTUGAL

A distribuição da população pelo território português não é homogénea, evidenciando-se uma clara oposição entre o Litoral e o Interior do Continente.

Na faixa Litoral, entre Viana do Castelo e Setúbal, são visíveis duas áreas de densidades particularmente elevadas, centradas nas metrópoles de Lisboa e Porto.⁵²

Em 2007 apenas 21 dos 308 municípios do país apresentavam densidades populacionais superiores a 1000 habitantes por Km², 19 dos quais se situavam nestas áreas. Por outro lado, em consequência de um processo de despovoamento que se tem verificado nas últimas décadas, o Interior do Continente apresentava densidades populacionais muito reduzidas, sendo que os municípios com densidade populacional inferior a 50 habitantes por Km² ocupavam 61% da área total do território nacional, abrangendo apenas 11% da população residente total ⁵³ (anexo 15).

De acordo com dados do INE, em 31 de Dezembro de 2007 residiam em Portugal 10 617 575 indivíduos, dos quais 5 138 807 homens e 5 478 768 mulheres, traduzindo-se num crescimento efectivo de 0,17% (18 480 indivíduos) relativamente a 2006.⁵⁴

O saldo natural negativo de -0,01% observado em 2007, que corresponde a uma diferença de 1020 indivíduos face ao ano anterior⁵⁵, encontra precedente apenas no ano de 1918, como consequência da gripe pneumónica.⁵⁶

Mantendo-se a tendência, o crescimento da população estará comprometido se resultar apenas do saldo natural.⁵⁷

⁵² INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico 2007*. Lisboa, p 42

⁵³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico 2007*. Lisboa, p 42

⁵⁴ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 19

⁵⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico 2007*. Lisboa, p 89

⁵⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2008) A Situação Demográfica Recente em Portugal *in Revista de Estudos Demográficos*, nº 44. Lisboa, p 35

⁵⁷ COSTA, E.M., ESTEVENS, A. & BARROQUEIRO, M. (2005) *Envelhecimento, Escassez de Mão-de-obra e Imigração de Substituição. Tendências de Evolução em Portugal e Espanha*. (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/006.pdf>

As migrações, actualmente o principal factor de influência na variação da população dos países desenvolvidos, também em Portugal se assumem como protagonista⁵⁸, apresentando-se como causa exclusiva do crescimento populacional em 2007 o saldo migratório positivo de 0,18% (19 500 indivíduos).⁵⁹

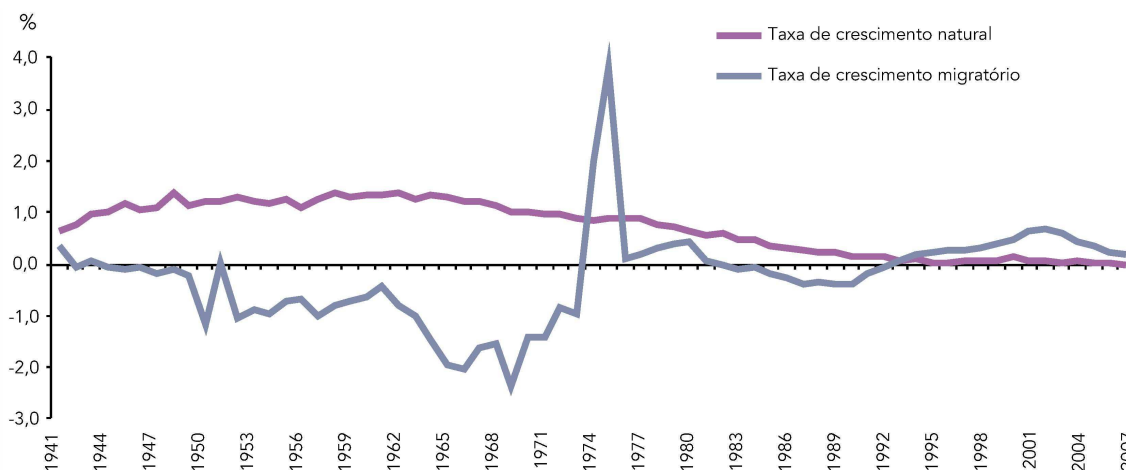


Figura 5: Taxas de crescimento natural e migratório (%), Portugal, 1941-2007

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 20

Marcados durante décadas pela saída de portugueses em busca de melhores condições de vida⁶⁰, depois do final da década de 1970 a imigração tornou-se cada vez mais visível no nosso território. Apesar do seu papel como variável demográfica não ter sido imediatamente percebido pela manutenção da emigração, a sua contribuição para as dinâmicas demográficas locais, regionais e nacionais é agora evidente.⁶¹

⁵⁸ COSTA, E.M., ESTEVENS, A. & BARROQUEIRO, M. (2005) *Envelhecimento, Escassez de Mão-de-obra e Imigração de Substituição. Tendências de Evolução em Portugal e Espanha*. (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/006.pdf>

⁵⁹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2008) A Situação Demográfica Recente em Portugal in *Revista de Estudos Demográficos*, nº 44. Lisboa, p 35

⁶⁰ FERNANDES, A. A. (2001) A questão demográfica: Do declínio da fecundidade a um debate sobre política familiar in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº1. Novembro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim1.pdf>>

⁶¹ PEIXOTO, J. (2002) A Imigração em Portugal in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº3. Novembro (online).

Tornámo-nos um país quase exclusivamente de imigração, com um leque de proveniências nacionais e étnicas actuais bastante diversas.⁶²

Comparando com dados anteriores, estima-se que de 1 de Janeiro de 2002 a 31 de Dezembro de 2007 a população tenha aumentado cerca de 270 mil pessoas, correspondendo a uma taxa de 0,46% ao ano. O ritmo de crescimento, mais acentuado no período 2001-2003, explica-se pela maior intensidade migratória, responsável por 91% do acréscimo populacional registado neste período (contra 9% da responsabilidade do saldo natural)⁶³, aos quais se juntam os não contabilizáveis fluxos clandestinos.⁶⁴

O abrandamento do crescimento populacional está associado quer à desaceleração do crescimento migratório iniciada em 2003, com um aumento dos fluxos de saída em relação aos de entrada, quer à trajectória descendente, embora irregular, do crescimento natural evidenciada desde 2000 ⁶⁵ (anexo 16).

Para além do efeito directo no saldo migratório, as migrações também influenciam o saldo natural, tendo-se verificado em 2007 um aumento do número de nascimentos em que pelo menos um dos progenitores é estrangeiro (11,8% do total de nados vivos).⁶⁶

À semelhança do que se verifica em muitos outros países europeus, também a população portuguesa tem vindo a denotar um continuado envelhecimento, que se repercute quer na base quer no topo da pirâmide etária, com a diminuição da proporção da população jovem e o aumento do peso dos idosos e grandes idosos na estrutura populacional⁶⁷ (anexos 17 e 18). Se em 1940 existiam, por cada 100 jovens com menos de

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim3.pdf>>

⁶² PEIXOTO, J. (2002) A Imigração em Portugal in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº3. Novembro (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim3.pdf>>

⁶³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2008) A Situação Demográfica Recente em Portugal in *Revista de Estudos Demográficos*, nº 44. Lisboa, p 35

⁶⁴ COSTA, E.M., ESTEVENS, A. & BARROQUEIRO, M. (2005) *Envelhecimento, Escassez de Mão-de-obra e Imigração de Substituição. Tendências de Evolução em Portugal e Espanha*. (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/006.pdf>

⁶⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico 2007*. Lisboa, pp 15-16

⁶⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Projeções de População Residente em Portugal 2008-2060*. Lisboa, p 23

⁶⁷ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico 2007*. Lisboa, p 91

15 anos, 20 indivíduos com 65 anos ou mais, em 2007 a proporção era já de 114 para 100, fenómeno mais acentuado no género feminino, traduzindo a sua maior longevidade.⁶⁸

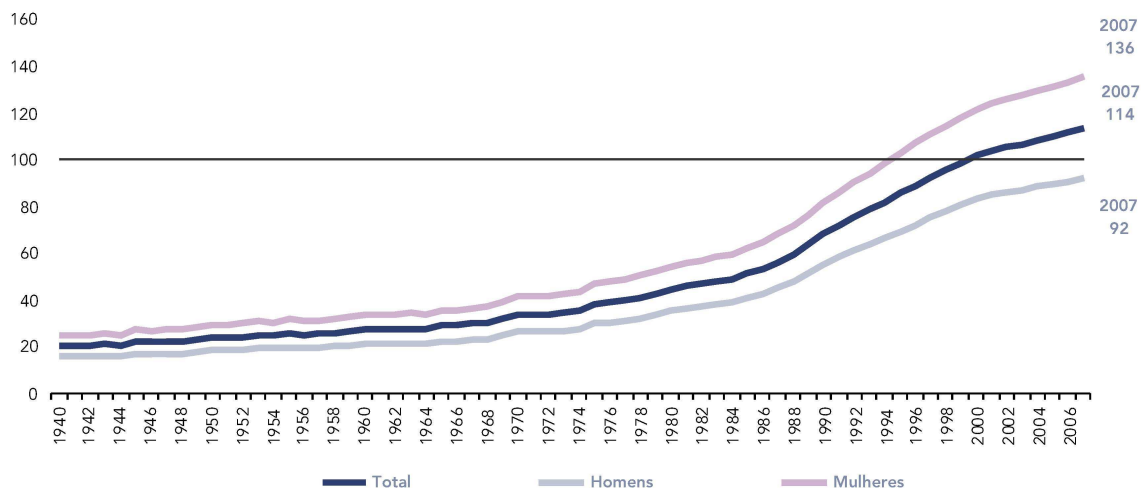


Figura 6: Índice de envelhecimento por sexo, Portugal, 1940-2007

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 25

Paralelamente ao aumento do índice de envelhecimento, observa-se um aumento da esperança média de vida à nascença⁶⁹, que duplicou em menos de um século.

A esperança média de vida de 35,8 anos para os homens e de 40,0 anos para as mulheres registada em 1920, foi já estimada respectivamente em 75,18 anos e 81,57 anos no período 2005-2007.⁷⁰

Impulsionado pela notável diminuição da mortalidade infantil observada na primeira metade do século XX, o ritmo de crescimento deste indicador tem vindo a diminuir nas últimas décadas, sendo cada vez mais beneficiado por ganhos provenientes do aumento da sobrevivência em idades avançadas.⁷¹

⁶⁸ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 25

⁶⁹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2008) A Situação Demográfica Recente em Portugal *in Revista de Estudos Demográficos*, nº 44. Lisboa, p 35

⁷⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 54

⁷¹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Projeções de População Residente em Portugal 2008-2060*. Lisboa, p 11

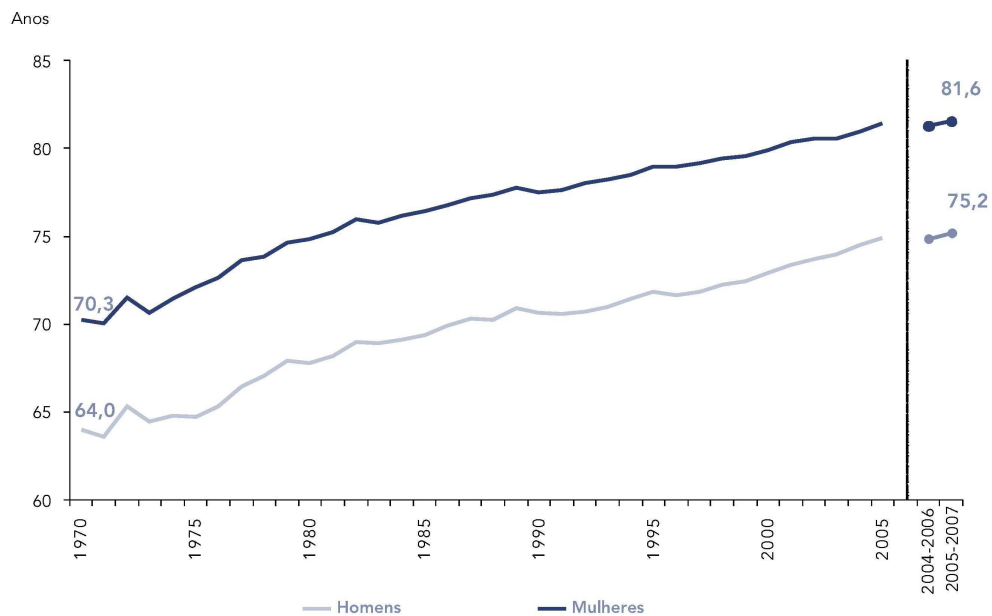


Figura 7: Esperança média de vida à nascença por sexo, Portugal, 1970-2007

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 54.

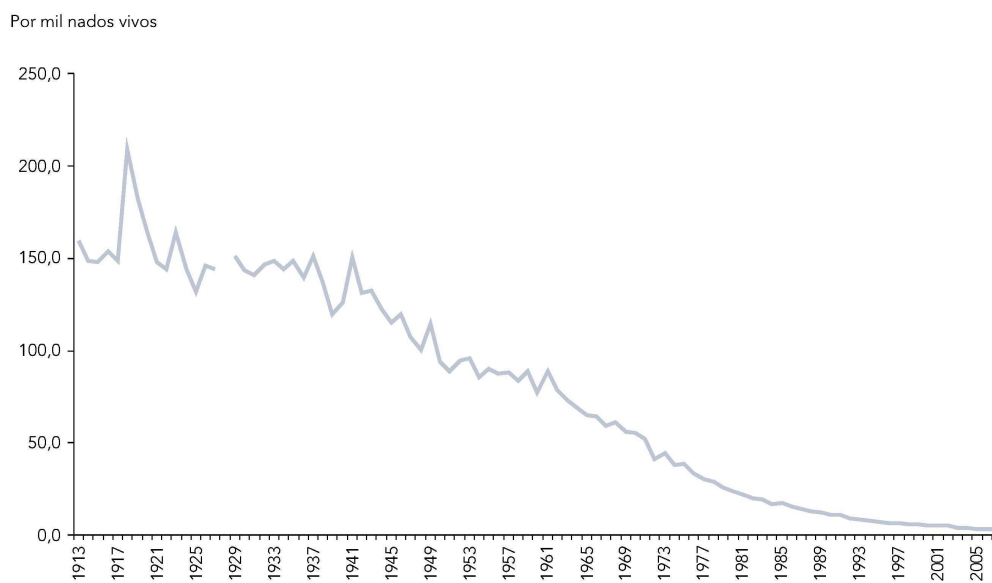


Figura 8: Taxa de mortalidade infantil, Portugal, 1913-2007 ⁷²

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 53

⁷² O Anuário Demográfico de 1928 omite os valores do respectivo ano

De acordo com as projecções realizadas pelo INE, a população portuguesa começará a decrescer a partir de 2010, diminuindo de cerca de 10 626 milhares de habitantes nesta data para cerca de 9 302 milhares em 2050.

As tendências observadas nas últimas décadas manter-se-ão.

A percentagem de idosos, duplicada nos últimos 45 anos, voltará a duplicar nos próximos 45 anos, aumentando de cerca de 17% em 2007 para 32% em 2050. O ritmo de crescimento da população muito idosa irá também ultrapassar o da população total.

O índice de envelhecimento de 114 idosos para cada 100 jovens registado em 2007 poderá atingir os 243 idosos por cada 100 jovens em 2050. Articulada com a diminuição da população activa, esta tendência originará um agravamento do índice de dependência de idosos: se em 2007 a relação era de 26 idosos para 100 activos, em 2025 este valor poderá ascender a 34, atingindo em 2050 o valor de 58 idosos para 100 activos.⁷³

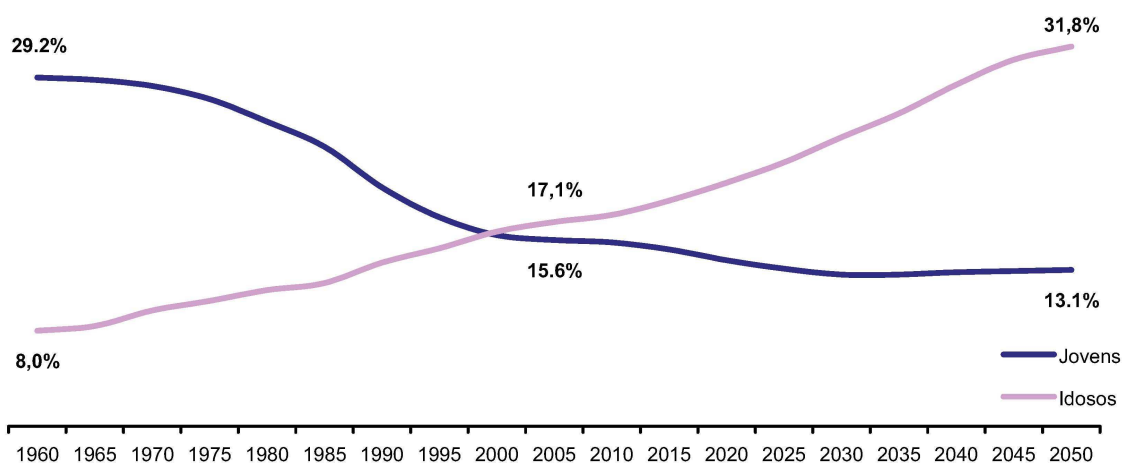


Figura 9: Evolução da proporção da população jovem e idosa no total da população (%), Portugal, 1960–2050

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2006) A Situação Demográfica Recente em Portugal in *Revista de Estudos Demográficos*, nº 40. Lisboa, p 24

⁷³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 27



Figura 10: Pirâmides etárias da população residente total, Portugal

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2006) *A Situação Demográfica Recente em Portugal* in *Revista de Estudos Demográficos*, nº 40. Lisboa, p 26

Também no contexto da natalidade a tendência se manterá. É de referir que há aproximadamente 25 anos que o número médio de crianças por mulher não atinge o valor mínimo de 2,1 para assegurar a substituição de gerações.

A par da Espanha, Itália ou Grécia, Portugal estava em 2007 entre os países com um menor índice de fecundidade, com o registo de 1,33 crianças/mulher.⁷⁴ A proporção de jovens, 15,3% em 2007, poderá decrescer para cerca de 13% até 2050.⁷⁵

⁷⁴ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Projeções de População Residente em Portugal 2008-2060*. Lisboa, p 5

⁷⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 27

No que refere à mortalidade, é ainda possível uma diminuição entre a população idosa, não existindo grande margem para decréscimo no que diz respeito à mortalidade infantil. Assim sendo, a esperança de vida da população portuguesa continuará, embora a um ritmo mais lento, a crescer, podendo, de acordo com a hipótese optimista constante nas *Projeções de População Residente em Portugal 2008-2060*, aumentar para 84,5 anos para os homens e 89,4 anos para as mulheres em 2060.⁷⁶

⁷⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Projeções de População Residente em Portugal 2008-2060*. Lisboa, p 21

2.2.3. A POPULAÇÃO DE LISBOA

Lisboa não é mais menina e moça.

Apesar de ter sido registado na Área Metropolitana de Lisboa um aumento populacional de 2,54 milhões para 2,68 milhões de habitantes (+6%) entre 1991 e 2001, a população residente no concelho de Lisboa sofreu no mesmo período uma redução de cerca de 100 mil habitantes (-15%),⁷⁷ repulsão associada a alterações da funcionalidade do espaço (terciarização) e a processos de revitalização que elevaram os preços do mercado habitacional, tornando-o economicamente inacessível à maioria dos jovens.⁷⁸

Em Março de 2001 viviam em Lisboa cerca de 565 mil pessoas. Entre 1991 e 2001 apenas 4 das 53 freguesias de Lisboa – Carnide, Charneca, Encarnação e Lumiar – registaram acréscimos demográficos. Muitas freguesias perderam mais de 20% da sua população, havendo áreas, nomeadamente as históricas, com perdas superiores a 30% (anexo 19).⁷⁹

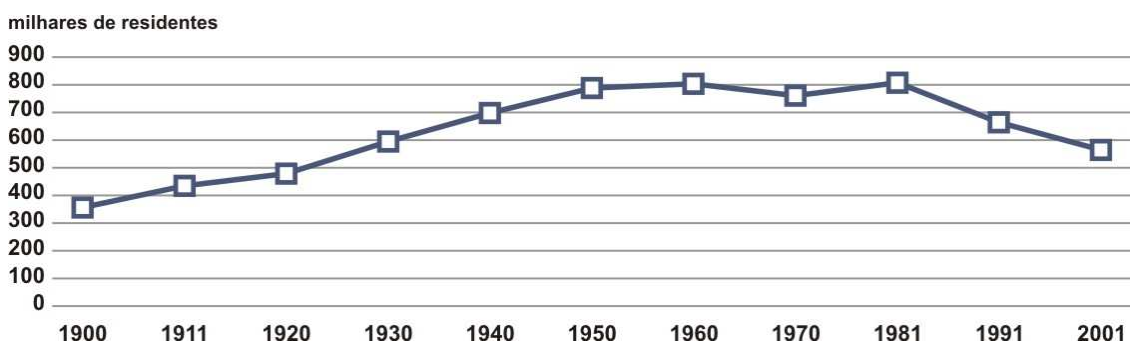


Figura 11: Número de residentes do concelho de Lisboa, 1900–2001

Fonte: SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, p 23

⁷⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2005) *Lisboa: O Desafio da Mobilidade*. Lisboa, p 19

⁷⁸ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2002) *Censos 2001: Resultados Definitivos Lisboa*. Lisboa, p LVIII

⁷⁹ SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp 23–27

Os desequilíbrios entre os principais três grupos de população – população jovem, população activa e população idosa – são evidentes.⁸⁰

Em 2001 cerca de 52% dos habitantes da cidade tinham idades compreendidas entre os 25 e os 64 anos, sendo que 24% tinham mais de 65 anos.

Embora a percentagem de população activa se tenha mantido constante desde 1981, a população idosa aumentou substancialmente nas últimas décadas, tendo evoluído de 14% em 1981 para 19% em 1991 e 24% em 2001,⁸¹ podendo concluir-se que para além de estar a diminuir, a população lisboeta está cada vez mais idosa.

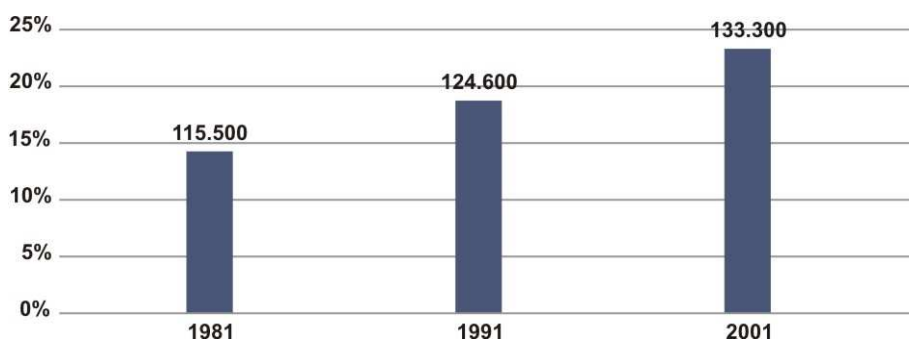


Figura 12: Evolução da população com mais de 65 anos em Lisboa (%)

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2005) *Lisboa: O Desafio da Mobilidade*. Lisboa, p 21

Em 2001 o índice de envelhecimento⁸² era quase o dobro do nacional. Se no país havia já 102 idosos por cada 100 jovens (0-14 anos), em Lisboa a relação era de 203 idosos para 100 jovens (anexo 20).⁸³

Observa-se uma maior concentração de população idosa, e maior perda de população, no núcleo antigo e frente ribeirinha ocidental.⁸⁴ Na Tapada da Ajuda o índice de envelhecimento ascende a 400.⁸⁵

⁸⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estimativas Provisórias de População Residente 2008*. Lisboa, p 9

⁸¹ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2005) *Lisboa: O Desafio da Mobilidade*. Lisboa, p 21

⁸² Número de pessoas acima dos 65 anos por cada 100 abaixo dos 15

⁸³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2002) *Censos 2001: Resultados Definitivos Lisboa*. Lisboa, p LIV

⁸⁴ TENEDÓRIO, J. (2003) *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa: AML, p 126

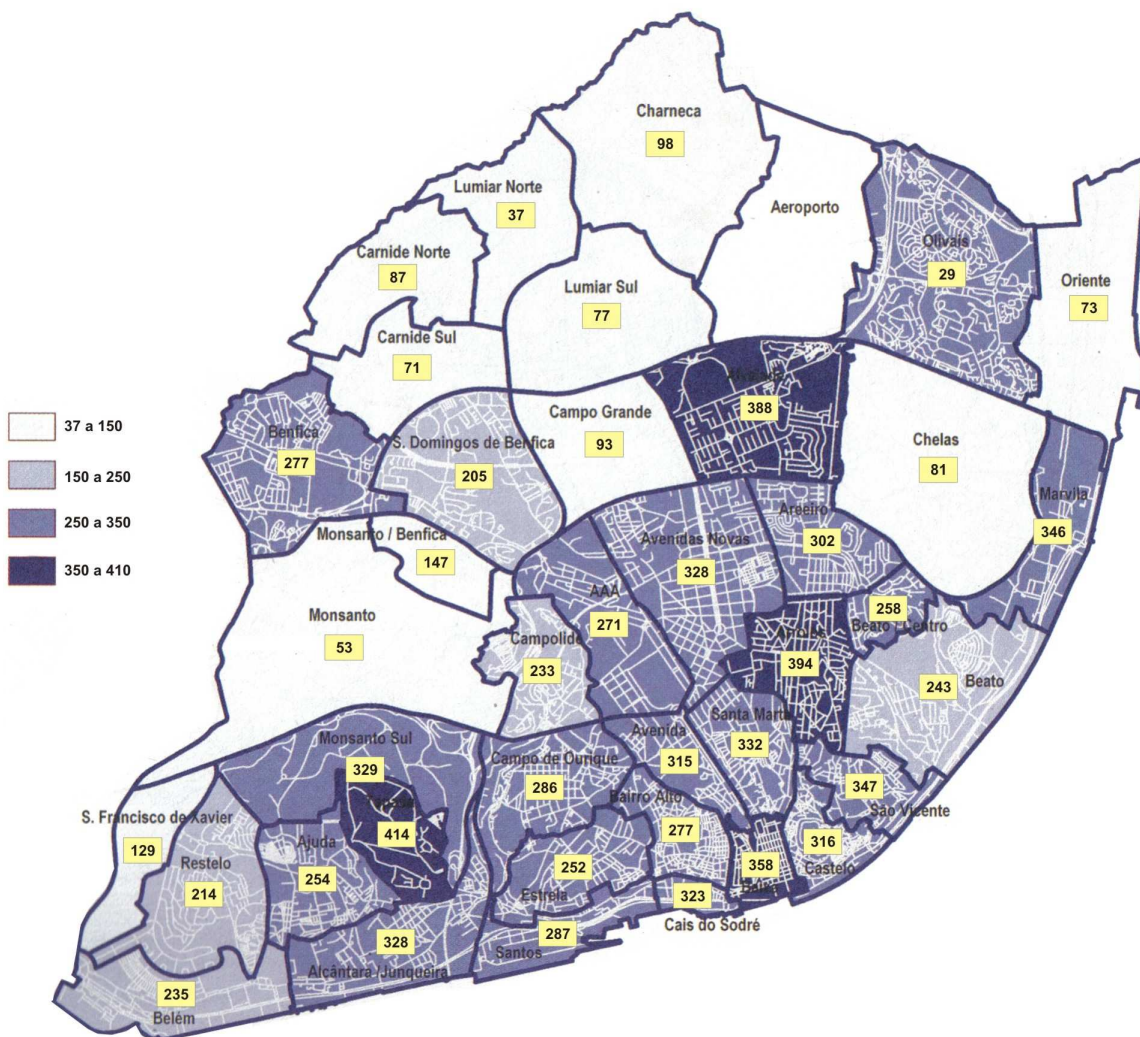


Figura 13: Índice de Envelhecimento em Lisboa, 2001

Fonte: adaptado de CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2005) *Lisboa: O Desafio da Mobilidade*. Lisboa, p 24

Para além de ser a cidade portuguesa que regista maiores índices de envelhecimento, Lisboa será muito provavelmente, “em termos de área central de grandes metrópoles”, uma das capitais europeias com a população residente mais envelhecida.⁸⁶

⁸⁵ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2005) *Lisboa: O Desafio da Mobilidade*. Lisboa, pp 23-24

⁸⁶ SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, p 27

As zonas mais jovens coincidem com as de expansão mais recente, onde os índices de envelhecimento são ainda inferiores a 100.⁸⁷

A percentagem de jovens na cidade é muito baixa.

Se se considerarem jovens os indivíduos dos 0 aos 24 anos, tem-se um número de jovens praticamente igual ao de idosos. Neste contexto, o índice de envelhecimento seria de 97. Contudo, considerando jovens os indivíduos com idades compreendidas entre os 0 e os 14 anos, o índice de envelhecimento aumenta para 203, o que significa que por cada jovem até aos 14 anos existem dois indivíduos com mais de 65.

ESCALÃO ETÁRIO	1991		2001	
	nº de indivíduos	%	nº de indivíduos	%
Jovens (0-24 anos)	193 422	29,2	137 182	24,3
Activos (25-64 anos)	345 407	52,1	294 171	52,1
Idosos (≥65 anos)	124 565	18,8	133 304	23,6

Figura 14: Estrutura etária da população lisboeta, considerando jovens indivíduos dos 0-24 anos

Fonte: SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, p 27

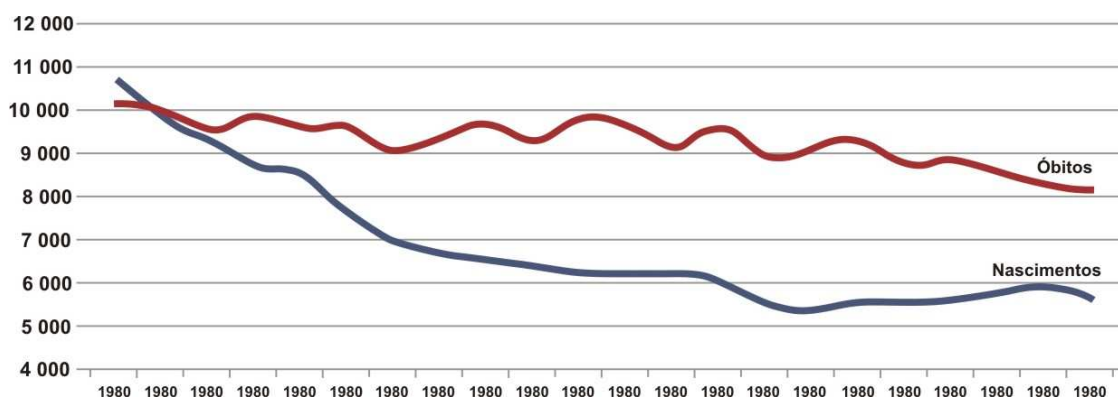


Figura 15: Movimentos naturais na cidade de Lisboa entre 1980 e 2001

Fonte: SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, p 27

⁸⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2005) *Lisboa: O Desafio da Mobilidade*. Lisboa, pp 23-24

Esta situação de duplo envelhecimento é explicada não apenas pela redução dos grupos etários mais jovens - através da diminuição do saldo natural - e aumento do número de idosos, mas também pela fuga das famílias para os concelhos limítrofes, perdas populacionais não compensadas pela migração de famílias com filhos menores.⁸⁸ E de acordo com as projecções do INE, mesmo com um aumento da fecundidade e a continuação e incremento dos saldos migratórios positivos, o envelhecimento é irreversível.⁸⁹

É, então, urgente que se encontrem respostas a este desafio e se garanta uma sociedade inclusiva para todos.

⁸⁸ SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp 27-28

⁸⁹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - GABINETE DE ESTUDOS (2008) A Situação Demográfica Recente em Portugal *in Revista de Estudos Demográficos*, nº 44. Lisboa, p 71



2.3. O QUE SIGNIFICA SER IDOSO ?

Morre menos gente de cancro ou de coração do que de não saber para que vive; e a velhice, no sentido de caducidade, de que tantos se vão, tem por origem exactamente isto: o cansaço de não se saber para que se está a viver.

Agostinho da Silva, *Textos e Ensaios Filosóficos*

Na maioria dos países desenvolvidos, consideram-se idosos os indivíduos dos sexos feminino e masculino de idade igual ou superior a 65 anos, idade geralmente associada ao direito à reforma.

No entanto, porque o conceito de idoso dos países desenvolvidos não se adequa a algumas regiões do mundo, nomeadamente a África, a Organização das Nações Unidas adoptou a idade de 60 anos como fronteira de referência para a definição de população idosa.⁹⁰

Apesar da Organização Mundial de Saúde defender que o conceito de idoso em África, a ser desenvolvido, se deveria balizar nos 50 ou 55 anos de idade, considera que esta medida dificultaria o tratamento estatístico e a comparação de dados entre nações.

Se a este motivo se acrescentar o facto do conceito tradicional de idoso em África se relacionar com idades compreendidas entre os 50 e os 65 anos, dependendo da região e do país de referência, e de em muitos casos se desconhecer a data de nascimento dos indivíduos pela ausência de registos oficiais, conclui-se que, dependendo dos critérios, existe uma grande variedade de concepções para idoso.

Assim sendo, “para o bem e para o mal”, a Organização Mundial de Saúde subscreveu a fronteira etária estabelecida pela Organização das Nações Unidas, adoptando como marco a partir do qual se é considerado idoso a idade de 60 anos.⁹¹

⁹⁰ WORLD HEALTH ORGANIZATION (s/d) *Definition of an older or elderly person* (online). Disponível na Internet: <URL:<http://www.who.int/healthinfo/survey/ageingdefnolder/en/>>

⁹¹ WORLD HEALTH ORGANIZATION (s/d) *Definition of an older or elderly person* (online). Disponível na Internet: <URL:<http://www.who.int/healthinfo/survey/ageingdefnolder/en/>>

No entanto, a ideia de que a velhice começa aos 60 ou 65 anos é apenas um dado abstracto, uma questão cronológica.

O envelhecimento acontece de dia para dia, todos os dias. E para além de um fenómeno natural, responsável pelas mudanças ocorridas nos seres vivos ao longo do tempo, o envelhecimento é também um fenómeno social, "referindo-se ao modo como a sociedade o encara, o simboliza e vivencia a velhice."⁹²

É difícil definir os conceitos de idoso e de velhice, e identificar as consequências do envelhecimento humano. Como em qualquer outra idade, também entre os idosos há uma grande diversidade.⁹³ Factores biológicos, genéticos e de adaptação são determinantes na forma de envelhecer do ser humano, embora os comportamentos individuais possam ter o mesmo peso. O estilo de vida de cada indivíduo, para além de se repercutir na sua longevidade, reflecte-se também na sua qualidade de vida, e na forma como se envelhece, podendo contribuir para contrariar o desenvolvimento de doenças relacionadas com factores genéticos.⁹⁴

Mencionar "população idosa" é referir-nos a um grupo bastante heterogéneo em idades, capacidades, cultura, história própria e poder económico.⁹⁵

Se é verdade que o idoso é cada vez mais um indivíduo activo e interessado em participar na vida familiar e comunitária,⁹⁶ é também verdade que "a longevidade nem

⁹² INSTITUTO PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL (2002) *Prevenção da Violência Institucional Perante as Pessoas Idosas e Pessoas em Situação de Dependência* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.advita.pt/download.php?86284dc7d5331e29c8962fcf4265d4a3>>

⁹³ LEHR, U. (1997) *A Revolução da Longevidade: Impacto na Sociedade, na Família e no Indivíduo* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/RevEnvelhecer/article/view/4649/2566>>

⁹⁴ WORLD HEALTH ORGANIZATION - DEPARTMENT OF HEALTH PROMOTION, NON-COMMUNICABLE DISEASE PREVENTION AND SURVEILLANCE (2001) *Health and Ageing: A Discussion Paper* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://whqlibdoc.who.int/hq/2001/WHO_NMH_HPS_01.1.pdf>

⁹⁵ MONIZ PEREIRA, M.C. (1993) Testemunhos de Com-vivências in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (Ed) *Jornadas Lisboa e os Desafios do Envelhecimento, Ano Europeu das Pessoas Idosas e da Solidariedade entre Gerações*. Lisboa, p 104

⁹⁶ MOUTINHO, M. (1993) 1993 Ano Europeu dos Idosos e da Solidariedade entre Gerações in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (Ed) *Jornadas Lisboa e os Desafios do Envelhecimento, Ano Europeu das Pessoas Idosas e da Solidariedade entre Gerações*. Lisboa, pp 99-100

sempre corresponde a um nível de bem-estar e autonomia” que possibilite aos mais velhos a satisfação das suas necessidades básicas.⁹⁷

O idoso é o avô, o doente, o saudável, o portador de deficiência, o atleta, o marido, o reformado, o turista... São muitos, cada vez mais, e todos diferentes.

O envelhecimento não foi sempre visto da mesma forma ao longo da história. Se em alguns momentos e sociedades aparecia vinculado ao sagrado, à sabedoria e à experiência, noutros, que “relegavam aos velhos anciãos um lugar subalterno”, era encarado como maldito, patético e repulsivo.

Aristóteles, por exemplo, na Grécia Clássica, apontava os anciãos como “desconfiados, inconstantes, temerosos, pessimistas, melancólicos e egoístas”, apresentando juventude e velhice como épocas antagónicas. Já Platão, em *A República*, faz grandes elogios à velhice, definindo-a como a etapa da vida em que “o homem alcança a prudência, a sensatez, a astúcia e a capacidade de juízo”. Cícero, em *A Senilidade*, no mundo romano, defende a velhice “refutando a concepção de Aristóteles, assinalando que as qualidades censuráveis da velhice não eram causadas por esta”, mas sim “pelo carácter da pessoa”.⁹⁸

A sociedade ocidental actual, porém, confere ao envelhecimento um carácter negativo e decadente. Socialmente, ser idoso equivale a estar fisicamente incapacitado, sofrer perdas mentais, ser economicamente dependente, estar socialmente isolado e perder o *status* social que a condição de produtor de riqueza concedia.⁹⁹ Embora certas perdas decorrentes do processo de envelhecimento possam ser compensadas com ganhos em conhecimento e experiência,¹⁰⁰ o constante desenvolvimento do conhecimento desvalorizou o saber proveniente da experiência.¹⁰¹ Actualmente o saber não se acumula, “caduca”.

⁹⁷ INSTITUTO DA SEGURANÇA SOCIAL, I.P. (s.d.) *Manual de Boas Práticas: Um Guia para o Acolhimento Residencial de Pessoas Mais Velhas* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.advita.pt/download.php?89469eb03f5b00f32da1c44f0841ad08>>

⁹⁸ LORDA, C.R. & SANCHEZ, C.D. (2001) *Recreação na 3ª Idade*. Rio de Janeiro: Editora Sprint, pp 18-21

⁹⁹ LORDA, C.R. & SANCHEZ, C.D. (2001) *Recreação na 3ª Idade*. Rio de Janeiro: Editora Sprint, pp 28-29

¹⁰⁰ WORLD HEALTH ORGANIZATION - DEPARTMENT OF HEALTH PROMOTION, NON-COMMUNICABLE DISEASE PREVENTION AND SURVEILLANCE (2001) *Health and Ageing: A Discussion Paper* (online).

Sem a utilidade económica de um adulto, ou as potencialidades de um jovem, os idosos são encarados como um fardo pesado sobre as gerações de futuros activos, cada vez em menor número para suportar quem é visto apenas como objecto de necessidades.¹⁰² Este estereótipo do envelhecimento é em parte responsável pela situação e condições em que vivem as pessoas mais velhas.¹⁰³ Se não se encontrarem respostas para as verdadeiras necessidades do idoso, em vez de um aumento da esperança de vida, teremos um aumento da espera da morte.¹⁰⁴



Figura 16: Imagem de uma idosa

Fonte: fotografia pessoal

Disponível na Internet: <URL: http://whqlibdoc.who.int/hq/2001/WHO_NMH_HPS_01.1.pdf>

¹⁰¹ FERNANDES, A.A. (1997) *Velhice e Sociedade: Demografia, Família e Políticas Sociais em Portugal*. s.l.: Celta Editora, p 1

¹⁰² AMARO, R.R. (1993) O Envelhecimento como Encruzilhada do Desenvolvimento e da Solidariedade *in* CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (Ed) *Jornadas Lisboa e os Desafios do Envelhecimento, Ano Europeu das Pessoas Idosas e da Solidariedade entre Gerações*. Lisboa, pp 85-90

¹⁰³ LORDA, C.R. & SANCHEZ, C.D. (2001) *Recreação na 3ª Idade*. Rio de Janeiro: Editora Sprint, p 28

¹⁰⁴ LORDA, C.R. & SANCHEZ, C.D. (2001) *Recreação na 3ª Idade*. Rio de Janeiro: Editora Sprint, p 14

A segregação dos idosos, muitas vezes através de soluções que parecem excelentes, como passeios ou jantares especiais para maiores de 60 anos,¹⁰⁵ parece contraditória com o facto de ocorrer em sociedades cada vez mais envelhecidas. Tendo como objectivo a integração das pessoas mais velhas, a Organização Mundial de Saúde lança o desafio do envelhecimento activo, estimulando e apoiando a conservação das relações sociais durante o trajecto do envelhecimento, favorecendo a manutenção da autonomia, saúde e qualidade de vida.¹⁰⁶

Não sendo o envelhecimento sinónimo de doença, certas doenças e alterações físicas, sensoriais e cognitivas são consideradas comuns na terceira idade.¹⁰⁷ No entanto, apesar do envelhecimento representar a fase da vida em que as capacidades e resistência físicas vão gradualmente diminuindo¹⁰⁸, muitas das doenças adoptadas como “resultado natural” do processo de envelhecimento estão relacionadas com estilos de vida pouco saudáveis, como maus hábitos alimentares, falta de exercício físico, falta de motivação e de confiança, isolamento, e não directamente com o envelhecimento.¹⁰⁹ Vários autores sugerem ainda que muitas das incapacidades do idoso podem ser motivadas por divergências entre o nível de exigência do meio, implícita no design e estrutura de determinado ambiente, e as aptidões do idoso corresponder a essa exigência. O trabalho desenvolvido no âmbito do *Design for All* indica que os níveis de funcionalidade dos ambientes construídos podem ser melhorados através de alterações

¹⁰⁵ MELÍCIAS, V. (1993) Cooperação e Corresponsabilidade Institucional in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (Ed) *Jornadas Lisboa e os Desafios do Envelhecimento, Ano Europeu das Pessoas Idosas e da Solidariedade entre Gerações*. Lisboa, pp 248-253

¹⁰⁶ WORLD HEALTH ORGANIZATION - DEPARTMENT OF HEALTH PROMOTION, NON-COMMUNICABLE DISEASE PREVENTION AND SURVEILLANCE (2001) *Health and Ageing: A Discussion Paper* (online). Disponível na Internet: <URL: http://whqlibdoc.who.int/hq/2001/WHO_NMH_HPS_01.1.pdf>

¹⁰⁷ LORDA, C.R. & SANCHEZ, C.D. (2001) *Recreação na 3ª Idade*. Rio de Janeiro: Editora Sprint, p 30

¹⁰⁸ FERNANDES, A.A. (1997) *Velhice e Sociedade: Demografia, Família e Políticas Sociais em Portugal*. s.l.: Celta Editora, p 2

¹⁰⁹ WORLD HEALTH ORGANIZATION - DEPARTMENT OF HEALTH PROMOTION, NON-COMMUNICABLE DISEASE PREVENTION AND SURVEILLANCE (2001) *Health and Ageing: A Discussion Paper* (online). Disponível na Internet: <URL: http://whqlibdoc.who.int/hq/2001/WHO_NMH_HPS_01.1.pdf>

que vão ao encontro das necessidades de todos os seus potenciais utilizadores, incluindo os que têm temporária ou permanentemente mobilidade reduzida.¹¹⁰

São consideradas comuns na terceira idade: ¹¹¹ e ¹¹²

- a diminuição da estatura (provocada pela compressão das vértebras e achatamento dos discos intervertebrais), o encurvamento dos ombros e a inclinação da cabeça para a frente, modificações a nível postural que poderão ter implicações na agilidade, equilíbrio e estabilidade do indivíduo;
- a perda de tecido muscular, provocada por doença ou inactividade, responsável pela diminuição da resistência ao esforço;
- a redução da mobilidade e elasticidade articular, que conduz a uma situação que se conhece como artrose, e se manifesta mais vulgarmente nos joelhos, bacia, dedos dos pés e das mãos, ombros, coluna lombar e cervical, podendo provocar dificuldades de locomoção e de gestão da vida quotidiana;
- a osteoporose, problema mais comum a nível ósseo que tem como consequência o aumento do risco de fracturas. Por estar entre as principais causas de morte e incapacidade física do mundo, é considerada um grave problema de saúde pública pela Organização Mundial de Saúde (anexo 18);¹¹³
- a deterioração progressiva do aparelho respiratório, irreversível no idoso, que se traduz em sintomas como rouquidão, pinga no nariz, perda de elasticidade da caixa torácica e atrofia pulmonar;
- a arteriosclerose, transtorno mais frequente a nível cardiovascular, geralmente acompanhado pela diminuição da circulação sanguínea e o aumento da pressão arterial;
- modificações na estrutura e funcionamento cerebral, que poderão limitar o tempo de atenção, a memória e as capacidades cognitivas, e reduzir a capacidade de raciocínio e de decisão;

¹¹⁰ ALTMAN, I.; LAWTON, M.P & WOHLWILL, J.F. (1984) *Elderly People and the Environment*. New York: Plenum Press, pp 191-192

¹¹¹ LORDA, C.R. & SANCHEZ, C.D. (2001) *Recreação na 3ª Idade*. Rio de Janeiro: Editora Sprint, pp 35-43

¹¹² BISPO, R. & SIMÕES, F. (2003) *Design Inclusivo: Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Edição da Divisão de Formação da Câmara Municipal de Lisboa, p 7

¹¹³ WORLD HEALTH ORGANIZATION (2004) *WHO Scientific Group on the Assessment of Osteoporosis at Primary Health Care Level* (online).

Disponível na Internet: <URL:<http://www.who.int/chp/topics/Osteoporosis.pdf>>

- alterações a nível do tacto, de que são exemplo dificuldades em distinguir texturas e temperaturas;
- o também envelhecimento do ouvido, sendo comum associar velhice a uma reduzida capacidade para detectar, localizar e diferenciar sons;
- a deterioração do olho, que desencadeia o aparecimento de problemas de visão – degradação da acuidade visual, visão central reduzida, capacidade reduzida de percepção do meio físico, entre outros;
- reflexos mais lentos, que poderão ter origem em alterações a nível físico e/ou cognitivo;
- o enrugamento da pele, que perde a elasticidade e a tonicidade, e o branqueamento do cabelo, que se torna mais fino, caindo por vezes.

É importante ter presente que, mesmo os idosos activos, que se encontram em boas condições de saúde, têm “algumas limitações restritas dessas condições, que poderão dificultar a vida quotidiana, o que não significa que tenham algum tipo de dependência.”¹¹⁴

Abotoar um botão, por exemplo, poderá ser mais difícil para umas mãos idosas com artrose que para umas mãos jovens saudáveis. Porém, o jovem poderá experienciar inconvenientes se tiver uma das mãos magoadas, embora essa desvantagem temporária não o torne, nem ao idoso com artrose, dependente.

Tal como o jovem do parágrafo anterior, ou qualquer outro cidadão seja qual for o seu grupo etário, o idoso poderá também experimentar incómodos passageiros: um braço partido, um pé magoado, as mãos e braços carregados com sacos de compras, empurrar um carrinho de bebé ou uma cadeira de rodas, levar uma criança pela mão – situações da rotina diária que poderão comprometer a interacção com o meio envolvente, condicionando-lhe a mobilidade.¹¹⁵

¹¹⁴ LEHR, U. (1997) *A Revolução da Longevidade: Impacto na Sociedade, na Família e no Indivíduo* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/RevEnvelhecer/article/view/4649/2566>>

¹¹⁵ BISPO, R. & SIMÕES, F. (2003) *Design Inclusivo: Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Edição da Divisão de Formação da Câmara Municipal de Lisboa, pp 9-11

2.4. A IMPORTÂNCIA DO *DESIGN FOR ALL*

Design is a social issue because it is poor design which turns an impairment into a disability.

Disability Rights Commission¹¹⁶

Ao longo da História, as atitudes das comunidades e as barreiras físicas em ambientes construídos impossibilitaram pessoas com limitações de participar integralmente na vida em sociedade. O acesso à educação, aos meios de transporte, ao emprego, a um lar, a actividades de lazer, eventos culturais, foi e continua a ser negado a muitos cidadãos.¹¹⁷

Salvo raras excepções, nas escolas continuam a ensinar a projectar para “o tal” “Homem Médio”: um jovem saudável, inteligente, bem disposto, que não se cansa nem atrapalha.¹¹⁸

O “Homem Médio” português tem 1,72m de altura, 1,33 filhos e vive até aos 75,49 anos se for do género masculino, e até aos 81,74 anos se for do feminino.

Este é o Homem que se considera “normal”. E ser um Homem “normal” é ser, em todos os momentos, capaz, competente e independente. Ser um Homem “normal”, “o tal” “Homem Médio” é, na verdade, existir apenas nas estatísticas.¹¹⁹

Para quê, então, projectar para este “Homem Médio” se ele não existe e não pode, por esse motivo, usufruir dos projectos que os profissionais lhe dedicam?

¹¹⁶ RICABILITY (sd) *The Changing Market Place* (online) Disponível na Internet:

<http://www.ricability.org.uk/articles_and_surveys/inclusive_design/the_changing_market_place/>

T.L.: *O Design é uma questão social porque é um mau design que transforma uma limitação numa deficiência.* (Disability Rights Commission)

¹¹⁷ EUROPA – O PORTAL DA UNIÃO EUROPEIA (2000) *Rumo a uma Europa sem barreiras para as pessoas com deficiência* (online) Disponível na Internet: <http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/disability_and_old_age/c11415_pt.htm>

¹¹⁸ SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design, p 8

¹¹⁹ DESIGN FOR ALL EUROPE (sd) *Liberate Diversity* (online). Disponível na Internet:

<<http://www.designforalleurope.org/upload/press/graphical%20material/Liberate%20diversity%20brochure.pdf>>

Existem, porém, diluídos nas estatísticas, indivíduos reais a habitar ambientes e a utilizar produtos e serviços que não se adequam às suas necessidades – projectados e construídos também por indivíduos reais.

Como será o dia de uma mãe que transporta o filho num carrinho de bebé? E se levar uma segunda criança pela mão? Ou o dia de uma senhora obesa, com dificuldades de locomoção e de equilíbrio? Ou o de alguém invulgarmente alto ou demasiadamente baixo? O dia de uma pessoa cansada? E o de uma criança, que vê o mundo de uma altura diferente? O de um indivíduo, cheio de saúde e energia, mas carregado com sacos de compras em ambas as mãos? Ou o de um turista, independentemente da sua idade, capacidades físicas ou sensoriais, rodeado de códigos que não lhe são familiares? E o de uma pessoa idosa, que pretende, e tem o direito, de continuar a participar activamente na sociedade, apesar das limitações físicas, sensoriais e cognitivas inerentes ao processo de envelhecimento?

Como podemos constatar, o Homem dito “Médio” tem necessidades fora da média.

A dimensão da população com mobilidade condicionada é superior ao que é comum considerar-se. São todas as pessoas que, permanente ou temporariamente, têm dificuldades de interacção com o meio em que vivem – o meio edificado, os produtos, equipamentos e serviços –, dadas as exigências que esse meio lhes coloca ao nível da mobilidade, da orientação, da comunicação e do acesso à informação.¹²⁰

Somos todos nós em algum momento da nossa vida, mesmo que indirectamente, através dos nossos pais ou dos nossos filhos.

¹²⁰ SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design, pp 16-17



Figura 17: Diversidade de utilizadores

Fonte: DESIGN FOR ALL EUROPE (sd) *Liberate Diversity* (online). Disponível na Internet:
<<http://www.designforalleurope.org/upload/press/graphical%20material/Liberate%20diversity%20brochure.pdf>>



Figura 18: Diversidade de utilizadores, Lisboa, Maio 2009

Fonte: fotografia pessoal

Na verdade, não há critérios claros que nos permitam etiquetar alguém como “incapaz”. As capacidades (ou nível de incapacidade) são variáveis em todos os indivíduos. Há pessoas com capacidades altíssimas, acima do que se considera a média, outros com capacidades ditas “normais”, outros ainda com capacidades abaixo da “norma”. No entanto, uma pessoa com poucas capacidades em determinada área (visão, por exemplo), poderá ter capacidades excepcionais numa outra (inteligência, por exemplo). Não há uma linha definida que separe aqueles que são capazes, daqueles que não o são, embora todos tendam a perder capacidades como consequência natural do envelhecimento.

E porque "as barreiras físicas colocam mais obstáculos à participação na sociedade do que as limitações funcionais",¹²¹ ao invés de falarmos de pessoas com mobilidade condicionada, falemos antes de inadaptação do mundo construído às capacidades dos indivíduos que nele habitam.

Esta questão fundamental, baseada num modelo social de incapacidade, "*que introduz a interação entre as limitações do indivíduo e o meio que o rodeia*"¹²², surge em oposição a um obsoleto modelo médico, segundo o qual "*o responsável pela sua condição inferior e de discriminação seria a própria pessoa*"¹²³ portadora de deficiência.

Tomemos como exemplo o caso de duas pessoas idosas que se deslocam em cadeira de rodas: a primeira reside num 1º andar de um prédio sem elevador, vive numa cidade cujos transportes públicos não são adaptados, cujo espaço público é repleto de barreiras que a impossibilitam de se deslocar livremente e pretende deslocar-se a um centro de saúde localizado num edifício sem acessibilidade; a segunda reside num 1º andar de um prédio com elevador, vive numa cidade com uma rede de transportes públicos que tem em conta a diversidade de capacidades dos seus utilizadores, cujo espaço público é realmente público e pretende deslocar-se a um centro de saúde localizado num edifício térreo e acessível.

Embora, de acordo com o modelo médico, o grau de incapacidade destas duas pessoas idosas possa ser idêntico, segundo o modelo social o grau de incapacidade da primeira pessoa é bastante superior ao da segunda. Poderíamos até dizer que, face ao contexto em que vive, o grau de incapacidade do segundo utilizador é esbatido.¹²⁴

¹²¹ EUR-LEX (2000) *Rumo a uma Europa sem barreiras para as pessoas com deficiência* (online) Disponível na Internet: <http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=pt&type_doc=COMfinal&an_doc=2000&nu_doc=284>

¹²² ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE DEFICIENTES (2002) *Livro Branco: Direitos das Pessoas com Deficiência - da Utopia à Realidade*. s/l: Editorial Caminho, p 73

¹²³ ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE DEFICIENTES (2002) *Livro Branco: Direitos das Pessoas com Deficiência - da Utopia à Realidade*. s/l: Editorial Caminho, p 77

¹²⁴ ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE DEFICIENTES (2002) *Livro Branco: Direitos das Pessoas com Deficiência - da Utopia à Realidade*. s/l: Editorial Caminho, p 73

Design for All is design for human diversity, social inclusion and equality.

EIDD Stockholm Declaration, 2004¹²⁵

Projectar para todos, sem estigmatizar ou excluir grupos de indivíduos, é parte da responsabilidade de todos os profissionais que elaboram projectos. Neste sentido, surge o conceito de *Design for All* (Design para Todos), que centraliza a sua actuação na procura de soluções que satisfaçam o máximo de utilizadores possível, independentemente da sua idade, cultura, capacidades físicas, psíquicas ou sensoriais.¹²⁶

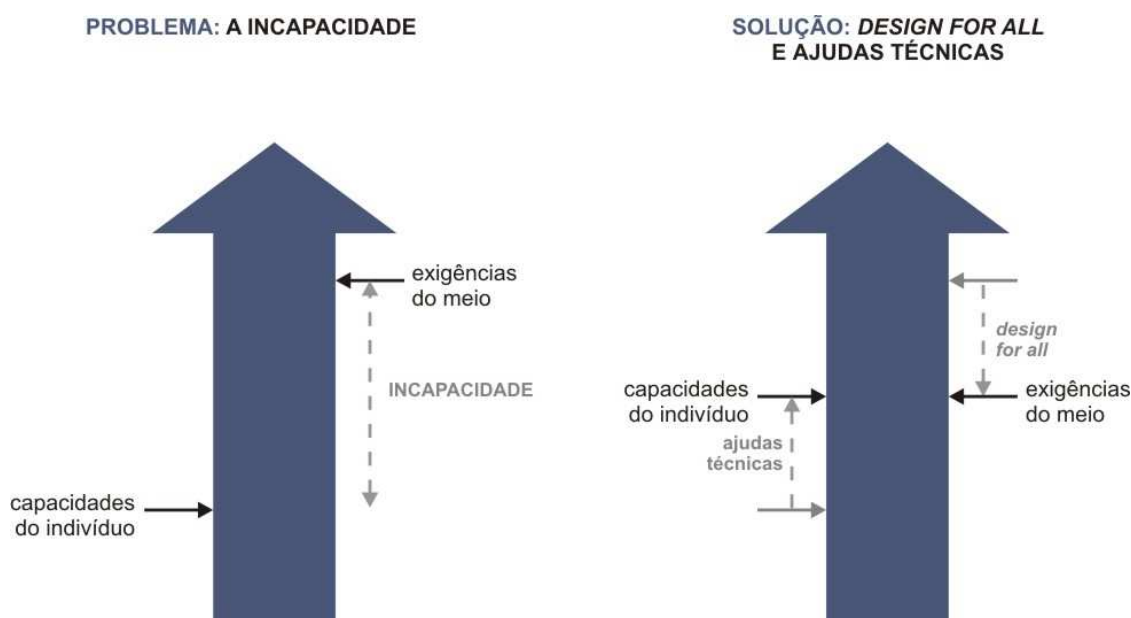


Figura 19: Modelo social de incapacidade e o *Design for All*

Fonte: adaptado de INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS EUROPEOS – UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA (2003) *Libro Verde: La Accesibilidad en España: Diagnóstico y Bases para un Plan Integral de Supresión de Barreras*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, p 35

¹²⁵ DESIGN FOR ALL EUROPE (2004) *The EIDD Stockholm Declaration 2004* (online). Disponível na Internet: <<http://www.designforalleurope.org/Design-for-All/EIDD-Documents/Stockholm-Declaration/>>

T.L.: *O "Design para Todos" é o design para a diversidade humana, para a inclusão social e para a igualdade.* (EIDD Stockholm Declaration, 2004)

¹²⁶ IMSERSO, FUNDACIÓN ONCE, COORDINADORA DEL DISEÑO PARA TODAS LAS PERSONAS EN ESPAÑA (2006) *Libro Blanco del Diseño para Todos en la Universidad*. Barcelona, p 28

De acordo com a *Declaração EIDD Estocolmo 2004*, o *Design for All* teve a sua origem no funcionalismo escandinavo de 1950 e no design ergonómico de 1960. O conceito escandinavo de "*Uma sociedade para todos*" do final dos anos 1960 é, em 1993, racionalizado pela Organização das Nações Unidas através de um documento sobre a *Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiência*.

Em 1995, após unanimemente aceite em Assembleia Geral pela EIDD (*Design for All Europe*), o *Design for All* passa de filosofia a conceito.¹²⁷

Paralelamente ao *Design for All* surgem, noutros contextos, o *Universal Design* (E.U.A.) e o *Inclusive Design* (Reino Unido). De acordo com o *Helen Hamlyn Research Centre* do *Royal College of Art*, Londres, terminologias diferentes para representar conceitos similares.¹²⁸

Inclusive design is the design of mainstream products and/or services that are accessible to, and usable by, people with the widest range of abilities within the widest range of situations without the need for special adaptation or design.

Helen Hamlyn Centre¹²⁹

Universal Design broadly defines the user. Its focus is not specifically on people with disabilities, but all people. It actually assumes the idea, that everybody has a disability and I feel strongly that that's the case. We all become disabled as we age and lose ability, whether we want to admit it or not.

Ronald L. Mace, 1998¹³⁰

¹²⁷ DESIGN FOR ALL EUROPE (2004) *The EIDD Stockholm Declaration 2004* (online). Disponível na Internet: <<http://www.designforalleurope.org/Design-for-All/EIDD-Documents/Stockholm-Declaration/>>

¹²⁸ DESIGN COUNCIL (sd) *Inclusive Design Education Resource*. (online)
Disponível na Internet: <<http://www.designcouncil.info/inclusivedesignresource/>>

¹²⁹ HELEN HAMLYN CENTRE (sd) *Inclusive Design* (online)
Disponível na Internet: <http://www.hhc.rca.ac.uk/204/all/1/inclusive_design.aspx>

T.L.: *O design inclusivo é o design de produtos e/ou serviços acessíveis a, e usáveis por, pessoas com as mais variadas capacidades nas mais diversas situações sem a necessidade de adaptações ou design especial.* (Helen Hamlyn Centre)

¹³⁰ THE CENTER FOR UNIVERSAL DESIGN (1998) *A Perspective on Universal Design*. (online)
Disponível na Internet: <http://www.design.ncsu.edu/cud/about_us/usronmacespeech.htm>

Através da comunicação "*Rumo a uma Europa sem Barreiras para as Pessoas com Deficiência*", a Comunidade Europeia anuncia em 2000 a importância do Desenho Universal como ferramenta fundamental no sentido de promover uma cidadania activa por parte de todos os seus cidadãos,¹³¹ razão pela qual o contacto com as necessidades reais dos utilizadores durante o processo de projecto é essencial.¹³²

Para alcançar este objectivo, o ambiente edificado, os produtos, serviços, a cultura e a informação – em suma, tudo o que é concebido e feito por pessoas para ser utilizado por pessoas – deve ser acessível, utilizável por todos e sensível à evolução da diversidade humana.¹³³

E embora o objectivo do *Design for All* não seja o desenvolvimento de soluções especiais para pessoas portadoras de deficiência, ao assegurar a sua adequação às necessidades dos usuários que terão mais dificuldades de utilização, conseguirá satisfazer as necessidades de um público mais alargado.¹³⁴

Projectos que incluem respostas às necessidades das pessoas que são frequentemente marginalizadas, anunciam a sua importância enquanto membros integrantes da comunidade.

T.L.: *O design universal não define o utilizador. Os seus destinatários não são as pessoas portadoras de deficiência, mas todas as pessoas. É assumida a ideia de que todos possuem mobilidade condicionada, e realmente creio que esse o caso. Todos perdemos capacidades à medida que envelhecemos, queiramos ou não admiti-lo.* (Ronald L. Mace, 1998)

¹³¹ EUR-LEX (2000) *Rumo a uma Europa sem barreiras para as pessoas com deficiência* (online) Disponível na Internet: <http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=pt&type_doc=COMfinal&an_doc=2000&nu_doc=284>

¹³² SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design, p 36

¹³³ DESIGN FOR ALL EUROPE (2004) *The EIDD Stockholm Declaration 2004* (online). Disponível na Internet: <<http://www.designforalleurope.org/Design-for-All/EIDD-Documents/Stockholm-Declaration/>>

¹³⁴ SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design, p 8

A presença de rampas nos atravessamentos das vias é um exemplo de uma boa prática. A diferenciação táctil e cromática que antecede o atravessamento indica a todos os peões, inclusive àqueles com dificuldades visuais, que se encontram na contiguidade de um atravessamento. A existência nos semáforos de sinalização sonora e visual marca o momento de um atravessamento seguro.



Figura 20: Imagem de um atravessamento, Londres, Abril 2008

Fonte: fotografia pessoal

O Centro para o Design Universal da Universidade Estadual da Carolina do Norte (E.U.A.) definiu, em 1997, sete princípios que retêm a essência do Design Universal:^{135 e 136}

1. Uso Universal, Para Todos

É útil e vendável a pessoas com diferentes capacidades.

- > Proporciona a mesma forma de utilização a todos os utilizadores: idêntica sempre que possível; equivalente se necessário.
- > Evita segregar ou estigmatizar quaisquer utilizadores.
- > Coloca igualmente ao alcance de todos os utilizadores a privacidade, protecção e segurança.
- > Torna o produto apelativo a todos os utilizadores.

2. Flexibilidade no Uso

Acomoda uma diversidade de preferências e capacidades individuais.

- > Permite escolher a forma de utilização.
- > Acomoda o acesso e o uso destro ou canhoto.
- > Facilita a exactidão e a precisão do utilizador.
- > Garante adaptabilidade ao ritmo do utilizador.

3. Uso Simples e Intuitivo

O uso é de fácil compreensão, independentemente da experiência, conhecimento, capacidades linguísticas ou actual nível de concentração do utilizador.

- > Elimina complexidade desnecessária.
- > É coerente com as expectativas e a intuição do utilizador.
- > Acomoda um amplo leque de capacidades linguísticas e níveis de instrução.
- > Organiza a informação de forma coerente com a sua importância.
- > Garante prontidão e resposta efectivas durante e após a execução de tarefas.

¹³⁵ THE CENTER FOR UNIVERSAL DESIGN (1997) *The Principles of Universal Design* (online)

Disponível na Internet: <http://www.design.ncsu.edu/cud/about_ud/udprinciplestext.htm>

¹³⁶ SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design, pp 42-43

4. Informação Perceptível

Comunica eficazmente ao utilizador a informação necessária, independentemente das suas capacidades sensoriais ou das condições do espaço.

- > Usa diferentes modos (pictográfico, verbal, táctil) para apresentar de forma redundante informação essencial.
- > Maximiza a “legibilidade” de informação essencial.
- > Diferencia os elementos em formas que possam ser descritas (i.e., fazer com que seja fácil dar instruções ou orientações)
- > É compatível com a diversidade de técnicas ou equipamentos utilizados por pessoas com limitações sensoriais.

5. Tolerância ao Erro

Minimiza riscos e consequência adversas provocadas por acções acidentais ou não intencionais.

- > Ordena os elementos de forma a minimizar riscos e erros: os elementos mais usados são mais acessíveis, e os elementos perigosos são eliminados, isolados ou protegidos.
- > Garante avisos de riscos e erros.
- > Proporciona características de falha segura.
- > Desencoraja a acção inconsciente em tarefas que requeiram vigilância.

6. Pouco Esforço Físico Requerido

Pode ser usado eficiente e confortavelmente, com um mínimo de fadiga.

- > Permite ao utilizador manter uma posição neutral do corpo.
- > Usa forças razoáveis para operar.
- > Minimiza operações repetitivas.
- > Minimiza esforço físico continuado.

7. Tamanho e Espaço para Aproximação e Uso

São disponibilizados tamanho e espaço apropriados para aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente do tamanho do corpo, postura ou mobilidade do utilizador.

- > Providencia um campo de visão desimpedido para elementos importantes para qualquer utilizador sentado ou em pé.
- > Torna o alcance a todos os componentes confortável para qualquer utilizador sentado ou em pé.
- > Acomoda variações no tamanho da mão ou da sua capacidade de agarrar.
- > Providencia espaço adequado para o uso de ajudas técnicas ou de assistência pessoal.

Porque o *Design for All* rejeita a distinção que se faz entre pessoas com e sem deficiência, estes princípios adequam-se a todas as pessoas e a todas as disciplinas de projecto, podendo ser utilizados como linhas orientadoras no processo de design ou aplicados na avaliação de objectos ou ambientes já existentes.¹³⁷

Apesar de já significativo a nível económico, o mercado para estes serviços e produtos tenderá a crescer mais ainda, como consequência das alterações demográficas.

Estima-se que em 1990 os consumidores idosos e com deficiência tenham adquirido directamente bens e serviços no montante de 326 mil milhões de Euros.

No que se refere ao mercado de produtos e serviços especializados, em 2000 representava 10 mil milhões de euros, com uma previsão de crescimento anual de 10 a 20%.¹³⁸

¹³⁷ SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design, p 42

¹³⁸ EUR-LEX (2000) *Rumo a uma Europa sem barreiras para as pessoas com deficiência* (online) Disponível na Internet: <http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=pt&type_doc=COMfinal&an_doc=2000&nu_doc=284>

2.5. O CONCEITO EUROPEU DE ACESSIBILIDADE

Assente nos princípios do *Design for All*, o **Conceito Europeu de Acessibilidade** surge em 1996 como um instrumento de sensibilização, incentivo e formação para os profissionais do projecto.

O seu objectivo é contribuir para a criação de normativas sobre acessibilidade, de carácter vinculativo, apadrinhando as solicitações europeias no âmbito da deficiência. Embora não se trate de um documento sobre a política europeia, pretende constituir uma fonte de inspiração para desencadear uma acção política. Não se trata, tão pouco, de um manual técnico, apesar de poder ser utilizado como referência para o desenvolvimento de regulamentos e normativas legais.¹³⁹

Se, de acordo com a Declaração Universal dos Direitos Humanos das Nações Unidas de 1948, todos têm os mesmos direitos e deveres no que concerne à educação, ao emprego, à saúde e à qualidade de vida, a igualdade de oportunidades em termos de acesso é também fundamental.¹⁴⁰

Sendo a acessibilidade um critério fundamental de qualidade, "*atributo essencial do meio edificado sustentado e centrado na pessoa*"¹⁴¹, todos os profissionais envolvidos na construção do meio físico deverão mobilizar-se no sentido de a assumir como directiva. Projectar sob os princípios do Conceito Europeu de Acessibilidade não significa, porém, normalização ou perda de identidade cultural.

O caminho a seguir, via *Design for All*, não só respeita a identidade dos países e os costumes dos seus povos, como dá resposta às necessidades das suas diversidades populacionais, considerando os requisitos funcionais da acessibilidade com o objectivo de

¹³⁹ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, pp 8-14

¹⁴⁰ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 17

¹⁴¹ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 1

se construírem ambientes que possam ser fruídos por todos quantos os desejem fruir.¹⁴²

De acordo com o Conceito Europeu de Acessibilidade, um meio edificado acessível é:¹⁴³

- > **Respeitador:** respeita a diversidade dos seus utilizadores, facilitando o acesso a todos, sem marginalizar ninguém.
- > **Seguro:** ao ser isento de riscos, todos os elementos que compõem o meio físico foram pensados e projectados tendo em vista a segurança de todos os seus utilizadores.
- > **Saudável:** não constitui um risco para a saúde, não causa problemas a quem sofre de alguma doença ou alergia e promove uma utilização saudável dos espaços e produtos.
- > **Funcional:** é desenhado e concebido de forma a desempenhar sem dificuldade a função para a qual foi criado.
- > **Compreensível:** todos os utilizadores se orientam, quer devido à existência de uma comunicação clara, quer a uma disposição coerente e funcional dos espaços.
- > **Estético:** o resultado final é esteticamente agradável, sem menosprezar os 5 pontos anteriores.

*"Um meio edificado acessível constitui o elemento chave para o funcionamento de uma sociedade assente em direitos iguais, dotando os seus cidadãos de autonomia e de meios para a prossecução de uma vida social e economicamente activa. Constitui o fundamento de uma sociedade inclusiva, baseada na não discriminação."*¹⁴⁴

Numa sociedade diversa e envelhecida, a acessibilidade é uma cada vez mais uma urgência e preocupação de todos.

¹⁴² SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 18

¹⁴³ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 20

¹⁴⁴ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 21



2.6. TURISMO

*Turismo é lazer para quem chega e trabalho para quem recebe.*¹⁴⁵

Kurt Kraf, 1957

O sector do turismo é um dos mais importantes da economia portuguesa tendo, em 2008, representado cerca de 11% do Produto Interno Bruto e absorvido mais de 500.000 postos de trabalho.¹⁴⁶

É oficialmente reconhecida a este sector a "*capacidade real de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos portugueses e para a progressão da coesão territorial e da identidade nacional, através da promoção do desenvolvimento sustentável em termos ambientais, económicos e sociais*".¹⁴⁷

Após o acentuado crescimento turístico nacional de 2007 e o moderado crescimento de 2008, o ano de 2009 revelou um decréscimo da procura¹⁴⁸. No entanto, apesar do sector não ter passado incólume à crise económica mundial, tendo perdido parte das receitas provenientes de alguns dos seus principais mercados emissores, outros mercados – interno, espanhol e francês – contrariaram o comportamento adverso destes, registando crescimentos face a 2008.¹⁴⁹

Para a cidade de Lisboa, 2009 revelou-se também um ano de crise, com resultados inferiores a 2008. No entanto, embora lentamente, os sinais são já de retoma.¹⁵⁰

¹⁴⁵ MARTINS VIEIRA, J. (2007) Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma Perspectiva Estratégica. Lisboa: Editorial Verbo, p 237

¹⁴⁶ DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 158. *Decreto-Lei nº 191/2009 de 17 de Agosto*, p 5336

¹⁴⁷ DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 158. *Decreto-Lei nº 191/2009 de 17 de Agosto*, p 5336

¹⁴⁸ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *A despesa turística diminui em 2009* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUES_dest_boui=79697124&DESTAQUESTema=55581&DESTAQUESmodo=2>

¹⁴⁹ TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Portugal, Espanha e França aumentam fluxos turísticos apesar da crise* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAAs/turismodeportugal/destaque/Pages/PortugalEspanhaeFrancaumentamfluxosturisticosapesardacrise.aspx>>

¹⁵⁰ TURISMO DE LISBOA (2009) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Dezembro (online)

Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9cdabaaa-f3ab-48e0-97c9-7489937a8bff/RTL73-OBS.aspx>>

2.6.1. DEFINIÇÃO DE TURISTA E TURISMO

Durante muito tempo, o conceito de turismo reduziu-se ao acto de viajar por puro prazer ou por curiosidade de conhecer outros locais e culturas. O objectivo do turismo era então, e apenas, o de apreciar os encantos do local para onde se viajasse, não sendo considerados turistas aqueles que viajassem com outras finalidades que não esta. Desta forma, não era considerada turística uma viagem com fins lucrativos, medicinais ou de estudo. Do mesmo modo, passar uma temporada numa praia tampouco se harmonizava com o conceito de turismo.¹⁵¹

Porém, exceptuando o móbil da viagem, o tipo de deslocações referidas tudo tinha em comum com as deslocações consideradas turísticas, envolvendo a utilização dos mesmos serviços e provocando análogos efeitos económicos e sociais.

Neste sentido – porque o motivo que leva as pessoas a deslocarem-se é indiferente para a economia das actividades comerciais relacionadas com a indústria do turismo – segundo a interpretação moderna do conceito, é considerado turista aquele que se desloca para um local diferente da sua residência habitual. Mas há que ter presentes outros factores que não apenas a deslocação e o local de residência. Importa também considerar o período de permanência – tendo-se convencionado que este não deverá ser inferior a 24 horas, e a questão remuneratória – não se considerando turista quem se desloque da sua residência por motivos unicamente relacionados com trabalho no sentido de auferir uma remuneração, independentemente do período de permanência ser inferior ou superior a 24 horas.¹⁵²

Embora não exista uma definição universal de turista, a *Organização Mundial de Turismo das Nações Unidas* (UNWTO¹⁵³) criou para fins estatísticos o conceito de

¹⁵¹ CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 3

¹⁵² CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 4

¹⁵³ *United Nations World Tourism Organisation*, em inglês

visitante, que compreende **turistas** e **excursionistas**, dependendo do período de permanência.¹⁵⁴

Segundo esta, **visitante** é qualquer pessoa que se desloque temporariamente para fora da sua residência habitual, no seu país ou no estrangeiro, por um motivo que não seja o de aí exercer uma actividade remunerada; **turista** é qualquer visitante temporário que permaneça no local visitado **mais de 24 horas**; e **excursionista** é qualquer visitante temporário que permaneça **menos de 24 horas** no local visitado.¹⁵⁵

Logo, a **definição de turista** usualmente adoptada internacionalmente implica:

- > a deslocação de alguém do seu local de residência para um outro local dentro ou fora do seu país;
- > um motivo de deslocação que não o exercício de uma actividade remunerada;
- > a permanência no local de visita por um período superior a 24 horas;
- > a adopção do conceito de residência em detrimento do de nacionalidade (um português que resida habitualmente noutro país, será considerado turista estrangeiro quando vem a Portugal e um indivíduo estrangeiro que resida em Portugal considerado turista português quando viaja dentro do país).¹⁵⁶

O facto de não se fazer referência ao motivo da deslocação significa que qualquer motivo, excepto o exercício de uma profissão, se enquadra na definição oficial de turista.

A definição de **turismo** é perceptível na de turista e, tal como esta, tem sofrido modificações e sido alvo de diferentes interpretações. Porém, em 1991 a *Organização Mundial de Turismo* apresentou uma nova definição, segundo a qual se entende que "*o turismo compreende as actividades desenvolvidas por pessoas ao longo de viagens e estadias em locais situados fora do seu ambiente habitual por um período*

¹⁵⁴ BAPTISTA, M. (1990) *O Turismo na Economia: Uma Abordagem Técnica, Económica, Social e Cultural*. Lisboa: Instituto Nacional de Formação Turística, p 9

¹⁵⁵ CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 7

¹⁵⁶ CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 6

*consecutivo não superior a um ano, por motivos de lazer, de negócios, e outros não relacionados com o exercício de uma profissão”.*¹⁵⁷

Mas o turismo é também um fenómeno económico e social. O contínuo e célere crescimento deste sector transformou-o num propulsor do desenvolvimento sócio-económico, cujo volume de negócios é igual ou superior ao das exportações de petróleo, alimentação ou automóveis.¹⁵⁸ Trata-se de uma actividade transversal a toda a economia, que reúne um conjunto de actividades e produtos de natureza diversa, envolvendo uma multiplicidade de agentes económicos.¹⁵⁹

Inicialmente promovido pelos países de economia de mercado, mais desenvolvidos, o turismo rapidamente foi abraçado pelos países mais pobres,¹⁶⁰ adquirindo dimensão universal apenas quando a sua importância económica começava a ser considerável.¹⁶¹ Portugal retrata esta realidade, tendo apostado na promoção turística apenas após o sector ter atingido uma dimensão económica relevante nos restantes países europeus da orla mediterrânica.¹⁶²

A promoção do turismo a nível mundial é da competência da *Organização Mundial do Turismo*, entidade que integra actualmente 154 países (membros efectivos, incluindo Portugal desde 1976), 7 territórios não responsáveis pelas suas relações externas (membros associados) e mais de 370 membros profissionais (membros afiliados).¹⁶³

¹⁵⁷ T.L. de: *Tourism comprises the activities of persons travelling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and purposes other than being employed in the place visited.*

UNITED NATIONS (2007) *Tourism Contribution to GDP* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/sustdev/natlinfo/indicators/methodology_sheets/econ_development/tourism_contribution.pdf>

¹⁵⁸ WORLD TOURISM ORGANIZATION (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.unwto.org/aboutwto/why/en/why.php?op=1>>

¹⁵⁹ TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia – Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 3

¹⁶⁰ CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 80

¹⁶¹ CUNHA BARROS, J. (2004) *A Projecção do Quotidiano no Turismo e no Lazer*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa, p 11

¹⁶² CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 88

¹⁶³ TURISMO DE PORTUGAL (sd) *OMT – Organização Mundial do Turismo* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/CooperacaoInternacional/Pages/OMT.aspx>>

De acordo com o Artigo 3º dos seus Estatutos, "o *objectivo principal da Organização é o de promover e desenvolver o turismo com vista a contribuir para a expansão económica, a compreensão internacional, a paz, a prosperidade, bem como para o respeito universal e a observância dos direitos e liberdades humanas fundamentais, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião.*"¹⁶⁴

Sob esta perspectiva, através do contacto directo e espontâneo entre culturas e modos de vida diferentes, o turismo, alheio a ideologias e a diferenças entre os homens¹⁶⁵, contribui para o respeito, a compreensão e a amizade entre os povos, fomentando a paz e a prosperidade, e abrindo caminho à promoção e difusão dos direitos e liberdades humanas fundamentais.¹⁶⁶

E sendo este um dos sectores-chave da economia de muitos países, os seus lucros poderão contribuir para relevantes fins sociais, como o atenuar da pobreza mundial ou o combate à exclusão social.

Apesar de se evidenciar habitualmente o turismo internacional quando se fala de turismo, o facto é que os movimentos turísticos no interior de cada país são geralmente superiores aos internacionais. No entanto, os efeitos económicos provocados pelo turismo internacional, fazem com que lhe seja atribuída maior importância.¹⁶⁷

Estima-se (UNWTO) que as chegadas internacionais de turistas, que cresceram 54% a nível global no período 1990-2002 rondando os 700 milhões, aumentem para mais do dobro até 2020.¹⁶⁸

¹⁶⁴ WORLD TOURISM ORGANIZATION (2009) *Estatutos de la Organización Mundial del Turismo* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.unwto.org/aboutwto/statutes/sp/pdf/statutes.pdf>>

¹⁶⁵ CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 80

¹⁶⁶ WORLD TOURISM ORGANIZATION (1999) *O Código Mundial de Ética do Turismo* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/ethics/full_text/en/pdf/Portugal.pdf>

¹⁶⁷ CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 12

¹⁶⁸ WORLD TOURISM ORGANIZATION (2007) *Tourism Development in Europe* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.e-unwto.org/content/h81773/?p=420849fa79324a28885ccfee577fc9ca&pi=36>>

Em 2008 contabilizavam-se em todo o mundo 924 milhões de chegadas turísticas internacionais¹⁶⁹, pertencendo à Europa o papel de destino dominante com 487,5 milhões de chegadas¹⁷⁰. No entanto, embora protagonista no número de turistas que recebe, a Europa, tendo estagnado, foi o continente com os piores resultados de 2008. Todas as outras regiões do mundo apresentaram crescimentos mais rápidos, pertencendo o melhor desempenho ao Médio Oriente com um desenvolvimento de cerca de 14,6%.¹⁷¹

Região	2005	2006	2007	2008 Po
Mundo	805,6	851,5	908,6	923,9
Europa	441,6	464,1	487,3	487,5
Ásia e Pacífico	154,6	167,8	184,8	187,0
Américas	133,3	135,8	142,9	147,1
África	37,3	41,4	44,9	46,5
Médio Oriente	38,8	42,5	48,7	55,8

Unidade: milhões

Figura 21: Chegadas de turistas por (sub)regiões de destino

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 15

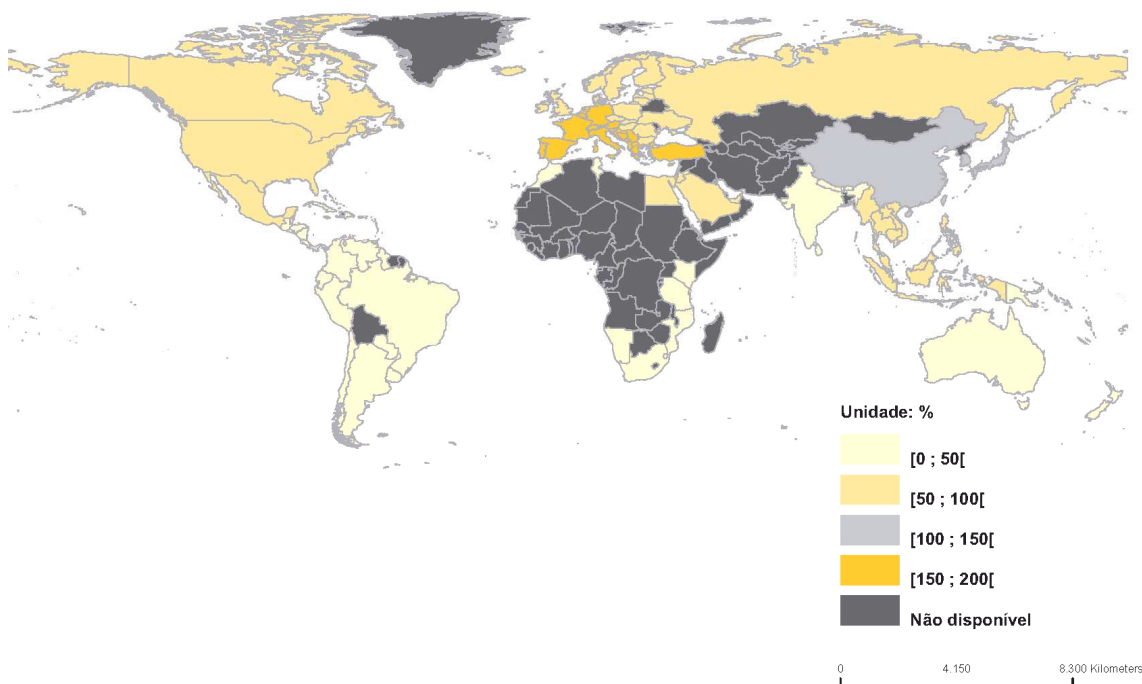


Figura 22: Principais destinos dos turistas internacionais por (sub)região de destino

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 15

¹⁶⁹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 14

¹⁷⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 15

¹⁷¹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 4

2.6.2. O SECTOR DO TURISMO EM PORTUGAL

Para além do clima ameno e da beleza da sua extensa costa marítima, podem considerar-se atractivos de Portugal enquanto destino turístico as paisagens do litoral e do interior, a cultura, os locais históricos e o património monumental – com especial referência para o classificado pela Unesco, o ambiente hospitaleiro e as infra-estruturas para a realização de grandes eventos.¹⁷²

Ainda que, de 2000 a 2003, o Consumo Turístico tenha mantido um modesto crescimento anual de 0,7%, o ano de 2004, durante o qual fomos anfitriões do Campeonato Europeu de Futebol, destacou-se com um crescimento de 6,9%.

Os anos seguintes, particularmente 2006 e 2007 superaram as expectativas, tendo-se registado crescimentos de 8,4% e 12,7%, respectivamente.¹⁷³ Em 2006 o sector do turismo era responsável pela criação de 444,4 mil postos de trabalho, mais 11,8 mil que em 2005.¹⁷⁴

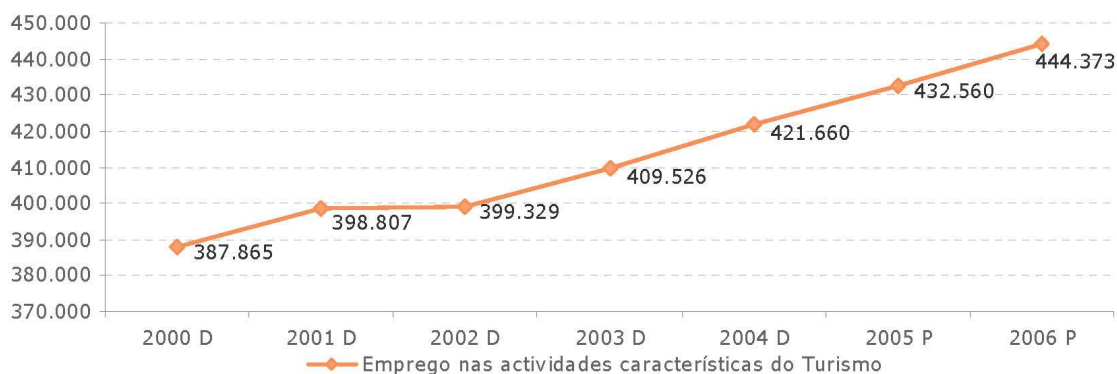


Figura 23: Evolução do emprego nas actividades características do Turismo, milhões de Euros

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia – Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 13

¹⁷² ICEP PORTUGAL (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.icep.pt/portugal/turismo.asp>>

¹⁷³ TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia – Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 4

¹⁷⁴ TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia – Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 13

2008 caracterizou-se pela instabilidade económica e financeira que se fez sentir a nível mundial, cenário que se intensificou à medida que o ano foi avançando e que provocou, juntamente com outros factores, uma desaceleração da actividade turística. No entanto, apesar deste cenário, registou-se um crescimento de 2,5% face a 2007, resultado do notável desempenho do primeiro semestre do ano,¹⁷⁵ tendo o *Consumo Turístico Interior*¹⁷⁶ alcançado os 17,5 mil milhões de Euros (mais 435 milhões de Euros que em 2007), e o *Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo*¹⁷⁷ ultrapassado os 7,1 mil milhões de Euros (mais 82,2 milhões de Euros que em 2007). A representatividade a nível do Produto Interno Bruto nacional manteve-se nos 10,5%, repetindo-se a proeza de 2007.¹⁷⁸

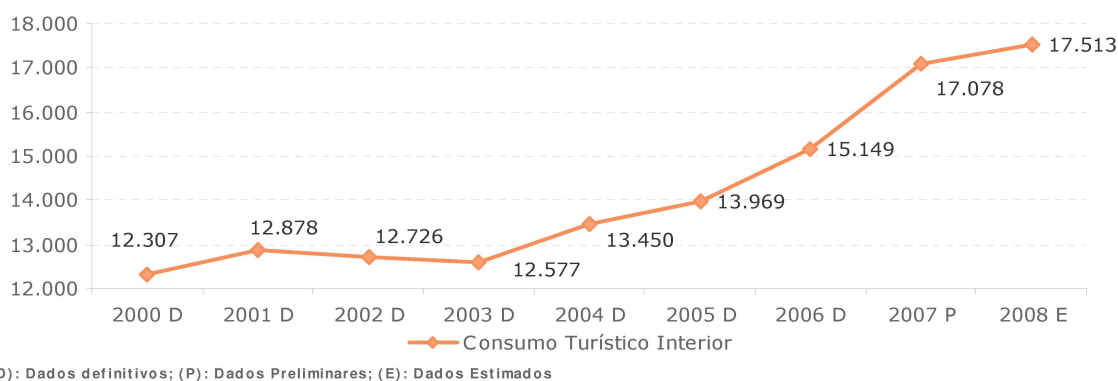


Figura 24: Evolução do Consumo Turístico Interior, milhões de Euros

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 4

¹⁷⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, pp 13-14

¹⁷⁶ Consumo Turístico Interior - consumo em turismo efectuado pelos residentes e não residentes, em Portugal, no âmbito de uma deslocação para fora do seu ambiente habitual, por motivos de lazer, negócios e/ou outros e que não dê lugar a qualquer remuneração no destino. Inclui ainda as despesas efectuadas por outras entidades em nome desses visitantes.

in TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 27

¹⁷⁷ Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo - corresponde à parcela do VAB (diferença entre o valor da produção e o valor dos consumos em bens e serviços necessários para essa produção) que é gerada na prestação de serviços aos visitantes em Portugal, sejam residentes no país ou não. Este valor pode ser considerado como a contribuição da actividade turística para o VAB da economia.

in TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 28

¹⁷⁸ TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Conta Satélite do Turismo* (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/estat%C3%ADsticas/an%C3%A1lises/estat%C3%ADsticas/contasat%C3%A9litedoturismo/Pages/ContaSat%C3%A9litedoTurismo.aspx>>



Figura 25: Evolução do Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo, milhões de Euros

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 4

De extrema importância para a diminuição do défice da Balança Corrente, o Saldo da Balança Turística de 2008 atingiu os 4,5 mil milhões de Euros (anexo 21)¹⁷⁹, o sexto valor mais elevado da União Europeia (anexo 22).¹⁸⁰

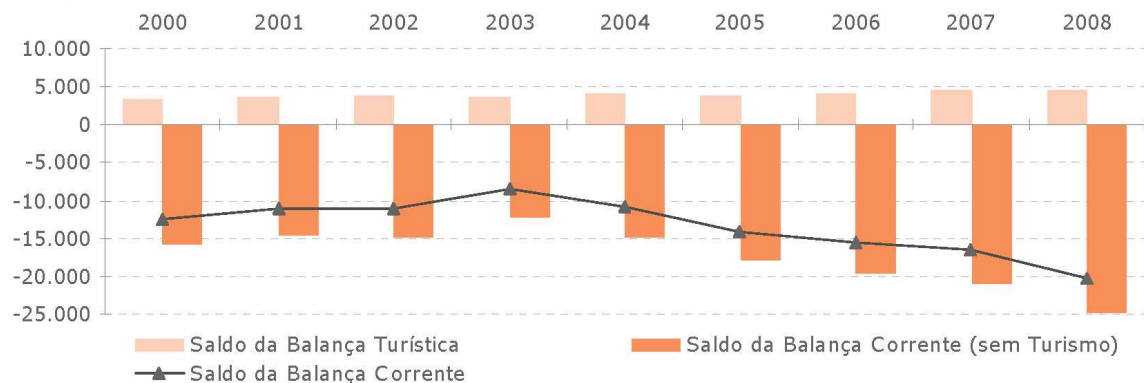


Figura 26: Evolução da Balança Turística na Balança Corrente, milhões de Euros

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 16

¹⁷⁹ TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises/estatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf>

¹⁸⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 16

O *Consumo Turístico Receptor*¹⁸¹ foi responsável por cerca de 50% do *Consumo Turístico Interior*, quota que permanece praticamente inalterada desde 2000 (anexo 23)¹⁸² e que reflecte o perfil predominantemente exportador de serviços turísticos de Portugal (anexo 22)¹⁸³.

A maioria dos turistas estrangeiros que recebemos é oriunda da Europa Ocidental, mais especificamente dos países da União Europeia, sendo os Estados Unidos da América a mais importante fonte de turistas fora da Europa (anexo 24).

Em 2008, os dez mercados turísticos emissores mais importantes para a economia nacional foram, por ordem decrescente, o Reino Unido, a França, a Espanha, a Alemanha, a Holanda, os Estados Unidos da América, o Brasil, a Irlanda, a Bélgica e a Itália.

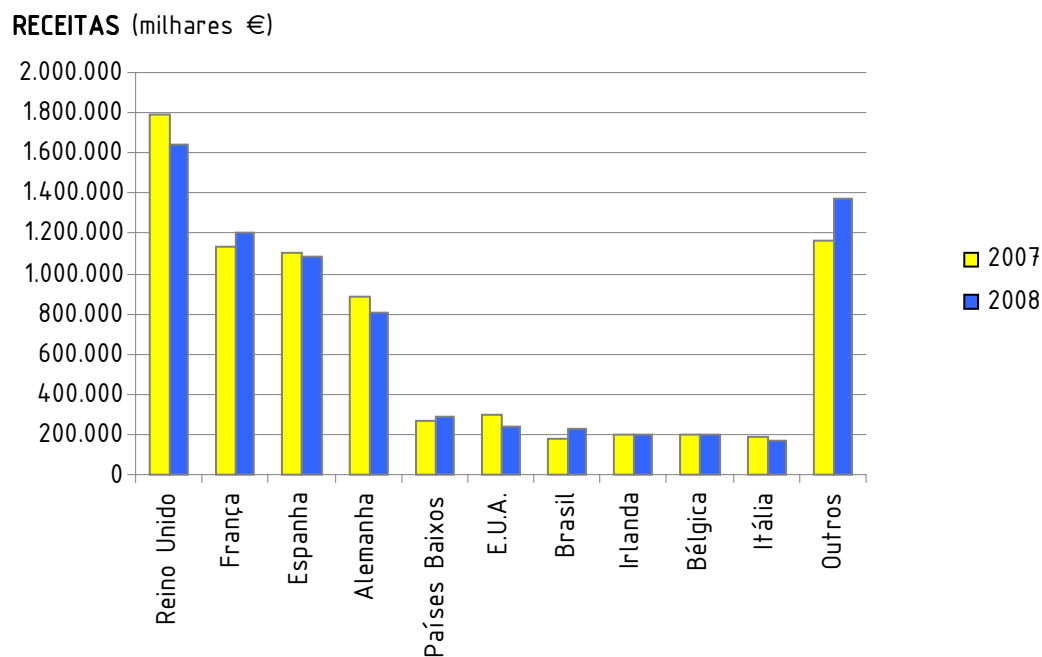


Figura 27: Receitas geradas pelos principais mercados turísticos emissores, 2007-2008

Fonte: gráfico baseado em dados obtidos em TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online). Disponível na Internet: <URL: [http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises estatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises_estatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf)>

¹⁸¹ Consumo Turístico Receptor - Despesas de consumo turístico efectuadas por visitantes do estrangeiro, no âmbito de uma viagem turística a Portugal.

in TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 27

¹⁸² TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa, p 5

¹⁸³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 16

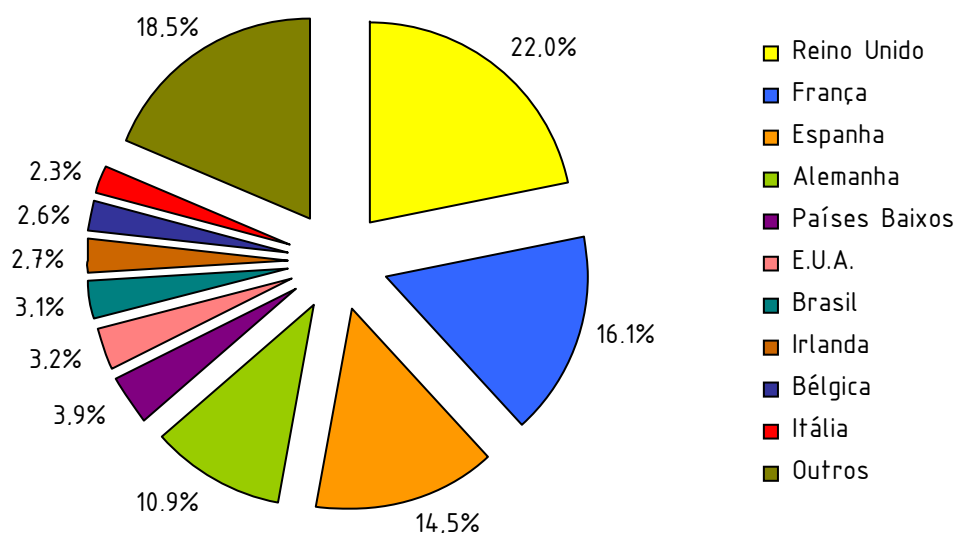


Figura 28: Receitas geradas pelos principais mercados turísticos emissores, 2008, %

Fonte: gráfico baseado em dados obtidos em TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online). Disponível na Internet: <URL: [http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises estatísticas/oturismo em/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises%20estatísticas/oturismo%20em/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf)>

A capacidade do conjunto dos meios de alojamento – estabelecimentos hoteleiros, parques de campismo, colónias de férias, pousadas de juventude e turismo no espaço rural – ascendeu às 481 mil camas, registando-se 47,8 milhões de dormidas, menos 1,6% do que em 2007.¹⁸⁴

Os estabelecimentos hoteleiros concentraram 82% das dormidas (39,2 milhões), tendo recebido 13,4 milhões de hóspedes, superando em 0,7% o indicador do ano precedente (anexo 25). Os turistas não residentes contabilizaram 26,2 milhões de dormidas,¹⁸⁵ tendo os mercados emissores do Reino Unido, França, Espanha, Alemanha, Países Baixos, Irlanda e Itália reunido 75% destas.¹⁸⁶

Apesar do aumento do número de hóspedes, o número total de dormidas decresceu 1,3% e o número de dormidas de não residentes 2,1%.

O Turismo Interno¹⁸⁷ foi responsável por 13 milhões de dormidas, mais 0,4% que em 2007.

¹⁸⁴ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico de Portugal 2008*. Lisboa, p 505

¹⁸⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 5

¹⁸⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico de Portugal 2008*. Lisboa, p 505

¹⁸⁷ Turismo Doméstico ou Interno – que resulta das deslocações dos residentes de um país, quer tenham a nacionalidade ou não desse país, viajando apenas dentro do próprio país.

Embora não existam ainda dados definitivos relativamente ao desempenho turístico nacional de 2009, as estimativas indicam, face a 2008, uma diminuição do *Consumo Turístico Interior* em cerca de 5% (para 16,4 mil milhões de Euros) e do *Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo* em cerca de 4,8% (para 6,9 mil milhões de Euros).¹⁸⁸ No entanto, à forte redução sentida nos primeiros três trimestres do ano, e seguindo a tendência verificada a nível internacional (anexos 26 e 27),¹⁸⁹ seguiu-se um quarto trimestre menos negativo, começando a identificar-se ténues sinais de retoma que permitiram fechar o ano turístico com resultados melhores que os previstos.¹⁹⁰

Segundo informação disponibilizada pelo Instituto Nacional de Estatística, a retracção da actividade turística nacional deve-se sobretudo à diminuição do *Consumo Turístico Receptor*, motivada pela actual situação económica internacional e pela falta de confiança por parte dos consumidores.¹⁹¹

Para além dos factores apontados, são ainda referidos por peritos internacionais em turismo vários conflitos militares mundiais; o preço internacional do barril de petróleo; fenómenos climáticos como inundações, ciclones, tremores de terra ou erupções vulcânicas; o crescimento do desemprego; e a instabilidade das taxas de câmbio das principais divisas mundiais, sendo de referir a desvalorização da libra esterlina face ao euro que afectou directamente o mercado emissor britânico (o principal mercado emissor nacional).¹⁹²

in CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal, p 11

¹⁸⁸ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *A despesa turística diminui em 2009* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUES_dest_boui=79697124&DESTAQUESmodo=2>

¹⁸⁹ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2010) *Resultados del Turismo internacional en 2009 y perspectivas para 2010* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/pdf/Barometro_1_2010.pdf>

¹⁹⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *A despesa turística diminui em 2009* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUES_dest_boui=79697124&DESTAQUESmodo=2>

¹⁹¹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *A despesa turística diminui em 2009* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUES_dest_boui=79697124&DESTAQUESmodo=2>

¹⁹² INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, pp 13-14

Apesar do decréscimo da procura, Portugal integra pelo segundo ano consecutivo o “top 20” do relatório *The Travel & Tourism Competitiveness 2009*¹⁹³, tendo sido considerado o 17º país mais competitivo do mundo para a atracção de investimento no sector do turismo e viagens (15º, em 2008) (anexo 28). A nível Europeu obteve o 12º lugar do *ranking* (anexo 29)¹⁹⁴, 10º na Europa dos 27.

Portugal foi também distinguido nos *World Travel Awards 2009*¹⁹⁵, criados em 2003 com o objectivo de distinguir a excelência da indústria de viagens e turismo à escala global e promover os melhores destinos e serviços.¹⁹⁶ Neste âmbito, foram atribuídos à cidade de Lisboa três prémios – *Melhor Destino Europeu*; *Melhor Destino para City Breaks*; e *Melhor Destino de Cruzeiros*; e ao Hotel Praia D'El Rey Marriot Golf & Beach Resort o prémio de *Melhor Resort Europeu de Golfe e Lazer*.¹⁹⁷

A presença do país no “top 25” mundial e no “top 15” europeu de Chegadas Internacionais de Turismo é já habitual, e certifica a extraordinária potencialidade do sector turístico nacional (anexos 30 e 31).

Segundo a Organização Mundial de Turismo, 2010 vai ser “*um ano de transformação*” e, embora não se excluam os riscos de quebra, as oportunidades de crescimento são diversas. É referida, por exemplo, a possibilidade de recuperação de alguns dos mercados emissores, como o Reino Unido, ou a celebração de importantes eventos mundiais, que estimularão a compra de viagens.¹⁹⁸

¹⁹³ T.L.: Relatório Competitividade no Sector do Turismo e Viagens 2009

¹⁹⁴ BLANKE, J. & CHIESA, T. (2009) *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009*. Geneva: World Economic Forum, pp XIII–XVI

¹⁹⁵ T.L.: Prémios Mundiais de Turismo

¹⁹⁶ TURISMO DE LISBOA (2010) *Lisboa Grande Vencedora dos World Travel Awards* (online). Disponível na Internet: <URL: http://lisboainside.lpm.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=365&Itemid=1>

¹⁹⁷ WORLD TRAVEL AWARDS (2009) *Europe – Winners 2009* (online) Disponível na Internet: <URL: <http://www.worldtravelawards.com/winners2009-8>>

¹⁹⁸ WORLD TOURISM ORGANIZATION (2010) *International Tourism on Track for a Rebound after an Exceptionally Challenging 2009* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/media/news/en/press_def.php?id=5361&idioma=E>

A nível internacional, prevê-se um crescimento turístico entre 3% e 4% (anexo 32), ainda que na Europa a retoma se dê a um ritmo mais moderado, antevendo-se desempenhos de 1% a 3% (anexo 33).¹⁹⁹

2.6.3. O SECTOR DO TURISMO EM LISBOA

Lisboa é a região turisticamente mais visitada de Portugal, embora a região do Algarve seja a que maior número de dormidas contabiliza.²⁰⁰

Em 2008 os seus estabelecimentos hoteleiros acolheram 3,8 milhões de hóspedes, a que corresponderam 8,4 milhões de dormidas (anexo 25).

Integrada na região de Lisboa, a cidade de Lisboa recebeu em 2008 2,7 milhões de hóspedes e 5,9 milhões de dormidas (anexos 34 e 35).²⁰¹ Para além de ser a cidade mais visitada do país, Lisboa foi também em 2008, segundo o *Euromonitor International's Top City Destination Ranking*, a 65ª cidade mais visitada do mundo²⁰².

Os seus principais mercados emissores são o mercado nacional (responsável por 896 mil hóspedes), Espanha, Alemanha, França, Itália, Reino Unido, Estados Unidos da América e Países Baixos (anexo 34).²⁰³

O desempenho turístico da região de Lisboa reflecte o verificado a nível nacional e internacional. Após os crescimentos explosivos de 2006 e 2007, 2008 distinguiu-se por

¹⁹⁹ WORLD TOURISM ORGANIZATION (2010) *International Tourism on Track for a Rebound after an Exceptionally Challenging 2009* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.unwto.org/media/news/en/press_det.php?id=5361&idioma=E>

²⁰⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico de Portugal 2008*. Lisboa, p 512

²⁰¹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Anuário Estatístico da Região de Lisboa 2008*. Lisboa, pp 237-238

²⁰² EUROMONITOR INTERNATIONAL (2010) *Euromonitor International's Top City Destination Ranking* (online) Disponível na Internet:

<URL: http://www.euromonitor.com/Euromonitor_Internationals_Top_City_Destination_Ranking>

²⁰³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Anuário Estatístico da Região de Lisboa 2008*. Lisboa, p 238

uma significativa desaceleração da actividade turística, resultado sobretudo da evolução desfavorável da segunda metade do ano²⁰⁴. Embora com dados ainda provisórios, o ano de 2009 fechou com valores negativos, revelando-se "um ano de crise generalizada para a hotelaria da cidade".²⁰⁵

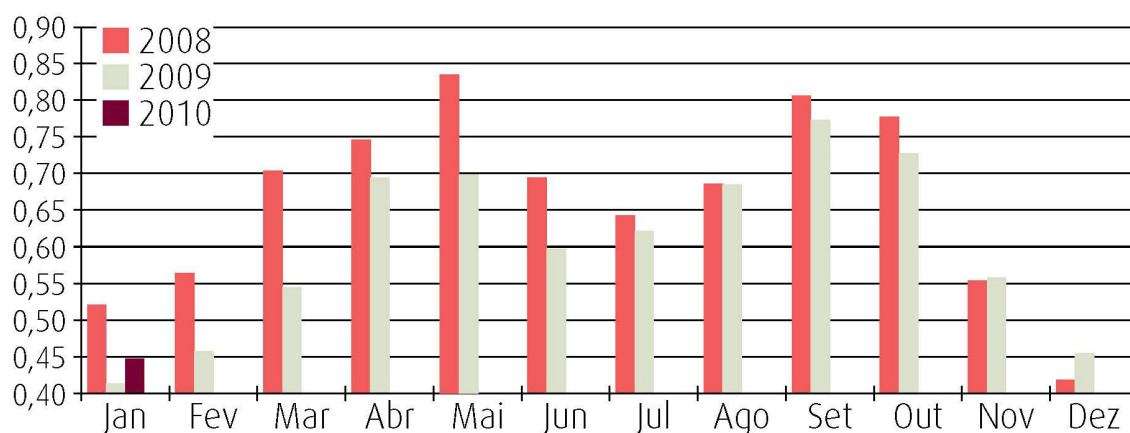


Figura 29: Valores de ocupação da hotelaria na cidade de Lisboa, por mês, 2008-2010

Fonte: TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

Porém, apesar do cenário de crise que se fez sentir, a *Associação Turismo de Lisboa* anuncia já, ainda que ténues, sinais de retoma.²⁰⁶

Para além dos valores de ocupação da hotelaria nos meses de Novembro e Dezembro de 2009 e Janeiro de 2010 terem superado os precedentes valores homólogos, verificou-se em Dezembro de 2009 e Janeiro de 2010 um aumento, respectivamente de 4% e 4,6%, do número de passageiros no Aeroporto Internacional de Lisboa face aos mesmos meses do ano precedente, embora com um decréscimo do número de voos²⁰⁷ (anexos 36 e 37).

No que refere a cruzeiros e respectivos passageiros, apesar do mês de Dezembro de 2009 ter sofrido um decréscimo face a Dezembro de 2008, o valor total anual revela

²⁰⁴ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, pp 13-14

²⁰⁵ TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Janeiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9cdabaaa-f3ab-48e0-97c9-7489937a8bff/RTL73-OBS.aspx>>

²⁰⁶ TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

²⁰⁷ TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Janeiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9cdabaaa-f3ab-48e0-97c9-7489937a8bff/RTL73-OBS.aspx>>

um aumento de 2% do número de passageiros, embora uma diminuição do número de navios em 4,3%²⁰⁸ (anexo 38). Janeiro de 2010 anuncia um aumento quer de navios, quer de passageiros²⁰⁹ (anexo 39).

Relativamente a 2010, a *Associação Turismo de Lisboa* adopta as previsões da *Organização Mundial de Turismo*²¹⁰ quando refere que o ano será difícil mas positivo para o sector.²¹¹ Acrescenta que, no sentido da cidade manter o seu posicionamento e competitividade, é fundamental continuar a apostar na promoção, diferenciação e inovação.²¹²

²⁰⁸ TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Janeiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9cdabaaa-f3ab-48e0-97c9-7489937a8bff/RTL73-OBS.aspx>>

²⁰⁹ TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

²¹⁰ WORLD TOURISM ORGANIZATION (2010) *International Tourism on Track for a Rebound after an Exceptionally Challenging 2009* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/media/news/en/press_def.php?id=5361&idioma=E>

²¹¹ TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

²¹² TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

2.7. A IMPORTÂNCIA DO *TOURISM FOR ALL*²¹³

O produto do turismo adopta diferentes significados consoante o sector da indústria turística a que se refere. Se para um hotel o produto turístico se mede em “noites de hóspedes” e para um museu em “número de visitantes”, para o turista o produto é o somatório de toda a experiência, desde o momento da saída de casa até ao retorno. Independentemente do programa de viagem adquirido, se a experiência – na qual se inclui a facilidade de acesso no destino de acolhimento – não corresponder às expectativas e necessidades do turista, este irá considerá-la insatisfatória.²¹⁴ Por outro lado, embora o turismo esteja sujeito a uma procura sazonal e à concorrência directa, se os turistas encontrarem a experiência turística que pretendem em determinado destino, poderão manter-se fiéis a ele.²¹⁵

O *Tourism for All* baseia-se na filosofia do *Design for All*, e tem como objectivo proporcionar a todas as pessoas, independentemente das suas capacidades, a possibilidade de viajar e aceder às atracções ou eventos que desejem no destino que elegeram.²¹⁶

“Everyone – regardless of whether they have any disabilities – should be able to travel to the country, within the country and to whatever place, attraction or event they should wish to visit.”

Nordiska Handikappolitiska Rådet²¹⁷, 2002²¹⁸

O conceito nasceu em 1989 na Grã-Bretanha, na sequência da publicação do relatório “*Tourism for All*” que visava incentivar a indústria turística a criar ofertas acessíveis

²¹³ T.L.: Turismo para Todos

²¹⁴ FOSTER, D. (s/d) *Viagens e Turismo, Manual de Gestão*. s/l: Edições Cetop, p 85

²¹⁵ FOSTER, D. (s/d) *Viagens e Turismo, Manual de Gestão*. s/l: Edições Cetop, pp 103-104

²¹⁶ EU.FOR.ME PROJECT (2004) *Analysis of the needs in the field of Tourism for All* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.accessibletourism.org/resources/8_needs_tourism_for_all_en.pdf>

²¹⁷ T.L.: Conselho Nórdico de Políticas para a Deficiência

²¹⁸ EU.FOR.ME PROJECT (2004) *Analysis of the needs in the field of Tourism for All* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.accessibletourism.org/resources/8_needs_tourism_for_all_en.pdf>

a todos os potenciais clientes.²¹⁹ Neste sentido, tendo em consideração as necessidades e expectativas de um vasto público, o *Tourism for All* designa um turismo atractivo, confortável, seguro e de qualidade.²²⁰

O *Tourism for All* implica que todas as componentes do sistema funcional do turismo – transportes, atracções, infraestruturas, recursos humanos, entre outras – sejam acessíveis. A inacessibilidade de uma das componentes compromete toda a experiência turística.²²¹

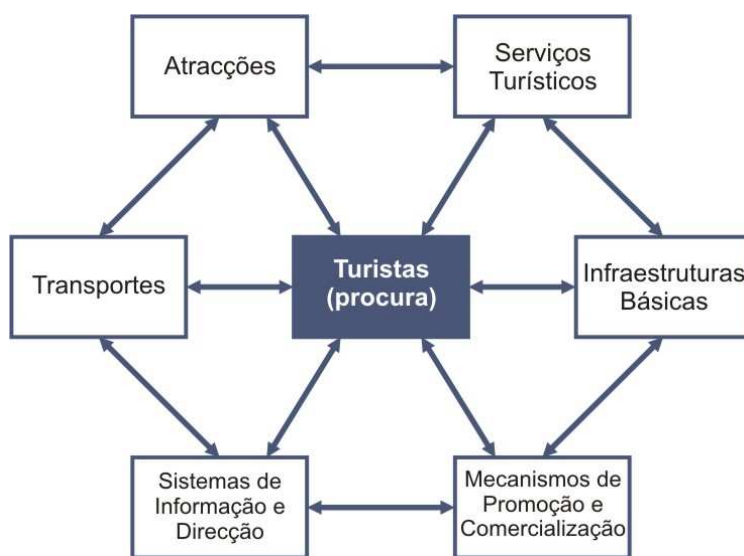


Figura 30: O turismo como sistema funcional

Fonte: adaptado de BAPTISTA, M. (1997) *Turismo e Competitividade Sustentável*. Lisboa: Editorial Verbo, p 49

Sendo a diversidade a característica que melhor descreve a população²²², e por isso também a que melhor poderá descrever os turistas que nos visitam, ao assegurar-se a

²¹⁹ EU.FOR.ME PROJECT (2004) *Analysis of the needs in the field of Tourism for All* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.accessibletourism.org/resources/8_needs_tourism_for_all_en.pdf>

²²⁰ EU.FOR.ME PROJECT (2004) *Analysis of the needs in the field of Tourism for All* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.accessibletourism.org/resources/8_needs_tourism_for_all_en.pdf>

²²¹ EU.FOR.ME PROJECT (2004) *Analysis of the needs in the field of Tourism for All* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.accessibletourism.org/resources/8_needs_tourism_for_all_en.pdf>

²²² ARAGALL I CLAVÉ, F. (2002) *De la Ciutat Sense Barreres a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, p 17

adequação de um destino às necessidades dos turistas que terão maior dificuldade, estar-se-á a satisfazer um público mais alargado²²³ (conforme referido em *A Importância do Design for All*, no presente Capítulo).

Neste sentido, o *Tourism for All* é tão importante para os cidadãos como para a indústria turística. A implementação de medidas que visem a melhoria das condições de acessibilidade de um destino, beneficia a diversidade dos seus utilizadores²²⁴ – turistas e residentes – especialmente aqueles que tenham temporária ou permanentemente a mobilidade reduzida. Da mesma forma, a oferta de um destino turístico acessível tem repercussões económicas positivas, não apenas pela maior afluência de turistas, mas pela possibilidade de criação de novas empresas e negócios.²²⁵

Perante o fenómeno do envelhecimento demográfico, o *Tourism for All* constitui uma vantagem competitiva já que, com o aumento do número de idosos existe um *target* de mercado em ascensão que necessita de produtos e serviços adequados, nos quais se incluem, entre outros, os serviços turísticos.²²⁶

A promoção do turismo sénior poderá também contribuir para revitalizar as épocas baixas e contrariar a sazonalidade. Sendo reformados, os mais idosos não estarão restringidos a determinado período de férias e, com filhos já crescidos, tampouco estarão dependentes de férias escolares.²²⁷

²²³ SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design, p 8

²²⁴ COMISIÓN EUROPEA (2004) *Mejorar la Información sobre el Turismo Accesible para las Personas con Discapacidad* (online) Disponível na Internet: <URL: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/studies/improving_information_on_accessibility/improving_accessibility_es.pdf>

²²⁵ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 22-23

²²⁶ GONÇALVES, C. (2007) Envelhecimento Crescente mas Especialmente Desigual in *Revista de Estudos Demográficos*. Nº40. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, p 36

²²⁷ FOSTER, D. (s/d) *Viagens e Turismo, Manual de Gestão*. s/l: Edições Cetop, p 42

Reconhecendo o desafio e oportunidade que o envelhecimento populacional representa para a indústria turística, a *Confederação do Turismo Português*²²⁸, organismo representativo do associativismo empresarial do turismo, sugere que o país dê especial atenção às seguintes tipologias de turistas-consumidores:

- > *Young Active Seniors* (YAS) – seniores jovens e activos, com idades compreendidas entre os 55 e os 64 anos e necessidades similares às dos jovens turistas. São consumidores exigentes e informados, saudáveis e dinâmicos, embora necessitem de alguns cuidados de saúde;
- > *Empty Nesters* (EN) – casais que viram o seu poder de compra aumentar substancialmente a partir do momento em que os filhos se tornaram independentes e saíram de casa, com idades entre os 45 e os 64 anos e rendimentos 50% superiores à média;
- > *Double Income No Kids* (DINK) – casais sem filhos, com idades entre os 35 e os 54 anos e à procura de produtos turísticos à altura das suas capacidades, estando dispostos a pagar a qualidade;
- > *Well Established* (WE) – turistas entre os 40 e os 59 anos, com gostos requintados, que gastam acima da média. Estão a ganhar importância crescente no turismo urbano e de congressos, constituído um dos alvos do recente Plano Estratégico do Turismo de Lisboa;
- e
- > *Single-Parent* (SP) – famílias mono ou multiparentais.²²⁹

Importa acrescentar que existem no mundo cerca de 700 milhões de pessoas portadoras de deficiência, 60.000 das quais na Europa, um *target* de mercado que importa saber explorar.²³⁰

²²⁸ CONFEDERAÇÃO DO TURISMO PORTUGUÊS (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.confederacaoturismoportugues.pt/>>

²²⁹ ANTUNES, Conceição e AZEVEDO, Virgílio (2006). Welcome! in *Revista Única*: Expresso nº 1760. 22 de Julho. pp 34-48

Segundo a opinião de Peter Neumann, especialista em *Design for All* e em *Tourism for All*, o envelhecimento populacional terá repercussões na indústria turística europeia. Com o aumento do número de idosos e das pessoas com deficiência, será indispensável que os destinos turísticos possam oferecer produtos que vão ao encontro das reais necessidades destes utilizadores - "um destino acessível, traduzido em conforto, economia de tempo e redução de stress".²³¹

Desenvolvido pela *University of Münster*, a *NeumannConsult* e a *Reppel+Lorenz* para o *Federal Ministry of Economics and Technology*²³² da Alemanha, o estudo *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*²³³, mais do que o significado social do *Tourism for All*, foca a sua relevância económica. Se se considerar que as pessoas com mobilidade reduzida têm as mesmas necessidades em termos de turismo que os outros cidadãos e não viajam apenas pela presença de barreiras, assume-se que a sua intensidade turística e a procura destes serviços aumentará se essas barreiras forem removidas. O pressuposto transforma este grupo de cidadãos num importante *target* turístico, e a promoção de serviços turísticos *for all* em visíveis benefícios económicos.²³⁴ O estudo identifica concretamente o significativo interesse económico decorrente da melhoria da acessibilidade na indústria de viagens alemã, mencionando

²³⁰ EUROPEAN COMMISSION (2008) Ethical: Barrier Free Tourism, Providing Services in an Accessible Manner in *Tourism Review*. April. (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.accessibletourism.org/resources/tourism_review_ethical_april_2008.pdf#googtrans/en/pt>

²³¹ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 46

²³² T.L.: Ministério Federal da Economia e Tecnologia

²³³ T.L.: Impulsos Económicos do Turismo Acessível a Todos

INSTITUTE OF GEOGRAPHY - UNIVERSITY OF MÜNSTER; INSTITUTE OF TRANSPORT SCIENCE - UNIVERSITY OF MÜNSTER; NEUMANNCONSULT; REPPEL+LORENZ (2004) *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*. Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology

²³⁴ INSTITUTE OF GEOGRAPHY - UNIVERSITY OF MÜNSTER; INSTITUTE OF TRANSPORT SCIENCE - UNIVERSITY OF MÜNSTER; NEUMANNCONSULT; REPPEL+LORENZ (2004) *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*. Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology, p 11

vendas líquidas no valor de 4,8 mil milhões de euros e a consequente criação de 65.000 novos postos de trabalho.²³⁵

Tendo em conta que a Alemanha é um dos principais mercados emissores de Portugal e da cidade de Lisboa (anexos 24 e 34), a promoção do *Tourism for All* no nosso território teria, no mínimo, garantido um acréscimo de turistas desta nacionalidade, para além das consequentes vantagens para a população local.

Por outro lado, tendo em conta que as pessoas com mobilidade reduzida raramente passam férias sozinhas²³⁶, o lucro proveniente da adaptação dos destinos turísticos seria superior ao gerado pelo somatório dos potenciais turistas, contemplando também os gastos efectuados pelos seus acompanhantes.²³⁷

Se "*o turismo contribui de forma significativa para a prosperidade e o desenvolvimento económico dos destinos turísticos*"²³⁸ e "*enquanto actividade económica, tem como um dos seus objectivos gerais principais o desenvolvimento sustentável da comunidade de acolhimento*"²³⁹, as actividades turísticas devem ser coordenadas e articuladas de forma a satisfazer, para além dos interesses dos turistas, também os da população local.²⁴⁰

²³⁵ INSTITUTE OF GEOGRAPHY - UNIVERSITY OF MÜNSTER; INSTITUTE OF TRANSPORT SCIENCE - UNIVERSITY OF MÜNSTER; NEUMANNCONSULT; REPPLE+LORENZ (2004) *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*. Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology, p 32

²³⁶ INSTITUTE OF GEOGRAPHY - UNIVERSITY OF MÜNSTER; INSTITUTE OF TRANSPORT SCIENCE - UNIVERSITY OF MÜNSTER; NEUMANNCONSULT; REPPLE+LORENZ (2004) *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*. Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology, p 32

²³⁷ NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL NO TURISMO PARA TODOS (Conferência Internacional, 19 e 20 Novembro 2009, Lousã) Intervenção do Dr. Alberto Marques, Director-Coordenador de Desenvolvimento de Produtos e Destinos, Turismo de Portugal, I.P.

²³⁸ MARTINS VIEIRA, J. (2007) *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma Perspectiva Estratégica*. Lisboa: Editorial Verbo, p 21

²³⁹ MARTINS VIEIRA, J. (2007) *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma Perspectiva Estratégica*. Lisboa: Editorial Verbo, p 99

²⁴⁰ CUNHA BARROS, J. (2004) *A Projecção do Quotidiano no Turismo e no Lazer*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa, p 22

Neste sentido, porque qualidade do espaço é um atributo essencial para o sucesso da experiência turística²⁴¹, “o desenvolvimento turístico poderá ter efeitos positivos sobre o ambiente urbano, nomeadamente a melhoria da imagem urbana (...) e a reabilitação de áreas urbanas deterioradas”²⁴². Os rendimentos provenientes da actividade turística poderão também financiar e justificar a construção de infraestruturas colectivas, contribuir para melhorar o nível de vida das populações e minimizar eventuais efeitos negativos causados pelo turismo.²⁴³

Também o artigo 5º do *Código Mundial de Ética do Turismo*²⁴⁴ refere as populações e comunidades de destino, advogando que as políticas turísticas deverão ser conduzidas no sentido de contribuir para a melhoria do seu nível de vida e responder às suas necessidades (ponto 5.2.). O artigo 7º menciona o direito que todos os cidadãos têm de participar no turismo nacional e internacional, acrescentando que o acesso a este não deverá ser dificultado (ponto 7.1.).

Deste ponto de vista e enquanto sistema funcional²⁴⁵, o turismo poderá desempenhar um importante papel na promoção da inclusão social, pois abrange, entre outras, questões como o ambiente urbano, as infraestruturas, os meios de transporte ou o emprego.²⁴⁶

²⁴¹ MARTINS VIEIRA, J. (2007) *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma Perspectiva Estratégica*. Lisboa: Editorial Verbo, p 63

²⁴² MARTINS VIEIRA, J. (2007) *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma Perspectiva Estratégica*. Lisboa: Editorial Verbo, p 26

²⁴³ MARTINS VIEIRA, J. (2007) *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma Perspectiva Estratégica*. Lisboa: Editorial Verbo, pp 26-28

²⁴⁴ WORLD TOURISM ORGANIZATION (1999) *O Código Mundial de Ética do Turismo* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/ethics/full_text/en/pdf/Portugal.pdf>

²⁴⁵ BAPTISTA, M. (1997) *Turismo e Competitividade Sustentável*. Lisboa: Editorial Verbo, p 49

²⁴⁶ FOSTER, D. (s/d) *Viagens e Turismo, Manual de Gestão*. s/l: Edições Cetop, p 38



3 | CASO DE ESTUDO: BARCELONA

3.1. INTRODUÇÃO

No Capítulo anterior foram apresentados conceitos e dados estatísticos de forma a contextualizar a problemática da presente investigação e justificar a sua pertinência.

O Capítulo 3 serve de complemento ao anterior Capítulo, na medida em que também ele contribui para a construção do Estado da Arte deste projecto de investigação.

O Caso de Estudo que se segue – acessibilidade do espaço público de zonas turísticas da cidade de **Barcelona** – contemplou a recolha local de dados, envolvendo múltiplas fontes. O método de Observação Directa incluiu recolha fotográfica de situações e factos relevantes, tendo também sido adquirida informação adicional, nomeadamente bibliografia relativa à cidade estudada, no sentido de melhor a contextualizar, e diversa documentação integrada no objectivo do estudo.

Na conferência *Necessidades de Acessibilidade e Design for All no Turismo para Todos* (Lousã, 19 e 20 de Novembro de 2009), Francesc Aragall referiu que não há necessidade de, constantemente, se “reinventar a roda”, no sentido de podermos aprender com quem já fez, observando e traduzindo para a nossa realidade os melhores exemplos que nos rodeiem, e tendo a vantagem de poder exercer um sentido crítico sobre o que já existe.

O Caso de Estudo seleccionado tem precisamente o objectivo de identificar soluções técnicas eficazes para a resolução de problemas concretos de acessibilidade no espaço público, as quais, caso haja vontade nesse sentido, poderão ser facilmente implementadas e desenvolvidas na cidade de Lisboa, para conforto de todos os que a visitam e a residem.

3.2. ACESSIBILIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO DE ZONAS TURÍSTICAS DA CIDADE DE BARCELONA



Figura 31: Barcelona

Fonte: Google Maps

Barcelona é um dos destinos turísticos mais populares da Europa.

Em 2008 estava posicionada no 18º lugar do *ranking* dos destinos mais visitados.²⁴⁷

É uma cidade cheia de vida, de cultura, de cores, de locais por onde andar e pedalar, e internacionalmente reconhecida como modelo inovador e eficiente de integração da diversidade dos seus cidadãos.

No passado, a reivindicação das pessoas portadoras de deficiência e respectivas famílias por igualdade de oportunidades deu a conhecer as suas dificuldades de interacção com o meio construído a políticos e à população em geral, suscitando o aparecimento de leis alusivas à protecção dos seus direitos e à supressão de barreiras arquitectónicas.²⁴⁸

²⁴⁷ BREMNER, C. (2010) *Euromonitor International's Top City Destination Ranking* (online)

Disponível na Internet:

<URL: http://www.euromonitor.com/Euromonitor_Internationals_Top_City_Destination_Ranking>

²⁴⁸ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 14

Em 1978 foi aprovado um Regulamento que disciplinava a supressão de obstáculos e barreiras arquitectónicas na via pública, que se traduziu no marco a partir do qual se começou a construir rebaixamentos de lancis para pessoas em cadeiras de rodas. Nos anos 80 foi criado o *Patronat Municipal de Disminuïts Físics* e o *Patronat Municipal de Disminuïts Psíquics*²⁴⁹, organismos pertencentes ao *Ajuntament de Barcelona* (o actual *IMD - Institut Municipal de Persones amb Discapacitat de Barcelona*²⁵⁰) cujos âmbitos de actuação, através do conhecimento das reais necessidades dos utilizadores, iam no sentido de promover a integração social, desenvolvimento pessoal e melhoria da qualidade de vida de pessoas portadoras de deficiência física, psíquica, sensorial e com doenças mentais.²⁵¹

Em 1984 a *Generalitat* da Catalunha aprovava um Decreto-Lei no qual se referiam âmbitos de aplicação, soluções técnicas e medidas de eliminação de barreiras arquitectónicas. No entanto, apesar da existência de legislação, somente os profissionais mais sensibilizados para as questões da acessibilidade tinham em conta as suas considerações. Estas circunstâncias levaram o Governo da Catalunha a aprovar em 1991 a *Llei de Promoció de l'Accesibilitat y Supressió de Barreres Arquitectòniques*²⁵² na qual foram delineados os âmbitos de aplicação, as sanções previstas e a obrigatoriedade municipal de elaborar um Plano de Acessibilidade que incluísse a definição de prazos e a constituição de comissões municipais de acessibilidade, bem como de um Conselho de Acessibilidade autónomo. A referida Lei foi posteriormente aperfeiçoada através do Decreto 135/95, o *Codi d'Accesibilitat de Catalunya*.²⁵³ Desta forma, a acessibilidade começava, na década de 90, a ser uma realidade nos novos projectos urbanísticos, com o *Ajuntament de Barcelona* a supervisionar a

²⁴⁹ T.L.: Patronato Municipal de Deficientes Fisicos e o Patronato Municipal de Deficientes Psíquicos

²⁵⁰ T.L.: Instituto Municipal de Pessoas Portadoras de Deficiência de Barcelona - IMD

²⁵¹ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accesibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 15-16

²⁵² T.L.: Lei de Promoção da Acessibilidade e Supressão de Barreiras Arquitectónicas

²⁵³ T.L.: Código de Acessibilidade da Catalunha

aplicação destes importantes princípios e a formar e sensibilizar os seus técnicos para a sua importância.²⁵⁴

Em 1991 foi desenhado por Rafael de Cáceres e a sua equipa o famoso Rebaixamento 120, conhecido por Rebaixamento Barcelona (anexo 40), o primeiro elemento urbanístico desenhado com o consenso dos representantes das pessoas portadoras de deficiência e pensado para todos os peões, numa óptica de *Design for All* (não apenas para os utilizadores de cadeira de rodas). O rebaixamento foi aplicado pela primeira vez na *Rambla Cataluña*, onde se constatou que é possível conciliar estética e funcionalidade num mesmo projecto.²⁵⁵

Actualmente, este elemento urbanístico pode encontrar-se em toda a cidade.

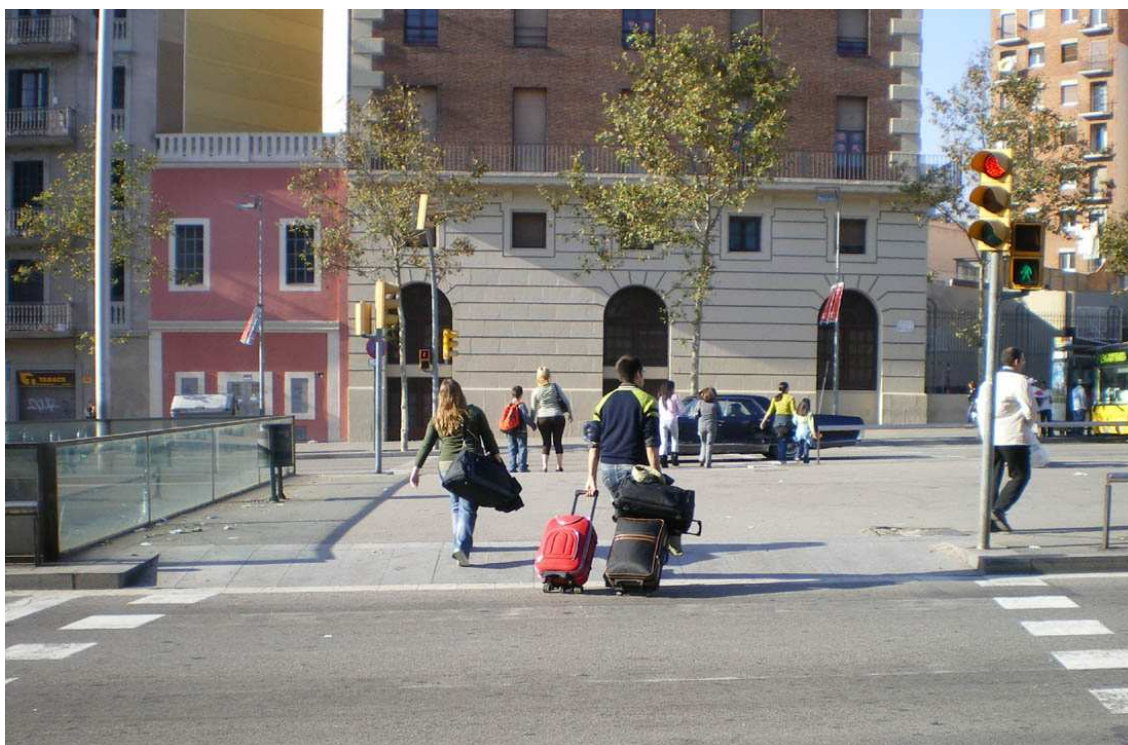


Figura 32: Rebaixamento 120, Barcelona

Fonte: fotografia pessoal

²⁵⁴ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 13-17

²⁵⁵ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 17

A complexa intervenç o no *Barri del Carmel* em 1992, uma das zonas de Barcelona com maior pendente e com os passeios mais estreitos, deixou solucionados diversos problemas de acessibilidade que viriam depois a encontrar-se em zonas menos problemáticas.²⁵⁶



Figura 33: Exemplos de intervenções no *Barri del Carmel*, *Carrer del Llobreg s*

Fonte: Google Maps

A prepara o dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 1992 serviu de impulso   implementa o da acessibilidade na cidade de Barcelona, uma das mais sensibilizadas relativamente à elimina o de barreiras arquitectónicas e urbanísticas.²⁵⁷

Foram necessárias e providenciadas infraestruturas e ajudas técnicas capazes de acolher condignamente não apenas os 4000 atletas paralímpicos e acompanhantes oficiais mas também os visitantes que o evento conduziria à cidade.²⁵⁸

No entanto, os projectos elaborados teriam de ser desenhados para dois fins, primeiro para os jogos olímpicos e depois, para prevenir que uma necessidade provisória se transformasse num constrangimento permanente.²⁵⁹

²⁵⁶ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 18

²⁵⁷ BARÓN, C. & RUIZ, R. (1992) *Viajes para Minusv lidos*. Madrid: INSERSO; El País/Aguilar, p 134

²⁵⁸ BARÓN, C. & RUIZ, R. (1992) *Viajes para Minusv lidos*. Madrid: INSERSO; El País/Aguilar, p 134

²⁵⁹ BUSQUETS, J. (2005) *Barcelona, the Urban Evolution of A Compact City*. Rovereto: Nicolodi Editore, p 360

Recolheram-se e georeferenciaram-se dados relativos à acessibilidade de cerca de 57.000 locais públicos e comerciais de Barcelona, informação fundamental para esclarecer os cidadãos da cidade, atletas e visitantes sobre que serviços melhor se ajustariam às suas capacidades e necessidades.²⁶⁰

A emocionante chegada da chama olímpica à pira do Estádio de Barcelona através do lançamento de seta de Antonio Rebollo²⁶¹, atleta paralímpico, sensibilizou, um pouco por todo o mundo, o público do evento para a indispensabilidade da acessibilidade.

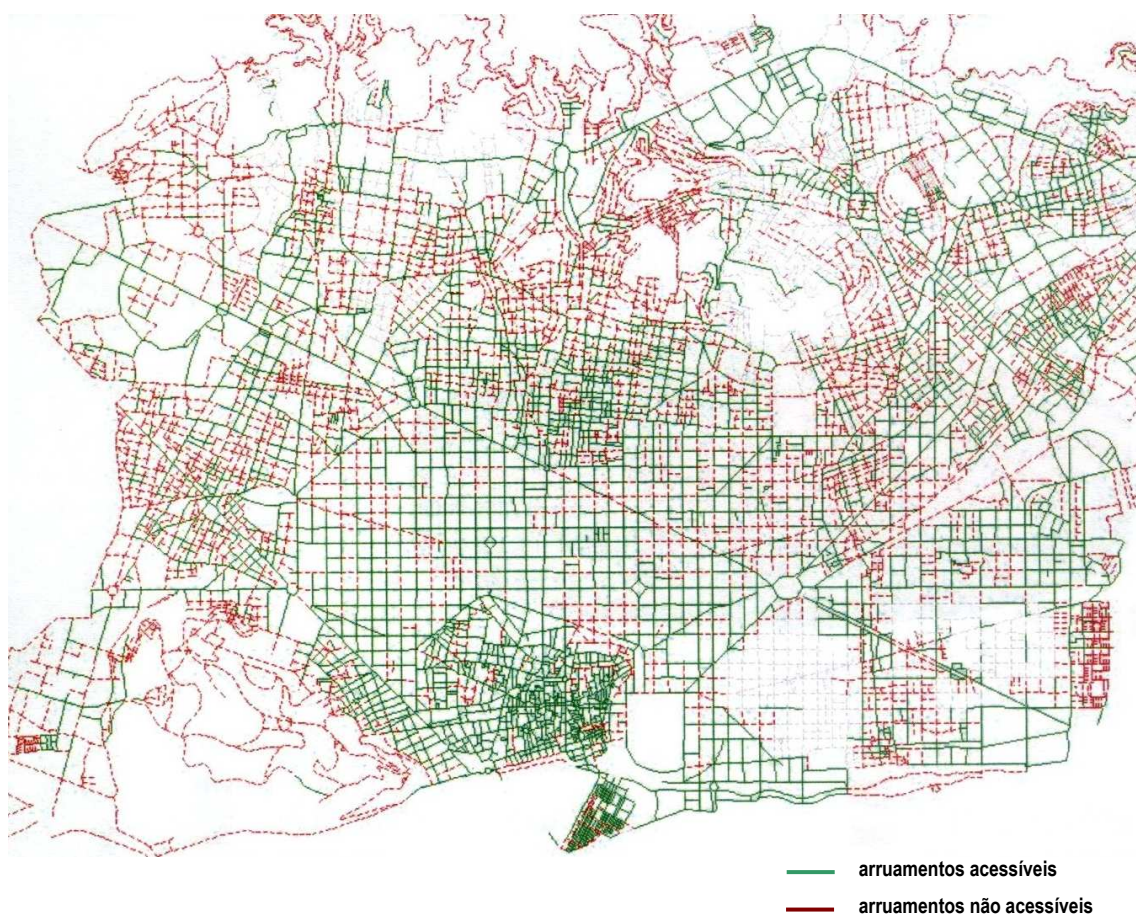


Figura 34: Georeferenciação dos arruamentos acessíveis e não acessíveis, Barcelona, 2003

Fonte: PRO-A SOLUTIONS (2003) *Diseño para Todas las Personas* - Apresentação powerpoint de 07.05.2003. Barcelona, p 24

²⁶⁰ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 19-20

²⁶¹ Cerimónia de Abertura dos Jogos Olímpicos de Barcelona 1992 disponível na Internet em <URL:<http://www.youtube.com/watch?v=b5gZeT4TVds>>

Ao *Grup de Treball per a la Millora de l'Accessibilitat*²⁶², constituído em Março de 1992, foi confiada a tarefa de impulsionar e velar pelo cumprimento da *Llei de Promoció de l'Accesibilitat y Supressió de Barreres Arquitectòniques*.²⁶³

Em 1994 foi criado o CRID – *Consorti de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal*²⁶⁴, cujo objectivo era a melhoria de vida de todos os cidadãos mediante a intervenção no espaço construído através da introdução do conceito de *Design for All*. O CRID foi, em 1995, nomeado Sede Espanhola do *Institute for Design and Disability* (EIDD), tendo sido celebradas em Barcelona as Jornadas "*Diseño para Todas las Personas*" e o Congresso Europeu "*La Ciudad y las Personas com Disminución*".

Barcelona assumia, desta forma, a importante missão de evoluir como uma *Ciudad para Todas las Personas*²⁶⁵ e de promover o desenvolvimento da acessibilidade a nível europeu, tendo firmado o seu compromisso através da "*Declaració de Barcelona*".²⁶⁶

O conceito de *Ciudad para Todas las Personas* integra a filosofia do *Design for All*²⁶⁷, segundo a qual se entende que o que melhor caracteriza a população é a diversidade. Assim sendo, o termo "pessoas com deficiência" é substituído por "pessoas com mobilidade reduzida" ou "pessoas com dificuldade de interacção com o meio", estando neste âmbito incluídas pessoas que se expressem noutra idioma ou tenham dificuldades permanentes ou temporárias de mobilidade – todos os seres humanos em algum momento da sua vida.

A igualdade de oportunidades implícita no conceito de *Ciudad para Todas las Personas* compreende que todas as pessoas possam aceder com facilidade e o máximo de autonomia às diferentes actividades e serviços que a cidade oferece.

²⁶² T.L.: Grupo de Trabalho para a Melhoria da Acessibilidade

²⁶³ T.L.: Lei de Promoção da Acessibilidade e Supressão de Barreiras Arquitectónicas

²⁶⁴ T.L.: Associação de Recursos e Documentação para a Autonomia Pessoal

²⁶⁵ T.L.: Cidade para Todas as Pessoas

²⁶⁶ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 20-21

²⁶⁷ Capítulo II, p 48

Foram estes ideais – *Design for All* e *Ciudad para Todas las Personas* – que serviram de inspiração ao Plano Municipal de Acessibilidade de Barcelona (*Pla Municipal d'Accessibilitat de Barcelona*), encomendado pelo *Ajuntament* de Barcelona ao CRID, mediante um convénio de colaboração com o *Institut Municipal d'Urbanisme* (IMU), de forma a juntar esforços e assegurar que as intervenções levadas a cabo na cidade tivessem em conta os direitos de todos os cidadãos.²⁶⁸

Pode definir-se Plano de Acessibilidade como o instrumento que programa as intervenções necessárias para adaptar e tornar uma cidade acessível em matéria de via pública, edifícios municipais, transportes e comunicações. Não é um programa de actuação isolado, encontrando-se integrado num conjunto de projectos e actuações municipais com o propósito de melhorar a sua efectividade e reduzir o seu custo.²⁶⁹

O *Pla Municipal d'Accessibilitat de Barcelona* teve como objectivos:

- "a melhoria da qualidade de vida de toda a população;
- a autonomia de todos os cidadãos, independentemente da sua idade, bagagem cultural, capacidades físicas, psíquicas ou sensoriais;
- a acessibilidade como um elemento base de qualquer novo projecto, e não como um suplemento do desenho inicial;
- a participação dos cidadãos no desenho da cidade;
- a disponibilidade de informação aos cidadãos antes e durante a execução das intervenções;
- a correcta relação entre: indivíduo/meio; estética/funcionalidade; trânsito/peões; diversidade/igualdade de oportunidade e consumo/sustentabilidade."²⁷⁰

²⁶⁸ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 23-26

²⁶⁹ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 109

²⁷⁰ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 26-27

Apenas com "esforço comum e uma boa coordenação entre os diferentes agentes implicados - cidadãos, técnicos, políticos e empresas privadas"²⁷¹ - seria possível Barcelona alcançar o estatuto de *Ciudad para Todas las Personas*.

O objectivo derradeiro era uma cidade completamente acessível no ano de 2006, pelo que era imprescindível proceder à clara definição de resultados desejáveis em cada âmbito de actuação - espaço público; edificado; transporte público; parques, jardins e praias.

No que respeita ao espaço público - que tem particular interesse por se tratar do âmbito de actuação da presente investigação - embora Barcelona tenha ruas que nunca serão acessíveis devido à sua excessiva inclinação, o resultado desejável seria a existência, nas restantes ruas, de passeios suficientemente largos para permitir o cruzamento de dois peões, independentemente de caminharem, deslocarem-se em cadeira de rodas ou transportarem um carrinho de bebé. As ruas estreitas transformar-se-íam em vias de cota única ou pedonais.²⁷²



²⁷¹ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 26-27

²⁷² ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 27



Figura 35: Avinguda Paral.lel, Barcelona, antes e depois da intervenção no espaço público

Fonte: DESIGN FOR ALL FOUNDATION (2003) *Ciutats per a Tothom* - Apresentação powerpoint de 05/06.05.2003. Barcelona, p 51

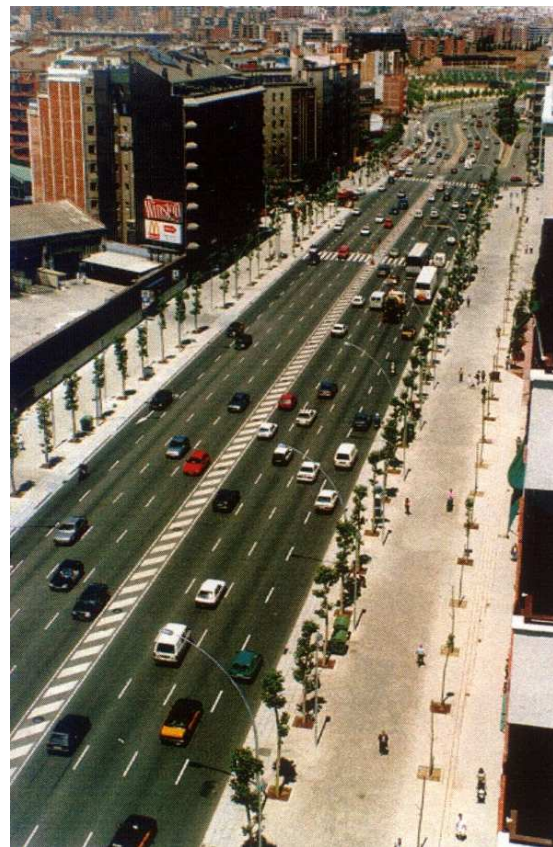
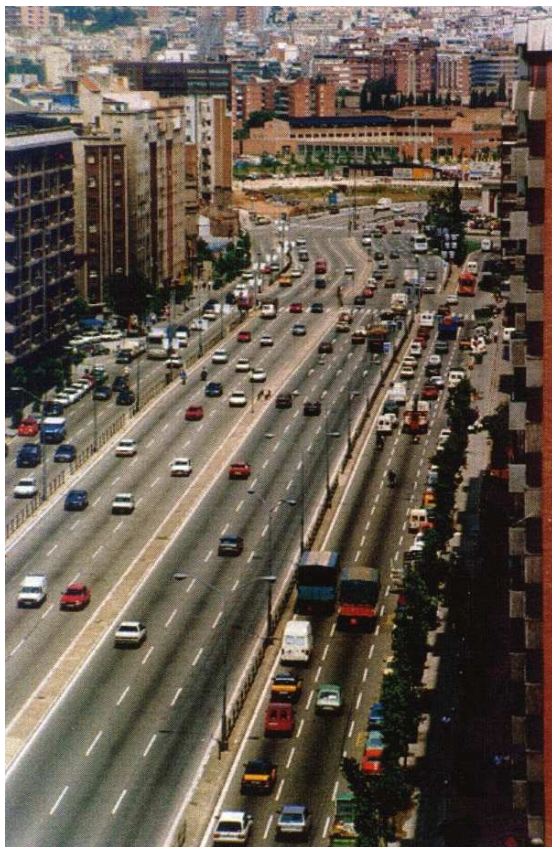


Figura 36: Avinguda Meridiana, Barcelona, 1996 e 1998

Fonte: DESIGN FOR ALL FOUNDATION (2003) *Ciutats per a Tothom* - Apresentação powerpoint de 05/06.05.2003. Barcelona, p 52

O espaço público deveria garantir a segurança dos seus utilizadores e, neste sentido, todos os seus componentes teriam que ser criteriosamente planeados: a localização do mobiliário urbano e da sinalização, o desenho dos diferentes elementos e a relação entre peões, trânsito motorizado e ciclistas.²⁷³

Em colaboração com a ONCE – *Organización Nacional de Ciegos de España* foi desenvolvido um modelo eficaz de semaforização acústica.²⁷⁴

O *Servei d'Elements Urbans*²⁷⁵ do *Ajuntament de Barcelona* possui um inventário de fichas do equipamento urbano utilizado em Barcelona²⁷⁶, algum do qual desenhado propositadamente para ser aplicado na cidade, outro seleccionado por catálogo pela sua boa integração numa cidade que se quer para todos.

Constam desse inventário, entre outros exemplos, várias tipologias de rebaixamento desenhadas especificamente para Barcelona (anexos 40 e 41), cuja aplicação é regulada de acordo com a largura dos passeios em que irão ser utilizadas, no sentido de se cumprir a *Llei de Promoció de l'Accessibilitat y Supressió de Barreres Arquitectòniques*²⁷⁷ de 25/11/1991 (anexo 42) – com diferenciação de rebaixamentos para peões e para automóveis.

Com o objectivo de sistematizar a selecção do mobiliário urbano em função de diferentes critérios e objectivos, a *Diputació de Barcelona* editou o *Manual d'Elements Urbans*²⁷⁸. Para além de apresentar as várias tipologias de mobiliário urbano, a diversidade da oferta de materiais, os critérios de concepção e selecção dos elementos urbanos, a referida edição dedica alguma atenção à questão da acessibilidade no espaço público, referindo-se não somente à concepção do mobiliário em si, mas também à necessidade de se considerarem as dimensões ligadas à acessibilidade (zonas de aproximação, espaço de rotação de cadeiras de rodas, espaço de circulação, etc)²⁷⁹.

²⁷³ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 27

²⁷⁴ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 27

²⁷⁵ T.L.: Serviço de Elementos Urbanos

²⁷⁶ SERVEI D'ELEMENTS URBANS (2000) Barcelona: Ajuntament de Barcelona

²⁷⁷ T.L.: Lei de Promoção da Acessibilidade e Supressão de Barreiras Arquitectónicas

²⁷⁸ T.L.: Manual de Elementos Urbanos, referindo-se a SERRA, J.M. (2000) *Manual d'Elements Urbans: Mobiliari i Microarquitectura*. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona

²⁷⁹ SERRA, J.M. (2000) *Manual d'Elements Urbans: Mobiliari i Microarquitectura*. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, pp 182 - 184

Considerou-se, também no âmbito do espaço público, que a acessibilidade deveria contemplar os locais de espera, embarque, desembarque e os abrigos de passageiros de transportes públicos. As diversas formas de estacionamento do transporte público, a possibilidade ou não de se aproximar do passeio, o mobiliário urbano em redor do abrigo exigiam a busca de soluções alternativas e diferenciadas.²⁸⁰

No sentido de resolver estas questões, foi criada uma plataforma de embarque que, colocada adjacente ao passeio, aumentava o espaço do peão, permitindo-lhe uma aproximação em segurança e conforto à porta do transporte.



Figura 37 (esq.): Mobiliário urbano acessível - bebedouro, Barcelona

Fonte: DESIGN FOR ALL FOUNDATION (2003) *Ciutats per a Tothom* - Apresentação powerpoint de 05/06.05.2003. Barcelona, pp 65-67

Figura 38 (dir.): Plataforma de embarque para transportes públicos, Barcelona

Fonte: fotografia pessoal

²⁸⁰ PRO-A SOLUTIONS (2003) *Diseño para Todas las Personas* - Apresentação powerpoint de 07.05.2003. Barcelona, p 50

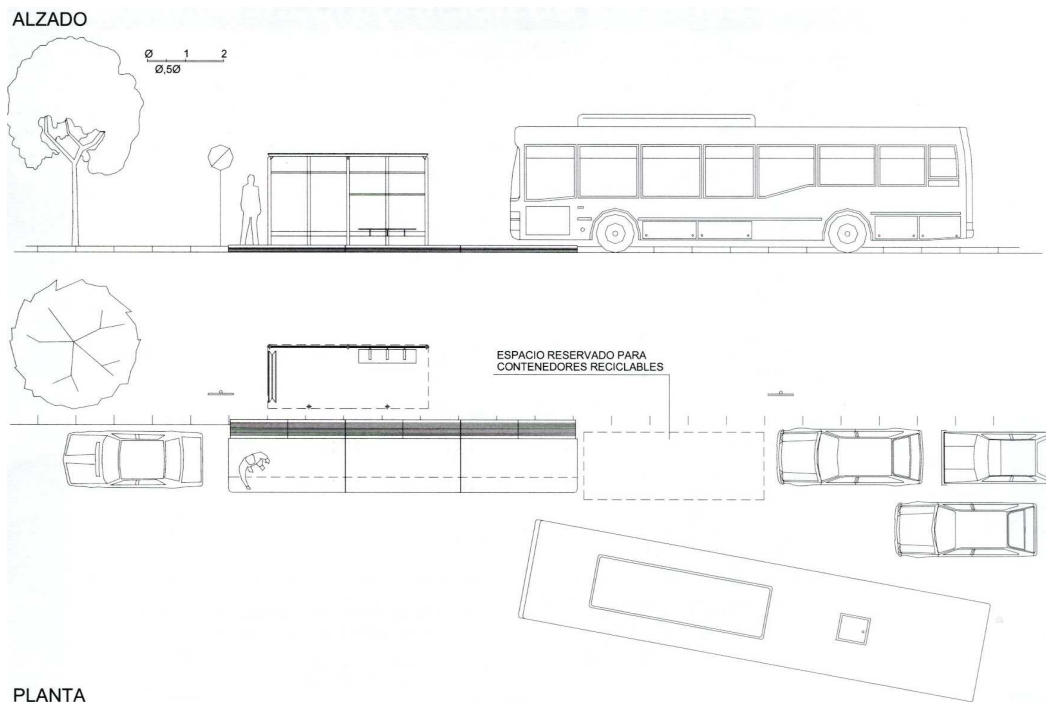


Figura 39: Implantação das plataformas de embarque para transportes públicos, Barcelona

Fonte: PRO-A SOLUTIONS (2003) *Diseño para Todas las Personas* - Apresentação powerpoint de 07.05.2003. Barcelona, p 64

Definidas as prioridades do *Pla Municipal d'Accessibilitat de Barcelona*, as mesmas foram apresentadas ao IMD - *Institut Municipal de Persones amb Discapacitat de Barcelona*, às Associações de Pessoas Portadoras de Deficiência e às diferentes Associações de Moradores.

O Plano de Acessibilidade de Barcelona foi aprovado em Plenário no dia 20 de Dezembro de 1996 e, embora o Decreto 135/95 que define *Codi d'Accessibilitat de Catalunya* não fizesse referência a barreiras de comunicação, foi integrado no Plano um documento que garantisse o acesso à informação a pessoas com dificuldades auditivas e visuais.²⁸¹

A forma como Barcelona elaborou e colocou em prática o seu Plano de Acessibilidade serviu de modelo de inspiração para que cidades como Helsínquia ou Estocolmo traçassem os seus Planos de actuação.²⁸²

²⁸¹ ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, pp 29-30

²⁸² ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation, p 34

3.2.1. CAMINANT PER BARCELONA...²⁸³

En Barcelona, la ciudad es la calle.

En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos; luego vendrán los edificios y las vías. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.^{284 285}

Jordi Borja



Figura 40: Las Ramblas, Barcelona

Fonte: <URL: <http://iguide.travel/Barcelona/Introduction>>

²⁸³ T.L.: Caminhando por Barcelona...

²⁸⁴ BORJA, J. (2003) *Barcelona y su Urbanismo. Éxitos pasados, desafíos presentes, oportunidades futuras*. (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.edicionsupc.es/ftppublic/pdfmostra/AR12904M.pdf>>

²⁸⁵ T.L.: Em Barcelona, a cidade é a rua. Na cidade o mais importante são as ruas e as praças, os espaços colectivos; de seguida vêm os edifícios e as vias. O espaço público define a qualidade da cidade, porque indica a qualidade de vida das pessoas e a qualidade da cidadania dos seus habitantes.

Barcelona é internacionalmente conhecida como uma cidade para descobrir caminhando. A cidade possui 130.43 hectares de áreas pedestres²⁸⁶, o equivalente a 1408,644 Km².

A qualidade do espaço público das suas zonas turísticas espelha uma evidente preocupação em integrar a diversidade dos seus habitantes e visitantes.

O nível de acessibilidade destes espaços comprova-se quotidianamente.

Nele convivem pessoas de todas as idades, várias culturas e com variadas capacidades: passam turistas e residentes com carrinhos de bebé, há crianças a brincar nas praças, vêm-se idosos sozinhos e acompanhados, passam recém-chegados com *trolleys* de viajante. Encontram-se pessoas com mobilidade reduzida pelos mais variados motivos.

Barcelona recebe-os de braços abertos. Eles sentem-se bem vindos.



Figura 41: Diversidade de utilizadores do espaço público, Barcelona

Fonte: fotografias pessoais

²⁸⁶ AJUNTAMENT DE BARCELONA (online) Disponível na Internet:

<URL: http://www.bcn.es/apeu/en/apeu_sabiesque.html>

Ser turista em Barcelona é confortável.

A rede de percursos pedonais é contínua. Os passeios são suficientemente largos e predominantemente planos. Embora não se possa afirmar tratar-se de um território exclusivo do peão – por se encontrarem passeios com obstáculos como estacionamento, esplanadas, caldeiras de árvore sem protecção, obras – a largura livre é geralmente suficiente para se caminhar em segurança, permitindo o cruzamento de pelo menos duas pessoas. A excessiva concentração de pessoas pode também constituir um obstáculo.



Figura 42: Exemplos de percursos pedonais em Barcelona

Fonte: fotografias pessoais

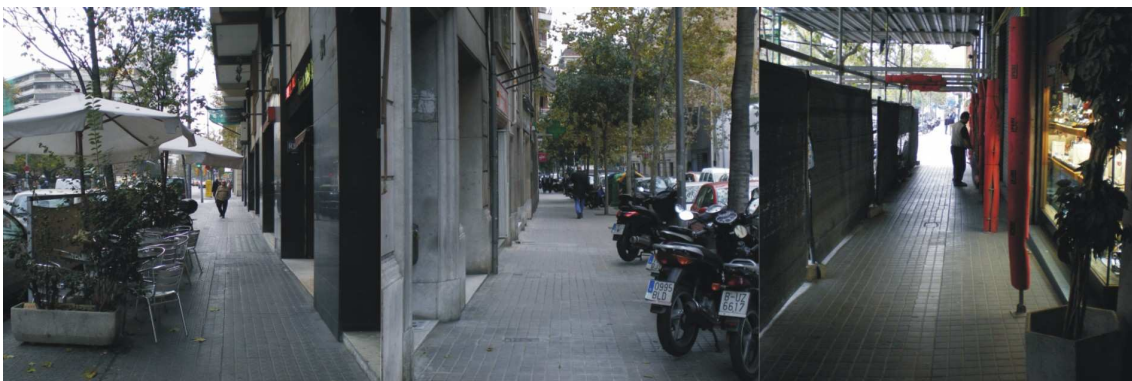


Figura 43: Alguns dos obstáculos encontrados no espaço público em Barcelona

Fonte: fotografias pessoais



Figura 44: Excessiva concentração de turistas junto ao Templo da Sagrada Família, Barcelona
Fonte: fotografias pessoais

Os pisos utilizados são cómodos, uniformes, estão nivelados e, quando chove, não escorregam. Adequam-se a um extenso leque de possíveis utilizações, mantendo-se o conforto e a segurança. Existem, em algumas áreas da cidade, zonas destinadas a passear os animais de companhia, com piso específico para esta função.

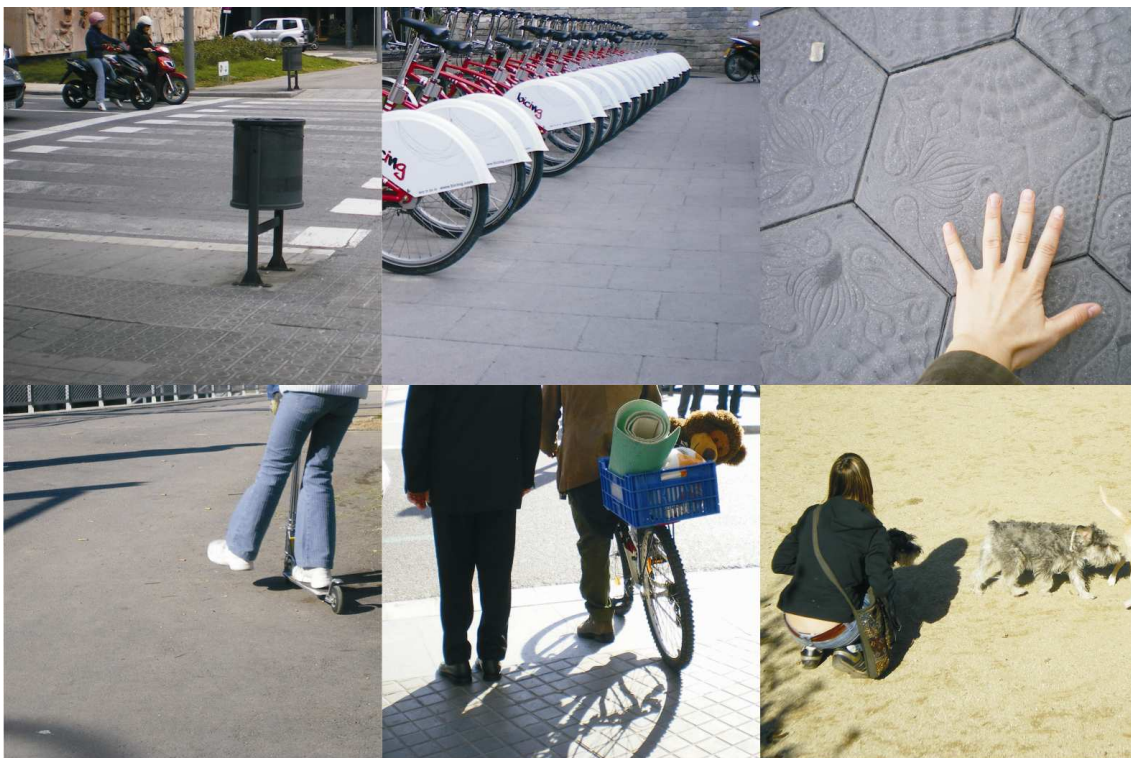


Figura 45: Exemplos de pisos utilizados no espaço público em Barcelona
Fonte: fotografias pessoais

Encontram-se atravessamentos em intervalos regulares e em número suficiente. Os atravessamentos estão devidamente rebaixados (Rebaixamento 120, referido anteriormente), facilitando a todos o acesso, inclusive a quem transporta um carrinho de bebé, uma *trolley* de compras ou de viagem, ou se desloca de cadeira de rodas. No entanto, a grande parte dos atravessamentos não possui indicação de aproximação da faixa de rodagem, através de contraste táctil ou cromático. A existência de dispositivos sonoros na semaforização fornece informação adicional ao peão, confirmando o seu momento de prioridade. O tempo de atravessamento é geralmente suficiente para atravessar a rua em segurança.



Figura 46: Exemplos de atravessamentos no espaço público em Barcelona

Fonte: fotografias pessoais



Figura 47: Exemplo de atravessamento no espaço público, Las Ramblas, Barcelona

Fonte: fotografia pessoal

Para facilitar trajectos mais hostis em zonas de maior pendente, foram construídas, em alguns locais da cidade, escadas rolantes no espaço público.

São exemplos as escadas rolantes da *Baixada de la Glòria* - frequentemente usadas por residentes no acesso local e por turistas no trajecto para o *Parc Güell*; e as escadas rolantes da *Praça de Carles Buigas* e *Praça del Marquês de Foronda* - no acesso a *Montjuïc* onde se localizam diversas atracções turísticas, nomeadamente o *Museu Nacional d'Art de Catalunya*, o *Palau Nacional*²⁸⁷, os equipamentos desportivos construídos no âmbito dos Jogos Olímpicos de 1992 e a antena de telecomunicações projectada por Santiago Calatrava.



Figura 48: Escadas rolantes exteriores na *Baixada de la Glòria*, acesso ao *Parc Güell*

Fonte: Google Maps



Figura 49: Escadas rolantes exteriores, acesso a *Montjuïc*

Fonte: fotografias pessoais

²⁸⁷ T.L.: Palácio Nacional

Há sempre animação nas ruas, de dia e de noite: teatro, magia, comércio de artesanato, bancas de venda de flores, esplanadas, entre outras actividades – razões para fruir os espaços, não apenas uma vez, mas vezes sem conta, porque a variedade atrai.

E há razões para permanecer, porque o espaço é limpo e agradável.

Se a existência de arquitectura “de marca” e de cultura convida à descoberta, a existência de zonas verdes, de sombras e de mobiliário urbano adequado e situado onde é preciso convida à estadia: protecção de caldeiras de árvores que se convertem com o seu crescimento, suportes de bicicletas junto a interfaces de transportes públicos, assentos debaixo de sombras, cabines telefónicas em locais de confluência com telefones a duas alturas, “esmagadores” de latas de bebidas junto a esplanadas...



Figura 50: Exemplos de mobiliário urbano, Barcelona

Fonte: fotografias pessoais

Algumas tipologias de mobiliário urbano foram pensadas para serem aplicadas em conjunto. É o caso do Rebaixamento 120, frequentemente balizado por uma papelreira e um semáforo de peões.

Estes elementos de acompanhamento, para além de desempenharem as funções que lhes são intrínsecas, poderão ser úteis como limites tácteis ao nível do solo, no sentido de apontarem a localização do atravessamento a uma pessoa cega.

Ao invés de se implementarem soluções especiais e discriminatórias, a abordagem utilizada é a do *Design for All*.



Figura 51: Integração de equipamentos – Rebaixamento 120, papelreira e semáforo de peões

Fonte: fotografias pessoais

Em Barcelona a bicicleta é um meio de transporte de utilização massiva.

Este facto tem influência no desenho do espaço público e na sua utilização: a rede viária tem que ser ordenada para permitir a utilização da bicicleta de forma eficiente e segura²⁸⁸ e são necessários equipamentos de apoio ao uso deste transporte, como sinalização específica e mobiliário urbano de apoio, devidamente localizados.

Para além de não poluir, a bicicleta ocupa um menor volume. Logo, os problemas de estacionamento são distintos dos de uma cidade onde predomina o automóvel.

²⁸⁸ AJUNTAMENT DE BARCELONA (online) Disponível na Internet:

<URL: http://w3.bcn.es/XMLServeis/XMLHomeLinkPI/0,4022,621827370_731476822_2,00.html>

A utilização da bicicleta está sujeita ao cumprimento de uma normativa municipal, a *Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehícles*^{289 290}, que refere, a título de exemplo, a obrigatoriedade do estacionamento das bicicletas permitir um espaço livre de 3 metros para o peão e a proibição de prender os veículos a árvores, semáforos, bancos ou papeleiras.

Embora se observe a utilização indevida das zonas pedonais pelos velocipedistas e das zonas cicláveis pelos peões, a existência de pistas específicas para bicicletas previne a mistura de peões e velocipedistas.

No sentido de incentivar, em detrimento do automóvel, a utilização da bicicleta nos pequenos trajectos diários que se fazem na cidade, o *Ajuntament de Barcelona* colocou à disposição dos seus munícipes o serviço *Bicing*²⁹¹.

Existem na cidade 401 pontos de estacionamento / levantamento destas bicicletas.²⁹²

O utilizador de *Bicing* possui um cartão, agregado à sua conta bancária, que lhe permite levantar uma bicicleta em qualquer ponto de estacionamento de bicicletas, e utilizá-la gratuitamente durante períodos de 30 minutos. Há uma tarifa anual de 30 Euros que o utilizador paga para ter acesso ao serviço durante um ano.

A maioria dos pontos de estacionamento *Bicing* estão situados junto a estações de metro, comboio e parques de estacionamento.²⁹³ Possuem um mapa com a localização de outros pontos próximos, o que se pode revelar de grande utilidade caso aquele ponto não possua bicicletas para levantar ou lugar para estacionar a bicicleta que se esteja

²⁸⁹ BUTLLETÍ OFICIAL DE LA PROVÍNCIA DE BARCELONA, Nº 13, *Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehícles* (online) Disponível na Internet:

<URL: [http://w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/ordenacescat\(1fase\)/bop131999.649.pdf](http://w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/ordenacescat(1fase)/bop131999.649.pdf)>

²⁹⁰ T.L.: Normas de Circulação de Peões e de Veículos

²⁹¹ BICING (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.bicing.com>>

²⁹² BICING – INFORMACIÓ DEL SERVEI (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.bicing.com/modulos/modulos.php?TU5fSU5GT1JNQUNJT04%3D&NA%3D%3D&Nw%3D%3D>>

²⁹³ BICING – INFORMACIÓ DEL SERVEI (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.bicing.com/modulos/modulos.php?TU5fSU5GT1JNQUNJT04%3D&NA%3D%3D&Nw%3D%3D>>

a utilizar. O mapa pode também ser consultado online, com informação adicional sobre disponibilidade de veículos nos vários pontos de estacionamento da cidade.²⁹⁴

O serviço funciona bem, no sentido em que é feita a manutenção das bicicletas e há um serviço que transporta as bicicletas de pontos de estacionamento mais utilizados para zonas de levantamento de maior interesse.

Não se trata de um transporte turístico. Para usufruto turístico existem empresas especializadas em aluguer de bicicletas, às quais se pode recorrer. A não ser que se conheça alguém que resida em Barcelona...

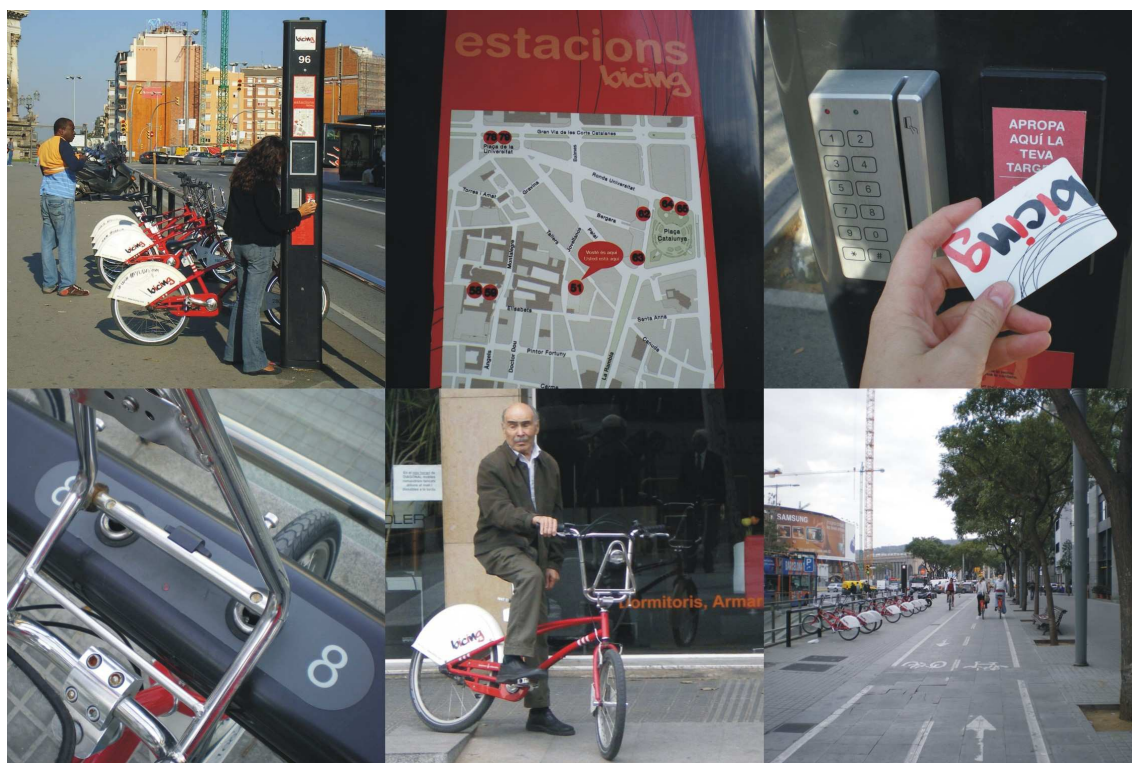


Figura 52: Serviço Bicing, Barcelona

Fonte: fotografias pessoais

²⁹⁴ BICING – MAPA D'ESTACIONS (online) Disponível na Internet:

<URL:<http://www.bicing.com/localizaciones/localizaciones.php?TU5fTE9DQUxJWkFDSU90RVVM%3D&MQ%3D%3D>>

A presença de pessoas no espaço público da cidade atrai mais pessoas, transformando-o num espaço de interacção e sociabilidade.²⁹⁵ Sejam que horas forem, vêm-se na rua pessoas de todas as idades. A sensação é de segurança.

A iluminação nocturna e a presença das pessoas ajudam a manter esta sensação.



Figura 53: Constante presença de pessoas no espaço público

Fonte: fotografias pessoais



Figura 54: Ciutat Vella, à noite, Barcelona

Fonte: fotografia pessoal

²⁹⁵ referido por Cynthia Nikitin (vice-presidente de *Projects for Public Spaces*) no vídeo *Perils for Pedestrians 156: Barcelona* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.blip.tv/file/2301400/>>

Embora a presença do peão seja uma constante em toda a cidade, há áreas que se destacam pelo número de transeuntes que acolhem:

Las Ramblas recebem diariamente cerca de 150.000 pessoas²⁹⁶ em 1.200Km de comprimento que ligam a *Plaça Catalunya* ao mar.

Foram construídas para "*facilitar um uso social intenso e diverso, promover actividades e incitar a presença de novos colectivos humanos*"²⁹⁷ Trata-se de um verdadeiro espaço público, a todos acessível.

A *Ciutat Vella* é também muito frequentada pelos turistas, visto tratar-se da zona onde se localiza grande parte do património cultural da cidade. A vertente residencial da zona foi reabilitada e valorizada. Foi implementado o conceito de cidade de arte em oposição a cidade museu, de forma a evitar especialização negativa, tendo sido introduzidos novos circuitos pedonais para racionalizar a presença de turistas, que talvez se concentrassem demasiado em torno dos monumentos.²⁹⁸ Os atributos do espaço, livre do uso indiscriminado do automóvel, convidam à descoberta e favorecem a passagem de pessoas com mobilidade reduzida, incluindo cadeiras de rodas.

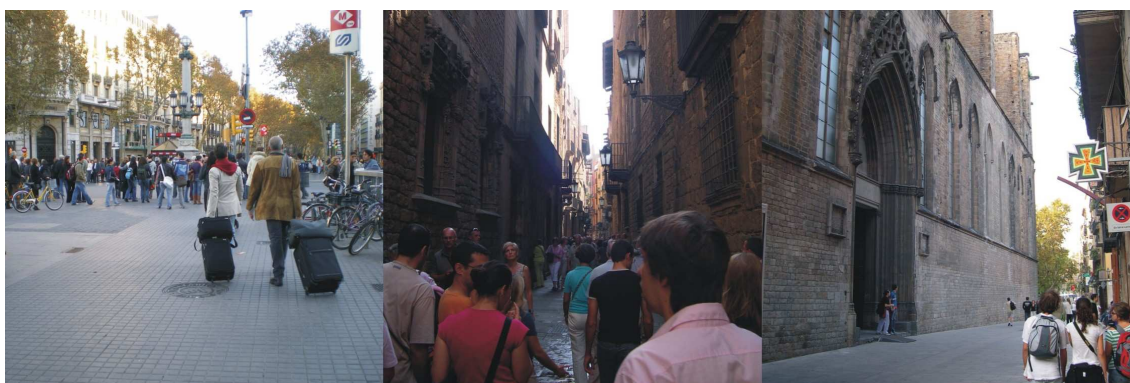


Figura 55: Las Ramblas e Ciutat Vella

Fonte: fotografias pessoais

Segundo *Joan Busquets* (2005), a Barcelona de hoje pode ser vista de dois pontos de vista contrastantes mas coerentes: inovação e tradição.²⁹⁹

²⁹⁶ AJUNTAMENT DE BARCELONA (online) Disponível na Internet:

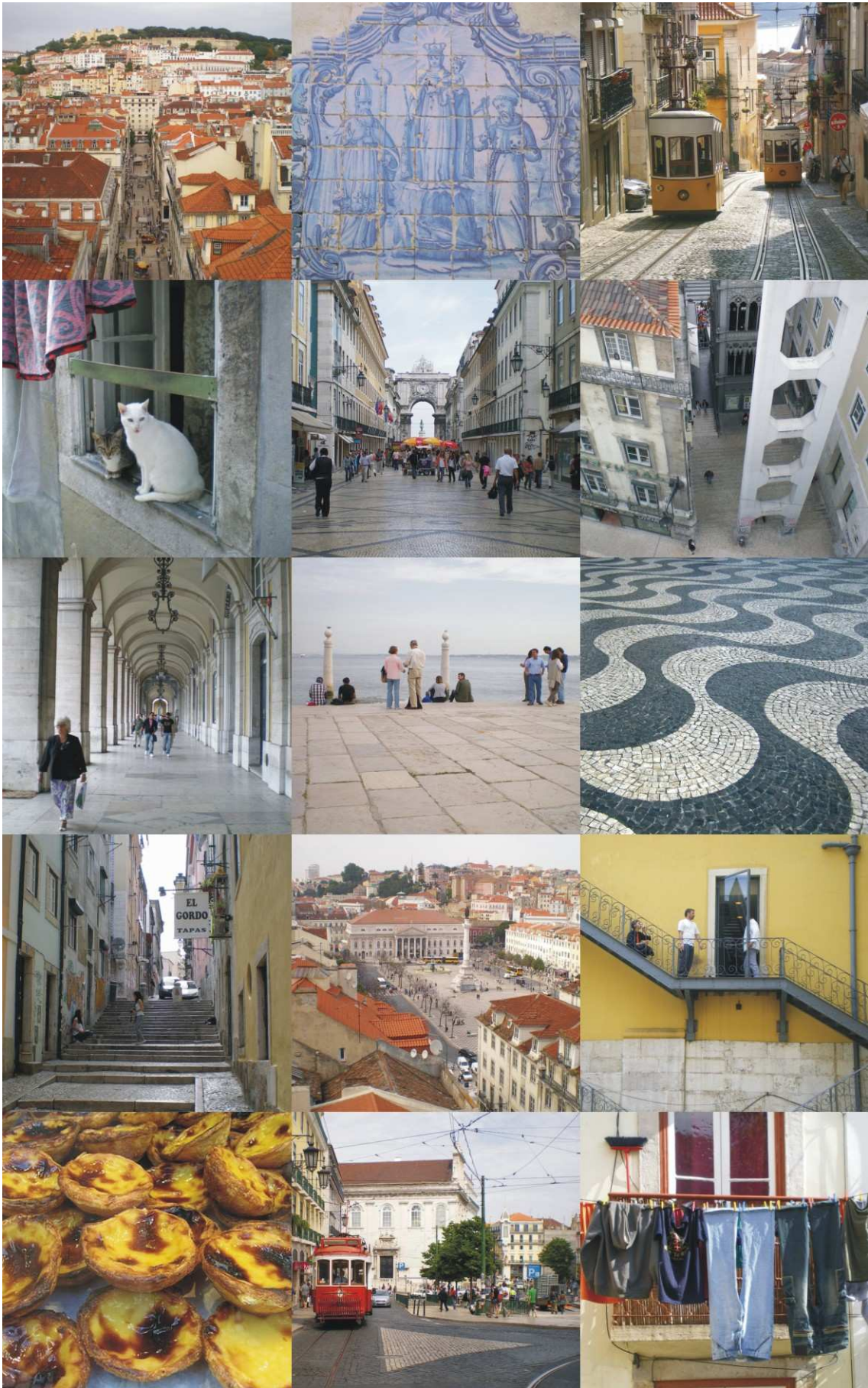
<URL: http://www.bcn.es/apeu/en/apeu_sabiesque.html>

²⁹⁷ BORJA, J. (2003) *Barcelona y su Urbanismo. Éxitos pasados, desafíos presentes, oportunidades futuras*. (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.edicionsupc.es/ftppublic/pdfmostra/AR12904M.pdf>>

²⁹⁸ BUSQUETS, J. (2005) *Barcelona, the Urban Evolution of A Compact City*. Rovereto: Nicolodi Editore, p 390

²⁹⁹ BUSQUETS, J. (2005) *Barcelona, the Urban Evolution of A Compact City*. Rovereto: Nicolodi Editore, p441



4 | O CASO DE LISBOA

4.1. INTRODUÇÃO

*Se fossemos pintar em Lisboa aquilo que não é acessível tínhamos a dimensão do gueto a que muita gente está confinada.*³⁰⁰

Jorge Falcao

Através da construção do Estado da Arte do presente Projecto de Investigação, exposto nos Capítulos 2 e 3, foi possível adquirir informação sobre as variáveis em causa – demografia, turismo, acessibilidade – e estabelecer uma Hipótese que as relacione:

A eliminação das barreiras arquitectónicas, em áreas vocacionadas para o turismo sénior na cidade de Lisboa, constitui uma mais-valia económica e social, fomentando este tipo de turismo e facilitando o usufruto da cidade pela população sénior residente.

Importa agora, através da aplicação da Metodologia de Investigação definida, testar a sua validade.

Sendo Lisboa o contexto geográfico deste Projecto de Investigação, interessa saber quais os projectos desenvolvidos nesta cidade no sentido de promover a igualdade de oportunidades através da implementação da acessibilidade.

³⁰⁰ FILIPE, Joana (2006). Nova legislação para a cidade inclusiva in *Revista Arquitecturas*: nº 18. Novembro. pp 4-5

4.2. A PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE NA CIDADE DE LISBOA



Figura 56: Lisboa

Fonte: Google Maps

Como referido³⁰¹ no âmbito do Enquadramento da dissertação – Capítulo 2 – Lisboa é a cidade portuguesa com a população residente mais envelhecida,³⁰² tendo registado em 2001, aquando dos últimos Censos, quase o dobro do índice de envelhecimento nacional.³⁰³

Segundo o INE, o envelhecimento populacional é irreversível³⁰⁴ e agravar-se-á nas próximas décadas. O crescimento do número de população idosa e muito idosa ultrapassará o da população total, promovendo um agravamento do índice de dependência de idosos.³⁰⁵

³⁰¹ Capítulo 2, p 35

³⁰² SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, p 27

³⁰³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2002) *Censos 2001: Resultados Definitivos Lisboa*. Lisboa, p LIV

³⁰⁴ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2008) A Situação Demográfica Recente em Portugal in *Revista de Estudos Demográficos*, nº 44. Lisboa, p 71

³⁰⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 27

O núcleo antigo e a frente ribeirinha são as zonas de maior concentração de população idosa,³⁰⁶ e também as que mais turistas atraem.³⁰⁷

A nível turístico, Lisboa é a cidade mais visitada do país.³⁰⁸

Embora o turismo em Lisboa não tenha permanecido indiferente à recente crise económica mundial, já se identificam indícios de recuperação e as perspectivas para 2010 são positivas.³⁰⁹

Premiada nos *World Travel Awards 2009*, a cidade de Lisboa foi distinguida como *Melhor Destino Europeu*, *Melhor Destino para City Breaks* e *Melhor Destino de Cruzeiros*.³¹⁰ Também a presença nacional em vários "tops" turísticos – "top 20" do relatório *The Travel & Tourism Competitiveness 2009*³¹¹, "top 25" mundial de Chegadas Internacionais de Turismo e "top 15" europeu de Chegadas Internacionais de Turismo (anexos 30 e 31) – reflecte a influência favorável do desempenho turístico da capital.

Considerando o princípio da igualdade, consignado na Constituição da República Portuguesa³¹², e a evolução demográfica que se perspectiva, é imperativo adequar a cidade de Lisboa à diversidade dos seus utilizadores, promovendo a acessibilidade e a eliminação das barreiras que constituam obstáculo a um pleno exercício de direitos.

³⁰⁶ TENEDÓRIO, J. (2003) *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa: AML, p 126

³⁰⁷ Capítulo 2, Figura 13, p 37

³⁰⁸ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico de Portugal 2008*. Lisboa, p 512

³⁰⁹ TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

³¹⁰ WORLD TRAVEL AWARDS (2009) *Europe – Winners 2009* (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.worldtravelawards.com/winners2009-8>>

³¹¹ BLANKE, J. & CHIESA, T. (2009) *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009*. Geneva: World Economic Forum, pp XIII-XVI

³¹² "São tarefas fundamentais do Estado: d) Promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo e a igualdade real entre os portugueses, bem como a efectivação dos direitos económicos, sociais, culturais e ambientais, mediante a transformação e modernização das estruturas económicas e sociais" (Artigo 9º) IN ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA (2005) *Constituição da República Portuguesa* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx>>

Paralelamente, se se tiver em conta que o fenómeno do envelhecimento demográfico é sinónimo de crescimento de um segmento de mercado que importa saber explorar,³¹³ Lisboa acessível é também economicamente conveniente na medida em que permite a recepção de um público turístico mais diversificado.

Neste sentido, que acções têm sido desenvolvidas na cidade de Lisboa com o objectivo de promover a acessibilidade no espaço público?

Com o objectivo de promover a acessibilidade e a eliminação das barreiras físicas que constituam obstáculo à mobilidade no contexto da cidade de Lisboa, foi aprovado em reunião da Assembleia Municipal a 27 de Abril de 2004 o **Regulamento Municipal para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal**³¹⁴ (Edital nº 29/2004, publicado em Boletim Municipal a 6 de Maio de 2004).

Na introdução ao Regulamento é feita referência ao crescente número de idosos, às cerca de 100000 pessoas portadoras de deficiência residentes no Distrito de Lisboa, e à restante população que temporária ou permanentemente vê a sua mobilidade condicionada. É confirmada a inadequação da cidade às verdadeiras necessidades dos cidadãos – *"a cidade existente exclui uns, exige demasiado esforço a outros e é um factor de desconforto e insegurança para a maioria"* – e reconhecida a necessidade de promover *"um uso seguro, autónomo, cómodo e digno dos espaços construídos, a qualquer pessoa"*.³¹⁵

Os princípios e normas definidos pelo Regulamento têm o seu âmbito de aplicação no espaço público, edifícios públicos e privados com utilização pública, terminais de transportes colectivos, meios de transporte destinados a pessoas com mobilidade condicionada e edifícios de uso habitacional.

³¹³ GONÇALVES, C. (2007) Envelhecimento Crescente mas Espacialmente Desigual *in Revista de Estudos Demográficos*. Nº40. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, p 36

³¹⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

³¹⁵ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

Contudo, apesar de vincular a Câmara Municipal de Lisboa à sua aplicação, a não publicação do Regulamento em Diário da República torna discutível a obrigatoriedade do seu cumprimento por particulares.

Está actualmente a decorrer o processo de revisão do **Regulamento Municipal para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal**, que deverá brevemente dar origem a uma nova versão.

Reconhecendo a vulnerabilidade do peão face ao automóvel e a um meio físico potencialmente hostil, a *Câmara Municipal de Lisboa*, a *Associação para a Promoção de Segurança Infantil* (APSI) e a *Associação dos Cidadãos Auto Mobilizados* (ACAM) assinaram no dia 22 de Setembro de 2008³¹⁶ - Dia Europeu Sem Carros - a **Carta Municipal de Direitos dos Peões**.³¹⁷

Em consonância com a *Carta Europeia de Direitos dos Peões* (aprovada pelo Parlamento Europeu, 1988), as *Resoluções sobre Segurança Pedonal* (aprovadas pelas Nações Unidas, 2001), a *Carta Mundial de Direitos à Cidade* (aprovada pelo Fórum Social das Américas - Quito, Julho de 2004; Fórum Mundial Urbano - Barcelona, Setembro de 2004; e Fórum Social Mundial - Porto Alegre, Janeiro de 2005) e ainda com directivas europeias sobre acessibilidade e segurança rodoviária e com legislação portuguesa relevante, a **Carta Municipal de Direitos dos Peões** surge como resposta ao uso intensivo do automóvel e às conseqüentes alterações "*na construção, gestão e vivência dos espaços públicos na cidade de Lisboa*".³¹⁸

De acordo com o documento assinado, o peão tem o direito de usufruir de passeios regulares, bem construídos, devidamente conservados e livres de obstáculos. O peão tem o direito a locais de atravessamento devidamente assinalados e visíveis e a tempos de atravessamento adequados às suas capacidades. Tem o direito à

³¹⁶ A NOSSA LISBOA (2008) *Semana da Mobilidade: Carta Municipal dos Direitos dos Peões, plano de pintura de passadeiras e projecto de temporização de semáforos amigo dos peões apresentados no Dia Europeu Sem Carros* (online). Disponível na Internet: <URL: [http://anossalisboa.cm-lisboa.pt/index.php?id=1910&tx_ttnews\[tt_news\]=1723&tx_ttnews\[backPid\]=1910&cHash=67a8dbd5fe](http://anossalisboa.cm-lisboa.pt/index.php?id=1910&tx_ttnews[tt_news]=1723&tx_ttnews[backPid]=1910&cHash=67a8dbd5fe)>

³¹⁷ APSI (2007) *Carta Municipal de Direitos dos Peões* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.apsi.org.pt/24/carta_municipal_de_direitos_dos_peoes.pdf>

³¹⁸ CIDADÃOS POR LISBOA (2007) *Proposta 334/07* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.cidadaosporlisboa.org/index.htm?no=59100000839,049>>

acessibilidade, à sociabilidade, ao sossego e ao usufruto do espaço público. Tem ainda o direito a uma fiscalização eficaz, nomeadamente em casos de obstrução dos passeios, e ao planeamento do estacionamento sem prejuízo das zonas pedonais.³¹⁹

No dia 22 de Julho de 2009 a Câmara Municipal de Lisboa aprovou a elaboração de um **Plano Municipal de Acessibilidade Pedonal** para a cidade. O objectivo do Plano é "*tornar o Concelho acessível, impedindo a criação de novas barreiras, promovendo a adaptação das edificações existentes e mobilizando a comunidade para a criação de uma cidade para todas as pessoas*".³²⁰ De acordo com o prazo definido, Lisboa será acessível até 2017.

O Plano será composto por uma Proposta Global e por um conjunto de Propostas Anuais de Execução, que integrarão os respectivos orçamentos. A elaboração de um Relatório Anual de Execução informará sobre o progresso das acções previstas.³²¹

O desenvolvimento do Plano fundamentar-se-á num processo participativo, na integração da sua execução nas actividades dos serviços municipais, na análise crítica de experiências desenvolvidas noutros contextos e na realização de acções-piloto que permitam encontrar as soluções mais adequadas à cidade.³²²

A primeira sessão participativa teve lugar dia 18 de Setembro de 2009 e foi dedicada ao Espaço Público. A sessão contou com a presença de cerca de quarenta participantes

³¹⁹ APSI (2007) *Carta Municipal de Direitos dos Peões* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.apsi.org.pt/24/carta_municipal_de_direitos_dos_peoes.pdf>

³²⁰ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa: Proposta de Metodologia* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://acessibilidade.cm-lisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/DAS-NA/Biblioteca/Espa%C3%A7o_P%C3%ABlico/Planeamento/Metodologia_Plano_Municipal_Acessibilidade_Mobilidade_Pedonal_v1Junho2009__3_.pdf&t=1270247985&hash=4bb5aee42efeb2b9a13f9ddeb332c34b>

³²¹ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa: Proposta de Metodologia* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://acessibilidade.cm-lisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/DAS-NA/Biblioteca/Espa%C3%A7o_P%C3%ABlico/Planeamento/Metodologia_Plano_Municipal_Acessibilidade_Mobilidade_Pedonal_v1Junho2009__3_.pdf&t=1270247985&hash=4bb5aee42efeb2b9a13f9ddeb332c34b>

³²² CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa: Proposta de Metodologia* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://acessibilidade.cm-lisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/DAS-NA/Biblioteca/Espa%C3%A7o_P%C3%ABlico/Planeamento/Metodologia_Plano_Municipal_Acessibilidade_Mobilidade_Pedonal_v1Junho2009__3_.pdf&t=1270247985&hash=4bb5aee42efeb2b9a13f9ddeb332c34b>

– representantes de organizações e movimentos da comunidade, cidadãos com deficiência em nome individual e técnicos de serviços municipais com competências e intervenção em matéria de espaço público – que, inseridos em grupos de trabalho heterogéneos, foram desafiados a identificar problemas, apresentar ideias, manifestar opiniões, dar a conhecer experiências e propor soluções.

Os contributos gerados pelos vários grupos de trabalho foram registados num relatório final que, ao nível do diagnóstico e medidas, auxiliará a elaboração do Plano.³²³

“Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos?” – foi uma das questões colocadas no âmbito da **Carta Estratégica de Lisboa 2010/24**, um processo amplamente participado que teve como objectivo definir as orientações estratégicas para o desenvolvimento sustentável da cidade a médio e longo prazo.³²⁴

Eis um excerto de um dos contributos apresentados no âmbito da questão supracitada: *“Está cada vez mais enraizada a ideia de que o andar a pé é uma questão de saúde pública que tem de ser resolvida em horário não laboral e em pista lúdica própria, ignorando-se a necessidade urgente de preparar e melhorar convenientemente a infraestrutura urbana no centro e nas periferias para este importante modo de transporte – passeios mais largos, arborizados e gerando percursos contínuos e lógicos.”*³²⁵

³²³ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Uma Cidade para Todas as Pessoas: Relatório da Sessão de Auscultação para o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa* (online). Disponível na Internet: <URL: http://acessibilidade.cm-lisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/DAS-NA/Biblioteca/Plano_Acessibilidade_Pedonal/Relatorio_sessao_auscultacao_Plano_Acessibilidade_Lisboa.pdf&t=1270247843&hash=dbba5f98606fd23f3109ee32ac0a63f1>

³²⁴ CARTA ESTRATÉGICA DE LISBOA 2010/24 (2009) Carta Estratégica, o que é? (online). Disponível na Internet: <URL: <http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=466>>

³²⁵ BABO, A.P. (2009) O que podemos entender hoje por “cidade segura”? *in Carta Estratégica de Lisboa* (online). Disponível na Internet: <URL: [http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=423&tx_ttnews\[tt_news\]=163&tx_ttnews\[backPid\]=420&cHash=62747554d9](http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=423&tx_ttnews[tt_news]=163&tx_ttnews[backPid]=420&cHash=62747554d9)>

Embora o **Plano Director Municipal de Lisboa** de 1994 se encontre ainda em vigor, está a decorrer e já adiantado o seu processo de Revisão, através do qual é possível conhecer as intenções do Município para o futuro da cidade.³²⁶

No âmbito da Mobilidade³²⁷ – tema destacado na presente dissertação – defendem-se como objectivos estratégicos de intervenção a existência de um sistema que promova e assista o desenvolvimento económico da cidade, que contribua para combater as alterações climáticas e melhorar o ambiente urbano, que reforce a inclusão social através da promoção da acessibilidade, e que fomente o aumento da segurança nas deslocações.

São entendidas como peças fundamentais da estratégia de mobilidade que se pretende para Lisboa a utilização do transporte colectivo em detrimento do privado e a preferência por modos suaves de mobilidade³²⁸, mencionando-se o interesse de garantir o acesso universal.

A definição de uma Carta de Mobilidade Suave onde se localizam as áreas e corredores de intervenção prioritária para impulsionar os modos suaves – promotores da melhoria da qualidade de vida dos residentes e do aumento da segurança no espaço público – teve em consideração funções utilitárias, de lazer e associadas ao turismo.

Para além de incluir os percursos pedonais e cicláveis prioritários, a Carta de Mobilidade Suave, entendida nesta fase como um documento de trabalho e não como um produto final, delimita as futuras “zonas 30”³²⁹ e define as zonas históricas de valorização pedonal.

³²⁶ PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (online). Disponível na Internet: <URL: <http://pdm.cm-lisboa.pt/>>

³²⁷ PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Relatório da Proposta Preliminar: Mobilidade e Transportes* (online). Disponível na Internet: <URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/VII_Mobilidade_e_transportes.pdf>

³²⁸ São modos suaves de mobilidade as formas de deslocação que não envolvam a utilização de energias combustíveis, como andar a pé, de bicicleta, de skate, de patins, etc. in PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Relatório da Proposta Preliminar: Mobilidade e Transportes* (online). Disponível na Internet: <URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/VII_Mobilidade_e_transportes.pdf>

³²⁹ As “zonas 30” (limite de velocidade de 30 Km/h) têm como objectivos “promover a segurança e uma convivência salutar entre os peões, ciclistas e o tráfego” e “reduzir o tráfego de atravessamento e as velocidades de circulação, e conseqüentemente, diminuir a poluição sonora e atmosférica” in PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Proposta Preliminar de Regulamento, Artigo 95º* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/Regulamento_Proposta_Preliminar.pdf>

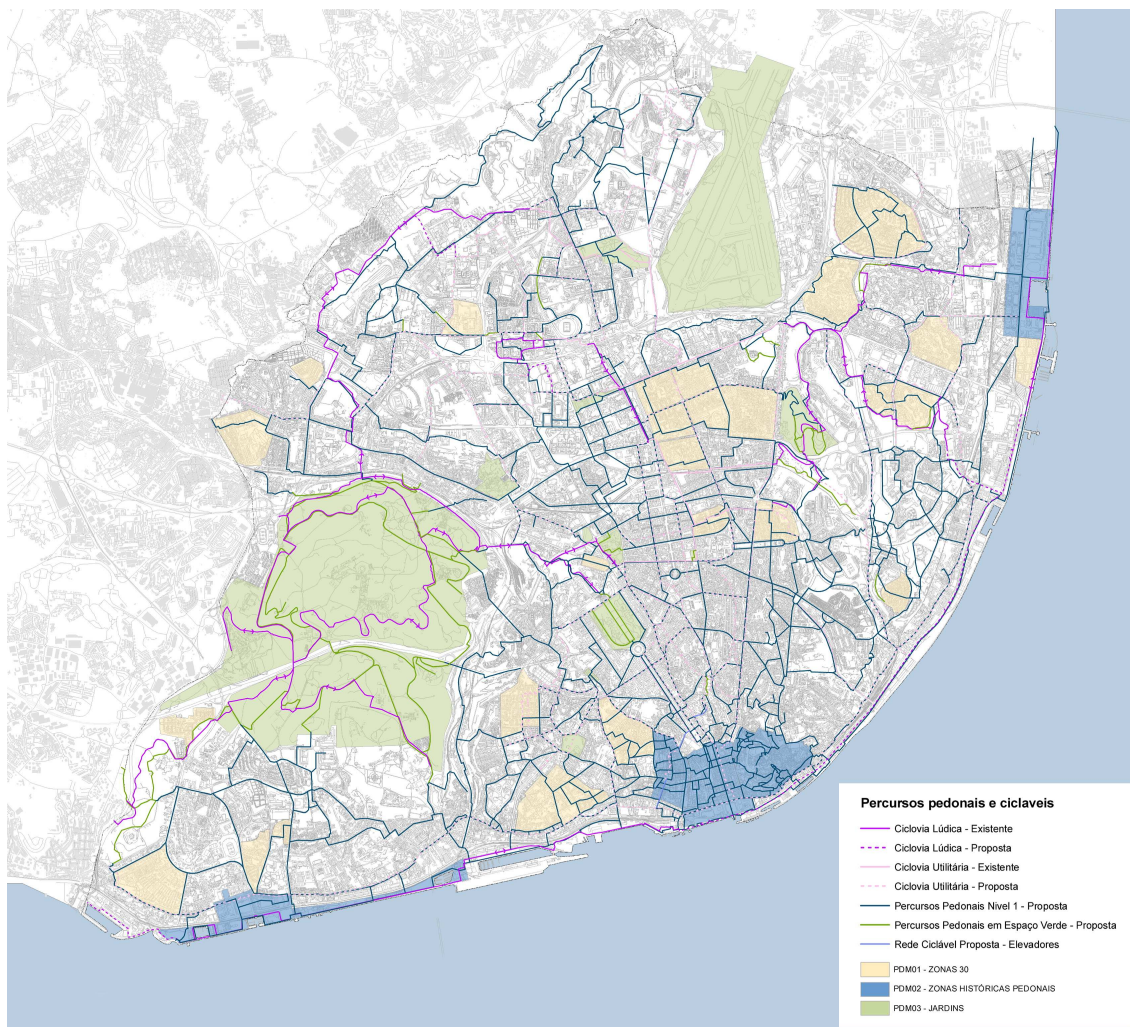


Figura 57: Carta de Mobilidade Suave, Plano Director Municipal de Lisboa

Fonte: PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Planta de Ordenamento – Mobilidade Suave* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/Rev_PDM_Mapas/8_17_Planta_de_Ordenamento_Mobilidade_Suave.pdf>

A atractividade da cidade enquanto destino turístico de excelência está subjacente na valorização pedonal das zonas da Baixa, Castelo, Bairro Alto, Belém e Parque das Nações. Estão previstas para estes contextos intervenções que visem a funcionalidade e continuidade dos percursos; a adequação da largura dos passeios aos fluxos pedonais; a segurança, garantida através de uma boa iluminação, da promoção da vivência urbana e da supressão de situações de perigo; o conforto dos utilizadores no que refere à adequação de pavimentos, ausência de obstáculos, fluidez, boa exposição solar e utilização de vegetação para criação de áreas de sombra e barreiras de ruído; o controlo do tempo de atravessamento para peões em intersecções semaforizadas a uma velocidade de $0,4\text{m/s}^{330}$; a utilização de ajudas mecânicas para vencer desníveis; e o

³³⁰ Segundo o *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto* (capítulo1; secção 1.6; ponto 1.6.4; alínea 2)

alargamento e qualificação das zonas de usufruto público nas diferentes zonas de atracção turística, de modo a promover a estadia.³³¹

Apresentado publicamente pela Câmara Municipal de Lisboa no dia 21 de Setembro de 2009³³² – Dia do Direito à Mobilidade –, o **Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo** pretende melhorar o nível de acessibilidade ao Castelo e aos antigos bairros que o envolvem através da criação de um conjunto de percursos assistidos por meios mecânicos, elevadores e escadas rolantes, e do tratamento do espaço público, destacando a adequação do pavimento tradicional às necessidades da generalidade dos seus utilizadores.³³³

Para além de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos residentes, preocupação pertinente se se considerar o envelhecimento da população local, a intervenção proposta fomentará o desenvolvimento das actividades económicas instaladas na Colina e facilitará o acesso a uma das zonas turisticamente mais visitadas do país, aumentando a atractividade turística da cidade.³³⁴

O Plano é composto por quatro percursos principais. O primeiro percurso faz a ligação entre o Terreiro do Paço, a Sé e o Castelo; o segundo parte do Convento da Graça, passa pelo Coleginho (Teatro Taborda) em direcção ao Castelo; o terceiro percurso une Alfama ao Castelo; e o quarto liga o Martim Moniz, a Mouraria e o Castelo.³³⁵

A origem dos percursos é articulada com diversos parques de estacionamento e com o Metropolitano de Lisboa, funcionando como extensão da sua rede.³³⁶

³³¹ PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Proposta Preliminar de Regulamento, Artigos 96º – 99º* (online). Disponível na Internet: <URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/Regulamento_Proposta_Preliminar.pdf> & PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Relatório da Proposta Preliminar: Mobilidade e Transportes, Ponto 4.3.* (online). Disponível na Internet: <URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/VII_Mobilidade_e_transportes.pdf>

³³² APRESENTAÇÃO PÚBLICA DO PLANO GERAL DE ACESSIBILIDADES SUAVES E ASSISTIDAS À COLINA DO CASTELO (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.youtube.com/watch?v=KAck2rD7W0M>>

³³³ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Acessibilidade Suave e Assistida à Colina do Castelo – Anexo 1: Relatório de Enquadramento à Candidatura.* Lisboa, p 8

³³⁴ A NOSSA LISBOA (2008) *Dia do Direito à Mobilidade* (online). Disponível na Internet: <URL: http://anossalisboa.cm-lisboa.pt/index.php?id=1910&tx_ttnews%5Btt_news%5D=3540>

³³⁵ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA & ATELIER BUGIO (2009) *Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo.* Lisboa

³³⁶ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Formulário de Candidatura ao QREN POR Lisboa.* Lisboa, p 1



Figura 58: Fotomontagem Praça Martim Moniz, percurso da Mouraria

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA & ATELIER BUGIO (2009) *Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo*. Lisboa

Com o objectivo de promover um envelhecimento activo e saudável e responder às necessidades das pessoas mais velhas, foi desenvolvido para a cidade de Lisboa o **Plano Gerontológico Municipal**.³³⁷

A identificação de oportunidades e pontos críticos – ao nível do habitat; da solidão/isolamento; da participação; da segurança; da inserção social/desenvolvimento de competências sociais; da informação; dos serviços; da violência/maus tratos; e da gestão do plano – permitiu definir objectivos e determinar acções e metas, a implementar entre 2009 e 2013, para cada uma destas vertentes.

Entre os pontos críticos identificados destaca-se a existência de “barreiras arquitectónicas, urbanísticas e nos transportes, que afectam de forma mais gravosa as pessoas com défices de mobilidade”. Neste âmbito, apresentam-se como objectivos do Plano garantir a segurança, conforto e acessibilidade às habitações e aos transportes,

³³⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Plano Gerontológico Municipal* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/plano_gerontologico_FINAL.pdf>

e melhorar o nível de acessibilidade no espaço público e edifícios de uso público, através do Plano Municipal de Acessibilidade Pedonal.³³⁸

A publicação do folheto **uma cidade para todas as pessoas**, tem o objectivo de informar a população sobre os direitos que lhe são conferidos pelas leis anti-discriminação e pró-acessibilidade. Ao informar o cidadão, a Câmara Municipal de Lisboa apela-lhe que passe a palavra, contribuindo para sensibilizar e informar outros cidadãos, e comunique ao Município situações de incumprimento para que este possa intervir.

A Câmara Municipal de Lisboa compromete-se a cumprir a sua parte.

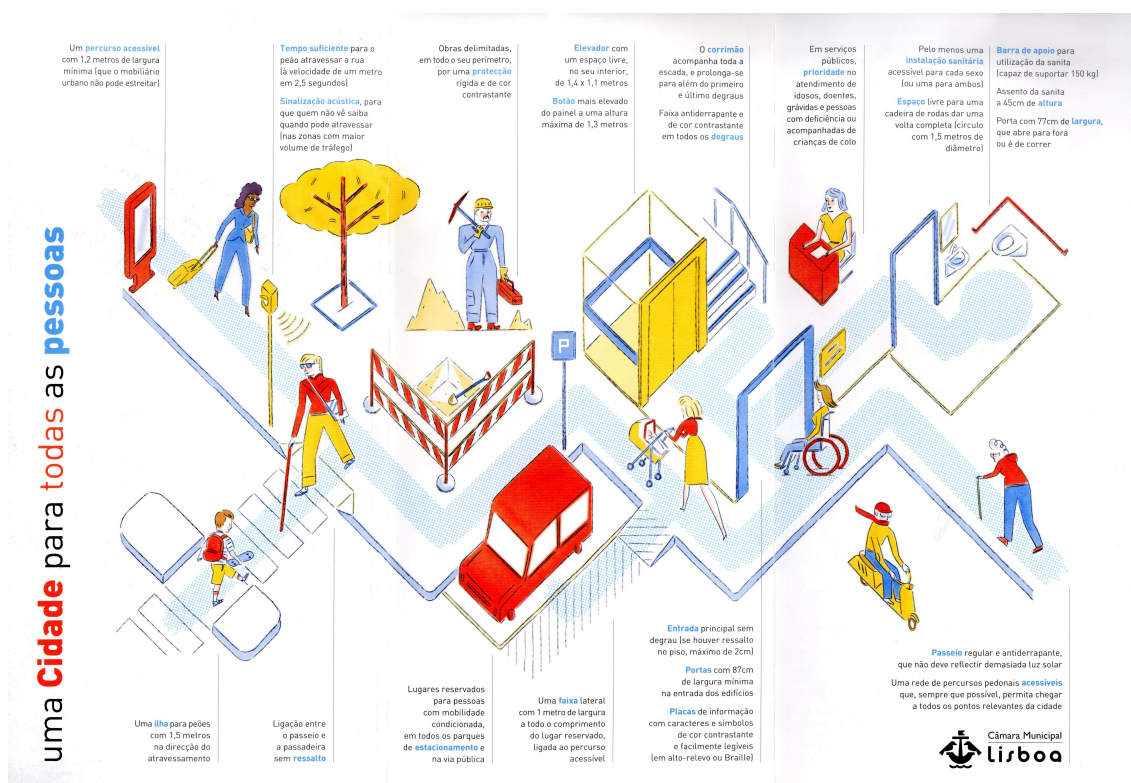


Figura 59: Folheto “uma cidade para todas as pessoas”

Para além das acções e intenções referidas, a Câmara Municipal de Lisboa, nomeadamente ao nível do Departamento de Acção Social, tem vindo a promover um conjunto de actuações no âmbito da acessibilidade e do apoio ao envelhecimento.

³³⁸ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Plano Gerontológico Municipal* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/plano_gerontologico_FINAL.pdf>

Destacam-se, neste contexto, entre outras acções o **Programa Casa Aberta** que, em parceria com a Liga Portuguesa de Deficientes Motores e a Associação de Paralisia Cerebral de Lisboa, colabora desde 1991 na adaptação de residências de pessoas com mobilidade condicionada e nos acessos à via pública; o **Programa de Abolição de Barreiras Arquitectónicas** (1994/95), do qual resultaram diversas obras de adaptação em edifícios e espaços públicos; a formação e sensibilização de técnicos do Município através do **Curso de Promoção da Acessibilidade e Mobilidade: Comissão Cidade Aberta**;³³⁹ o **Programa Transporte de Apoio à Mobilidade**, que pretende dar resposta às necessidades de transporte dos munícipes que não encontram uma resposta adequada na rede pública de transportes;³⁴⁰ o **Projecto Casa para Toda a Vida**, com o objectivo de criar condições de comodidade, segurança e acessibilidade nas habitações das pessoas idosas, para que estas possam manter a sua autonomia pelo máximo de tempo possível; e a **Ação Praia Campo Sénior**, que em parceria com várias Juntas de Freguesia aderentes, facilita o convívio e o lazer na praia e no campo.³⁴¹

³³⁹ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA / DEPARTAMENTO DE ACÇÃO SOCIAL / NÚCLEO DE ACESSIBILIDADE (online). Disponível na Internet: <URL: <http://acessibilidade.cm-lisboa.pt/>>

³⁴⁰ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2010) *Programa Transporte de Apoio à Mobilidade* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.cm-lisboa.pt/?idc=313&idi=32761>>

³⁴¹ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.cm-lisboa.pt/?idc=446>>

5 | ANÁLISE DE ÁREAS TURÍSTICAS DE LISBOA

5.1. INTRODUÇÃO

A implementação da acessibilidade afecta todas as áreas da sociedade, incluindo os equipamentos e serviços da indústria turística.

O *Turismo para Todos* só é possível através de uma política integrada das várias componentes do sistema funcional do turismo, sejam os meios de transporte, sistemas de informação e de comunicação, serviços como a restauração e a hotelaria, o património cultural, os próprios recursos humanos, o espaço público, entre outros.³⁴²

Perante a impossibilidade de se abarcar esta vasta temática, a presente investigação incidiu concretamente sobre o espaço público.

Através de uma Metodologia de Recolha e Tratamento de Informação, que contemplou a técnica de Observação Directa auxiliada por uma Ficha de Critérios de Análise e Registo Fotográfico, foi estudado o nível de acessibilidade do espaço público de vários percursos turísticos da cidade de Lisboa.

Para cada um dos percursos foi elaborada uma *Síntese de Percurso*, que descreve as condições de acessibilidade do mesmo. Para além das *Sínteses de Percurso*, foram analisados a uma outra escala, de forma mais pormenorizada, alguns pontos-chave.

³⁴² INSTITUTE OF GEOGRAPHY - UNIVERSITY OF MÜNSTER; INSTITUTE OF TRANSPORT SCIENCE - UNIVERSITY OF MÜNSTER; NEUMANNCONSULT; REPPEL+LORENZ (2004) *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*. Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology, p 12

5.2. ELABORAÇÃO DA FICHA DE CRITÉRIOS DE ANÁLISE

A Ficha de Critérios de Análise de Espaço Público elaborada, tipo *checklist*, **identifica o conjunto de barreiras à acessibilidade a identificar/analisar durante a observação.**

Os Critérios de Análise foram vertidos de um conjunto de documentos e seleccionados pela pertinência da sua aplicação em zonas de espaço público de Lisboa.

Tiveram-se em consideração os documentos seguintes:

> *Global Age-friendly Cities: A Guide*³⁴³ – elaborado pela Organização Mundial de Saúde, tem o objectivo de promover o conceito de “cidade amiga do idoso”; o trabalho desenvolvido com grupos de idosos de 33 cidades de todas as regiões do mundo permitiu identificar quais os pontos positivos e negativos com que estes se deparam nas suas cidades.³⁴⁴

> *Checklist of Essential Features of Age-friendly Cities*³⁴⁵ – executada pela Organização Mundial de Saúde, tem como base os resultados obtidos através do Projecto *Global Age-friendly Cities*, constituindo uma ferramenta para a autoavaliação de uma cidade.³⁴⁶

> *Conceito Europeu de Acessibilidade* – documento elaborado por um grupo internacional de peritos em *Design for All*, empenhados em melhorar as condições de acessibilidade do meio edificado. Para além do Capítulo 3 – Recomendações para Ambientes Físicos Acessíveis, que disponibiliza algumas directrizes para a adaptação do meio construído, consta do documento um conjunto de Padrões de Acessibilidade que

³⁴³ T.L.: Guia Global de Cidades Amigas do Idoso

³⁴⁴ WORLD HEALTH ORGANIZATION (2008) *Global Age-friendly Cities: A Guide* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.who.int/ageing/publications/Global_age_friendly_cities_Guide_English.pdf>

³⁴⁵ T.L.: Lista das características essenciais das cidades amigas dos idosos

³⁴⁶ WORLD HEALTH ORGANIZATION (2008) *Checklist of Essential Features of Age-friendly Cities* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.who.int/ageing/publications/Age_friendly_cities_checklist.pdf>

estabelecem dimensões mínimas de espaço e identificam técnicas a adoptar. No entanto, o documento ressalva os critérios de acessibilidade referidos nas legislações específicas dos vários países, desde que estes não adoptem critérios inferiores.³⁴⁷

> **Edital 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal** – conjunto de normas que visam a promoção da acessibilidade e a eliminação das barreiras físicas que constituam obstáculo à mobilidade na via pública, edifícios públicos e privados com utilização pública, terminais de transporte e edifícios com fogos habitacionais, no âmbito do Município de Lisboa, com o fim de melhorar a qualidade de vida de todos os cidadãos.³⁴⁸

> **Projecto *Acessibilidade e Inclusão no Ensino Superior*** – a Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa iniciou em 2005, em parceria com a Faculdade de Motricidade Humana e o Instituto Superior Técnico, o projecto *Acessibilidade e Inclusão no Ensino Superior*. Neste contexto, foram identificados e avaliados os problemas de acessibilidade – acessibilidade dos espaços físicos, dos espaços de estudo/lazer, e acessibilidade à informação e usabilidade dos serviços – de três Casos de Estudo: as instalações da Faculdade de Arquitectura, da Faculdade de Motricidade Humana e do Instituto de Ciências Sociais e Políticas, as últimas duas integradas no Pólo Universitário da Ajuda.³⁴⁹

Para este fim, foi desenvolvida pela Faculdade de Arquitectura e pela Faculdade de Motricidade Humana uma ficha de Síntese de Análise dos Percursos (SAP), do tipo *checklist*, na qual foram identificados os parâmetros a analisar durante a observação, "*permitindo obter uma resposta positiva ou negativa sobre a acessibilidade no local*

³⁴⁷ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 100

³⁴⁸ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet:
<URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

³⁴⁹ FACULDADE DE ARQUITECTURA – UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA (2006) *Projecto Acessibilidade e Inclusão na UTL: Relatório de Progresso, Ano de 2006*. Lisboa

e criar uma hierarquia/prioridade de intervenção”.³⁵⁰ A elaboração da ficha SAP teve em consideração as normas definidas pelo Decreto-Lei 163/2006.

> **Decreto-Lei 163/2006 de 8 de Agosto** – legislação de âmbito nacional que *“tem por objecto a definição das condições de acessibilidade a satisfazer no projecto e na construção de espaços públicos, equipamentos colectivos e edifícios públicos e habitacionais.”*³⁵¹ O Capítulo 1 do respectivo Anexo refere as normas técnicas para a melhoria da acessibilidade no âmbito da via pública, âmbito do presente projecto.

> ***Uma Cidade para Todas as Pessoas***, Relatório da Sessão de Auscultação para o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa, dedicada ao Espaço Público e realizada a 18 Setembro 2009 – promovida pelo Núcleo de Acessibilidade do Departamento de Acção Social da Câmara Municipal de Lisboa, a sessão de auscultação contou com a colaboração de cerca de 40 participantes convidados, incluindo Organizações na área de Deficiência, Serviços Municipais com competências de intervenção no âmbito do espaço público e Membros da Sociedade Civil, como movimentos de cidadãos e cidadãos em nome individual. Ao longo de um dia de trabalho, foram apontados os problemas de acessibilidade da cidade e identificadas soluções no sentido de uma Lisboa acessível em 2017.

Foram ainda analisados vários guias de boas práticas e examinadas soluções técnicas desenvolvidas nesta área, como as observadas em Barcelona.

5.2.1. CHECKLIST DE ANÁLISE DE ESPAÇO PÚBLICO

No âmbito da análise do espaço público de zonas turísticas da cidade de Lisboa, tiveram-se em conta os seguintes critérios:

³⁵⁰ FACULDADE DE ARQUITECTURA – UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA (2006) Projecto Acessibilidade e Inclusão na UTL: Relatório de Progresso, Ano de 2006. Lisboa

³⁵¹ DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*

> Critérios Gerais :

- Limpeza do espaço público;
- Sensação de bem-estar e segurança;
- Boa iluminação noturna do espaço público;
- Existência de espaços verdes ao longo dos percursos;
- Existência de áreas de sombra para descanso;
- Estacionamento ordenado.

> Percursos Pedonais:

- Existência de uma rede de percursos pedonais contínua e coerente;
- Percursos pedonais livres de obstáculos;
- Percursos pedonais reservados ao peão;
- Percursos pedonais sem inclinações excessivas;
- Inexistência de degraus / desníveis;
- Existência de rampas para vencer pequenos desníveis;
- Adequada relação entre a largura do passeio e a frequência com que é utilizado;
- Piso bem conservado;
- Piso anti-derrapante mesmo na presença de água.

> Atravessamentos:

- Atravessamentos a intervalos regulares;
- Atravessamentos em locais seguros;
- Atravessamentos bem iluminados;
- Atravessamento visualmente sinalizado (horizontal e verticalmente);
- Atravessamentos adequadamente rampeados;

- Atravessamentos com faixa de aproximação de cor contrastante;
- Atravessamentos com faixa de aproximação de diferente textura;
- Existência de semaforização nos atravessamentos;
- Em caso de semaforização, tempo de atravessamento adequado para pessoas com várias capacidades;
- Em caso de semaforização, existência de botoneiras;
- Em caso de botoneira, altura adequada da mesma;
- Em caso de semaforização, existência de dispositivos sonoros;
- Em caso de semaforização, indicação de tempo restante de atravessamento.

> Desníveis:

- Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante;
- Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura;
- Em caso de degraus, existência de corrimãos;
- Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante;
- Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura;
- Em caso de rampas, existência de corrimãos.

> Equipamento:

- Existência de WC`s públicos;
- Existência de WC`s públicos acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida;
- Existência de mobiliário urbano adequado à diversidade de utilizadores;
- Mobiliário urbano colocado a altura adequada;
- Mobiliário urbano colocado a intervalos regulares e em quantidade suficiente;
- Existência de informação áudio;
- Existência de informação táctil.

5.3. SELECÇÃO DOS PERCURSOS TURÍSTICOS ANALISADOS

No sentido de se verificar o nível de acessibilidade do espaço público de zonas da cidade de Lisboa vocacionadas para o turismo sénior, foram escolhidos e analisados seis percursos.

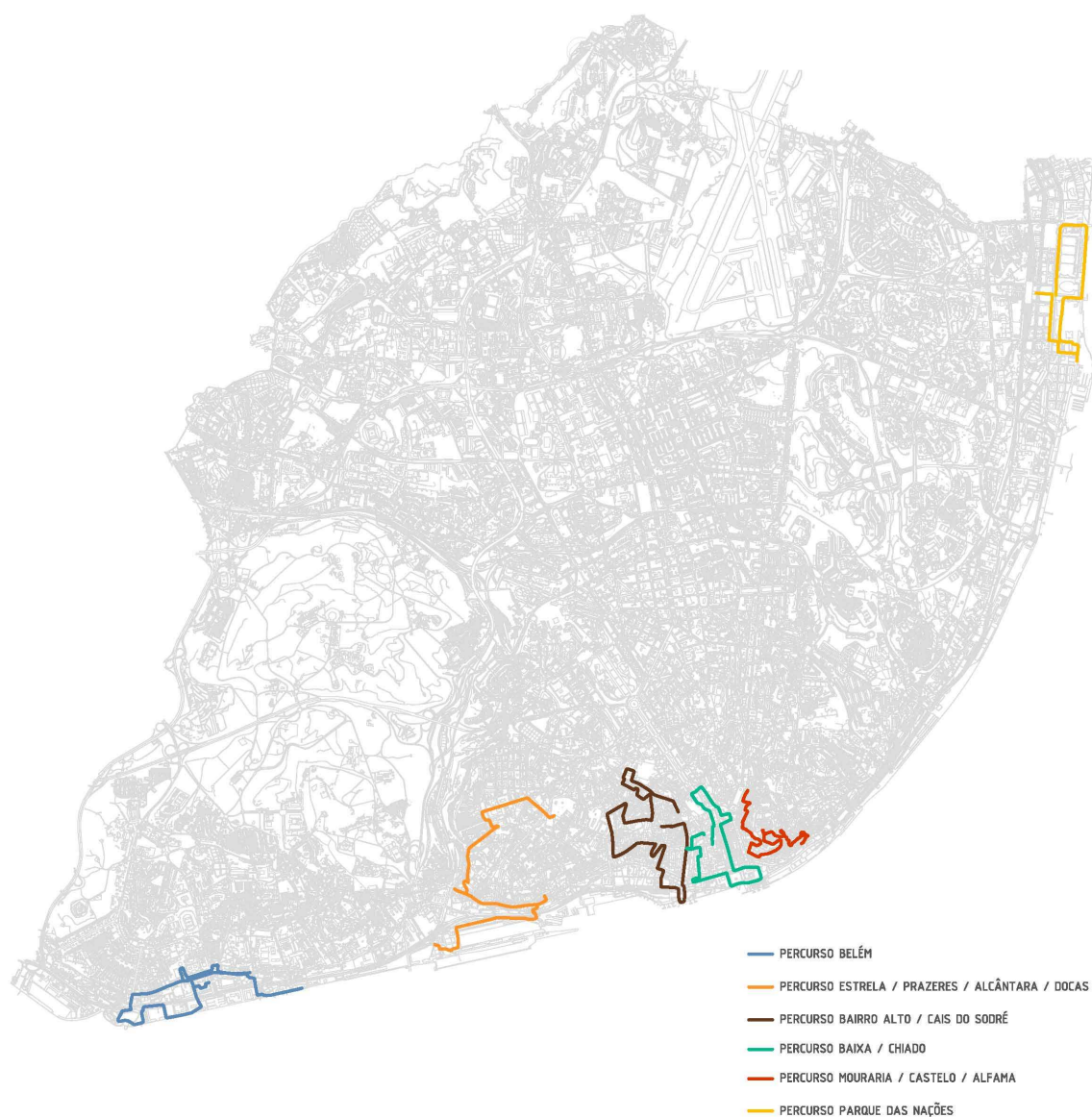


Figura 60: Identificação dos percursos turísticos analisados

Cinco dos percursos seleccionados são publicitados e reconhecidos oficialmente no portal da *Associação Turismo de Lisboa*³⁵² como percursos pedonais de interesse cultural e turístico da cidade: Percurso Belém; Percurso Estrela/Prazeres/Alcântara/Docas; Percurso Bairro Alto/Cais do Sodré; e Percurso Mouraria/Castelo/Alfama.

Decidiu-se criar um sexto percurso face ao facto de nenhum dos cinco anteriores fazer referência à zona do Parque das Nações, uma zona turisticamente significativa que não poderia ser ignorada. O trajecto proposto para este percurso compreende os pontos de maior interesse turístico desta zona, referida como "*marca da Lisboa contemporânea*"³⁵³ pela *Associação Turismo de Lisboa*.

Para além de referidas no portal da *Associação Turismo de Lisboa*, as áreas a que se referem os percursos são analogamente divulgadas em roteiros turísticos como áreas identitárias da cidade de Lisboa, sendo reconhecidas pelos turistas como tal.

O estudo desenvolvido permitiu identificar, com o apoio de um conjunto de critérios constantes de uma Ficha de Análise, a tipologia dos obstáculos e barreiras arquitectónicas existentes ao longo dos percursos.

Para cada um dos seis percursos foi elaborada uma Síntese de Percurso, que descreve sucintamente o trajecto do ponto de vista da sua acessibilidade e identifica, com auxílio fotográfico, exemplos de obstáculos encontrados.

Para além destes, foram analisadas pormenorizadamente quatro áreas turísticas circunscritas, seleccionadas pela sua elevada frequência turística. Os obstáculos à acessibilidade inseridos nestas áreas, para além de identificados fotograficamente, são localizados em planta.

³⁵² TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/Conteudos/Menu-Principal/Aonde-Ir/Percursos-a-Pe.aspx?lang=pt-PT>>

³⁵³ TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/Conteudos/Menu-Principal/Lisboa/Parque-das-Nacoes.aspx?lang=pt-PT>>

5.3.1. PERCURSO BELÉM ³⁵⁴

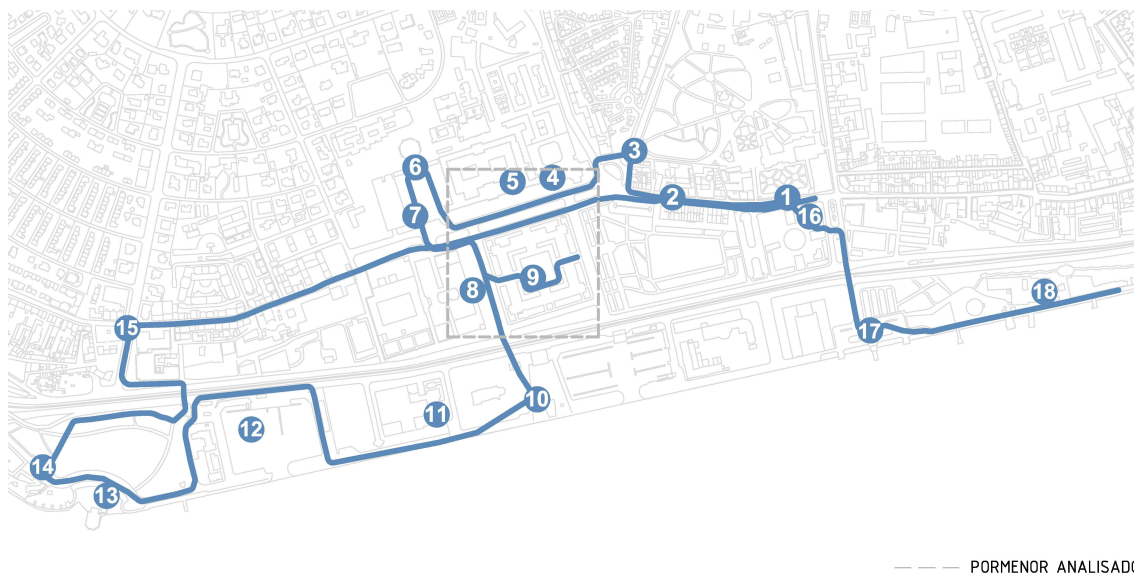


Figura 61: Percurso Belém

Fonte: adaptado de <http://www.visitlisboa.com/getdoc/621e97de-433e-48cc-bec5-58dbb9d10f7b/Belem.aspx>

"Esta é a zona ocidental da cidade, que reúne um conjunto de monumentos e equipamentos culturais de grande qualidade.

Comece pelo Palácio de Belém (1), residência do Presidente da República, e coma um pastel de Belém na famosa Fábrica e pastelaria da esquina (2). Suba a Calçada do Galvão até ao Jardim-Museu Agrícola Tropical (3) e volte a descer até ao Mosteiro dos Jerónimos (4) e ao Museu de Arqueologia (5). Visite também ali o Planetário Gulbenkian (6) e o Museu de Marinha (7). Entre no espectacular Centro Cultural de Belém (8), obra de Vittorio Gregotti e Manuel Salgado, onde pode almoçar com vista para o Tejo e para o jardim de Belém (9). Percorra o túnel de peões sob a estrada e visite o Padrão dos Descobrimentos (10), subindo de elevador até ao topo, reparando na grande Rosa dos Ventos desenhada no solo. Caminhe depois pela beira-rio, em direcção a poente, até ao Museu de Arte Popular (11). Mais adiante, passe pela Doca do Bom Sucesso (12) e chegará à famosa Torre de Belém (13). Depois da visita, passe pelo adjacente Forte do Bom Sucesso (14) e utilize o viaduto sobre a Av. de Brasília para subir a Av. Torre de Belém até entrar na Rua de Pedrouços onde pode tomar a carreira 15 do eléctrico (15) até à praça Afonso de Albuquerque (16) e a estação fluvial de Belém (17). Um pouco mais a Nascente visite o Museu da Electricidade (18) e descanse numa das esplanadas ribeirinhas."

³⁵⁴ TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/542a4832-f504-4c71-8d96-91193b6aa6cf/Belem.aspx>>

5.3.1.1. SÍNTESE DE PERCURSO

O percurso de Belém é repleto de história e significado e inclui algumas das áreas mais visitadas da capital. Belém é a zona de Lisboa com mais património relacionado com os descobrimentos, de cuja praia partiram as naus de Vasco da Gama à descoberta do caminho marítimo para a Índia. O Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém são ex-líbris da cidade, reconhecidos pela UNESCO como Património Cultural da Humanidade. Considerando os princípios do *Design for All* e o Conceito Europeu de Acessibilidade, o percurso analisado não é acessível, contínuo ou coerente, denunciando uma clara falta de coordenação entre os vários serviços e entidades que intervêm no espaço público. Embora existam ao longo do percurso passeios com largura suficiente para garantir a acessibilidade a qualquer cidadão, outros há que, por serem demasiado estreitos ou estarem obstruídos, não a garantem. Em casos onde a largura do passeio é variável ao longo de uma mesma via é possível observar a coexistência de troços que exemplificam estas duas situações.



Figura 62: Áreas bem dimensionadas, percurso Belém

Fonte: fotografias pessoais

*"Para que os passeios sejam acessíveis deve existir uma relação funcional entre todos os elementos que os integram, como o mobiliário urbano, veículos e esplanadas de cafés, porque qualquer elemento mal posicionado pode constituir um obstáculo intransponível para algumas pessoas."*³⁵⁵

³⁵⁵ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 52

Atendendo à consideração anterior, são vários os obstáculos que causam constrangimentos a uma autónoma e cómoda utilização do espaço público: sinais de trânsito, bocas-de-incêndio, caixas de electricidade, árvores, o próprio mobiliário urbano, contentores de lixo e floreiras de utilização privada, esplanadas, a má conservação e inadequação do pavimento, a inexistente ou deficiente execução de rebaixamentos nos atravessamentos e passagens de peões, o estacionamento selvagem, inclinações excessivas, degraus desnecessários e aglomerados de pessoas.

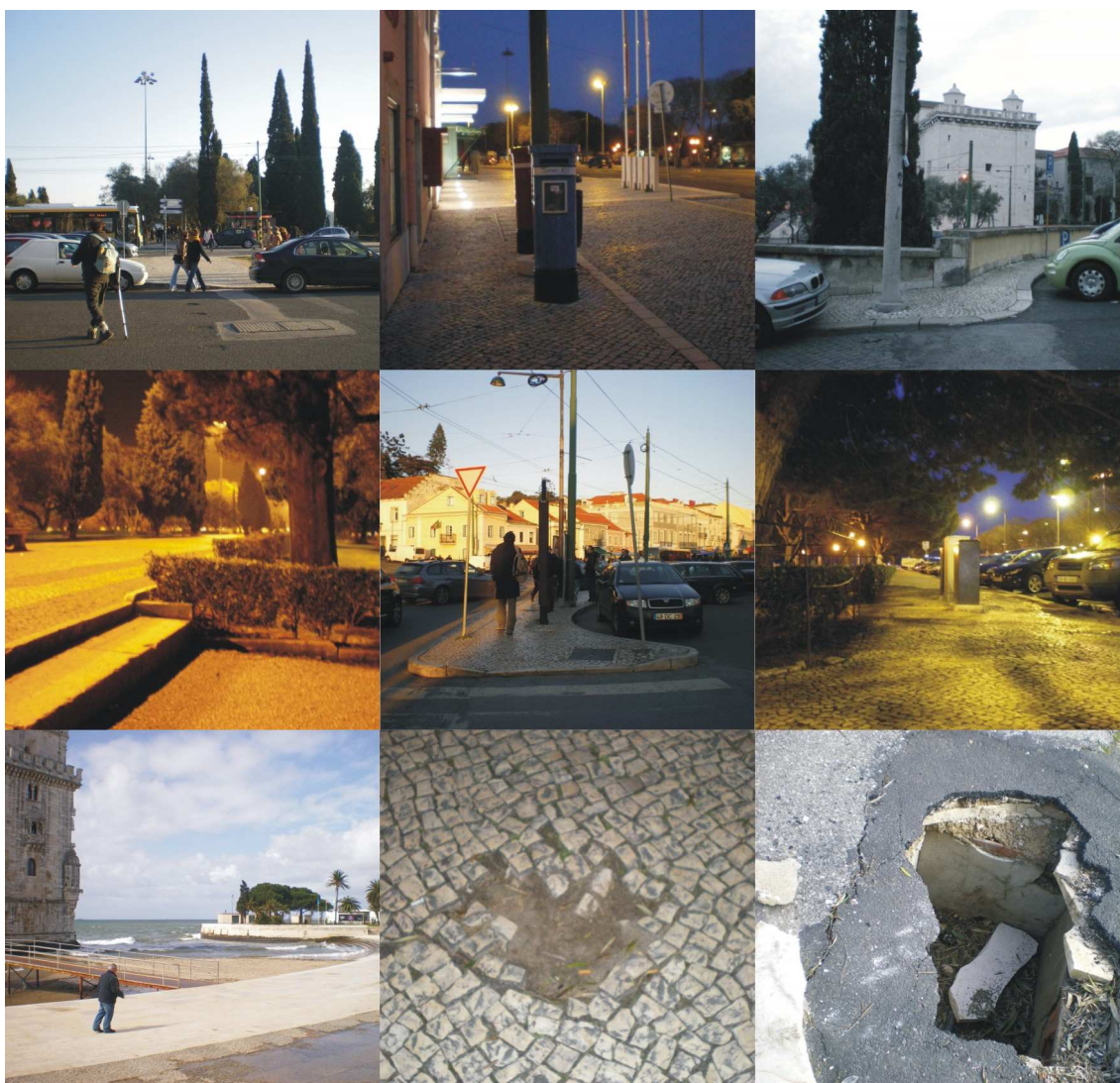


Figura 63: Obstáculos no espaço público, percurso Belém

Fonte: fotografias pessoais

A maioria dos obstáculos resulta da indevida localização dos referidos elementos urbanos ou de uma inadequada relação entre estes e a largura do passeio onde estão implantados. Outros derivam da inconveniente localização de passagens de peões – no alinhamento de árvores antigas, por exemplo – ou da abusiva ocupação do espaço público por bens privados, como os mencionados contentores de lixo e floreiras – propriedade de estabelecimentos comerciais, ou o número cada vez maior de automóveis que invadem os espaços reservados ao peão.

No percurso em análise são muitos os casos em que o automóvel pode ser considerado o principal obstáculo à acessibilidade e à mobilidade pedonal. Existem carros estacionados um pouco por toda a parte, inclusive em frente a passagens de peões. A circulação automóvel privada e a relação desta com os transportes públicos nem sempre é clara. São frequentes as atitudes agressivas dos automobilistas face aos peões, nomeadamente quando se vêm obrigados a parar para ceder a passagem a estes. Também a excessiva concentração de pessoas junto de atracções turísticas ou de estabelecimentos de restauração dificulta a circulação dos peões, obrigando-os por vezes a utilizar a via destinada ao automóvel.

Salvo raras excepções, o material utilizado no pavimento é o cubo de calcário, por vezes combinado com basalto, originando característicos desenhos a branco e preto. Embora se trate de um material amplamente disseminado na cidade de Lisboa, a actual falta de qualidade da aplicação e conservação das calçadas e lancis origina pavimentos irregulares, desconfortáveis, e perigosos.

As superfícies acidentadas causam trepidação aos utilizadores de dispositivos com rodas – skates, patins, carrinhos de bebé, cadeiras de rodas. As comuns pedras soltas ou ausência destas conduzem, em casos mais extremos mas também comuns, à abertura de autênticas crateras no espaço público. Na presença de água, ou em zonas polidas pelo excesso de utilização, o pavimento torna-se escorregadio, colocando em risco a segurança dos transeuntes.

Porém, ao longo deste percurso existem outras tipologias de pavimento também em mau estado de conservação. Servem de exemplo o betuminoso aplicado nos caminhos do Jardim da Praça Afonso de Albuquerque em frente ao Palácio de Belém, as placas de betão aplicadas no Jardim junto ao Museu da Electricidade e o antigo pavimento de blocos de pedra em frente à Torre de Belém.

Destaca-se pela regularidade e conforto o pavimento aplicado no Cais da Princesa, junto à Doca do Bom Sucesso.

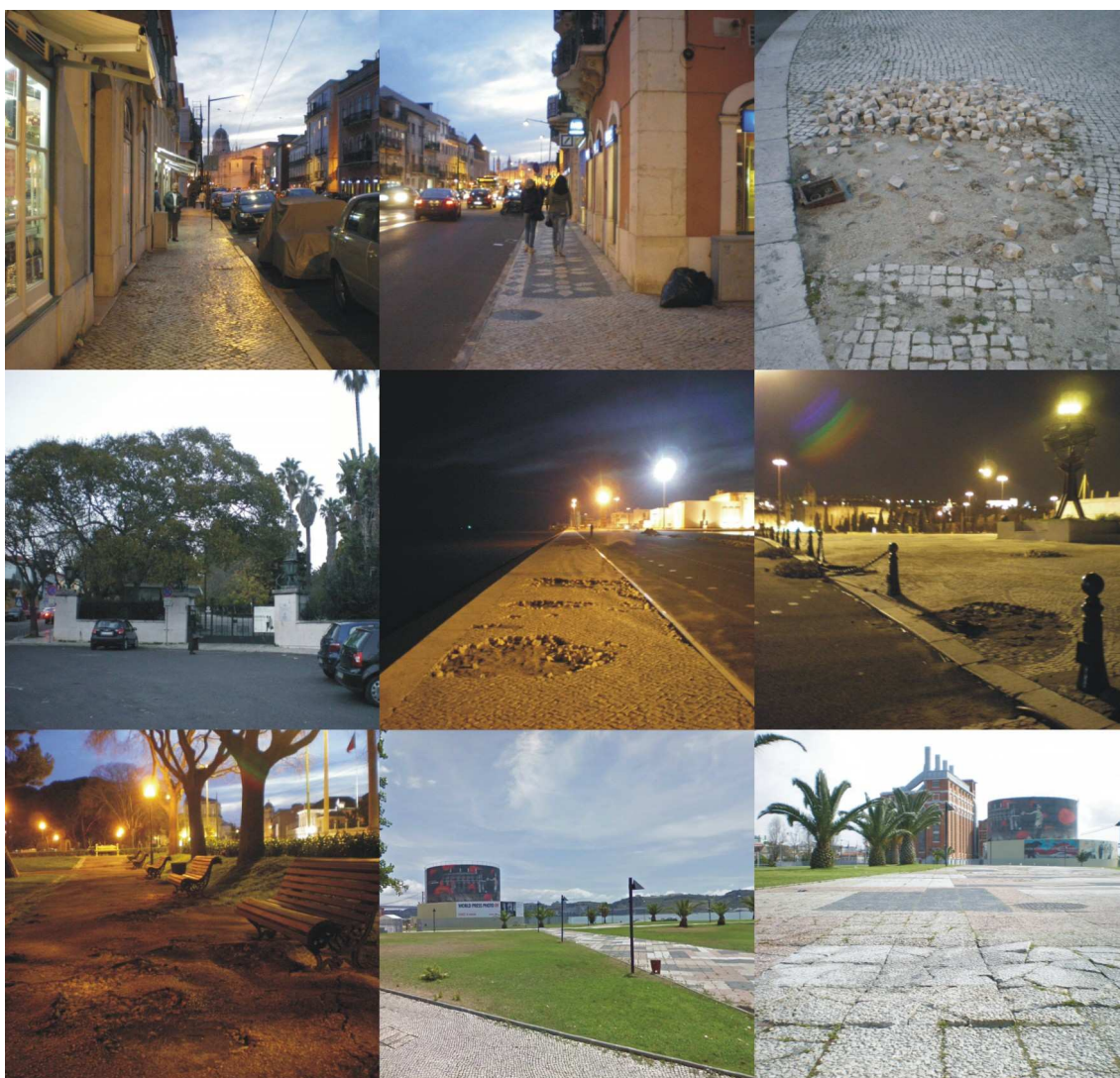




Figura 64: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Belém

Fonte: fotografias pessoais

Embora se identifique a intenção de se efectuarem rebaixamentos de lancil na maioria das passagens de peões, é comum verificar-se a inadequada execução dos mesmos. Lancis com altura excessiva, rampeamentos com inclinações demasiado acentuadas e a presença de obstáculos na área de atravessamento – sinais de trânsito, sumidouros, pilaretes, mobiliário urbano, árvores e até degraus – são as principais razões da falta de acessibilidade nas passagens de peões.





Figura 65: Existência de barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Belém

Fonte: fotografias pessoais

O percurso em análise inclui três passagens desniveladas para atravessamento da linha-férrea, duas das quais superiores e uma subterrânea.

Nenhuma das referidas passagens é rampeada ou dotada de dispositivos mecânicos que permitam a sua utilização universal.

Embora todas as passagens estejam equipadas com corrimãos de ambos os lados e as passagens superiores possuam guardas, os corrimãos e guardas aplicados na passagem superior que liga a Av. da Índia à Doca do Bom Sucesso não abrangem toda a extensão da escadaria, deixando parte desta sem qualquer apoio ou resguardo.

As passagens que ligam a Av. da Índia à Doca do Bom Sucesso e a Praça do Império ao Padrão dos Descobrimentos têm um número excessivo de degraus contínuos, revelando uma inadequada relação entre o número de degraus e o número de patamares de descanso. É comum, na passagem da Praça do Império ao Padrão dos Descobrimentos, encontrarem-se pais a carregar carrinhos de bebé e velocipedistas a subir com as bicicletas às costas.

Nenhuma das passagens de peões do percurso em análise possui sinalização semafórica acústica ou "guias" para cegos e amblíopes com textura ou cor contrastantes.

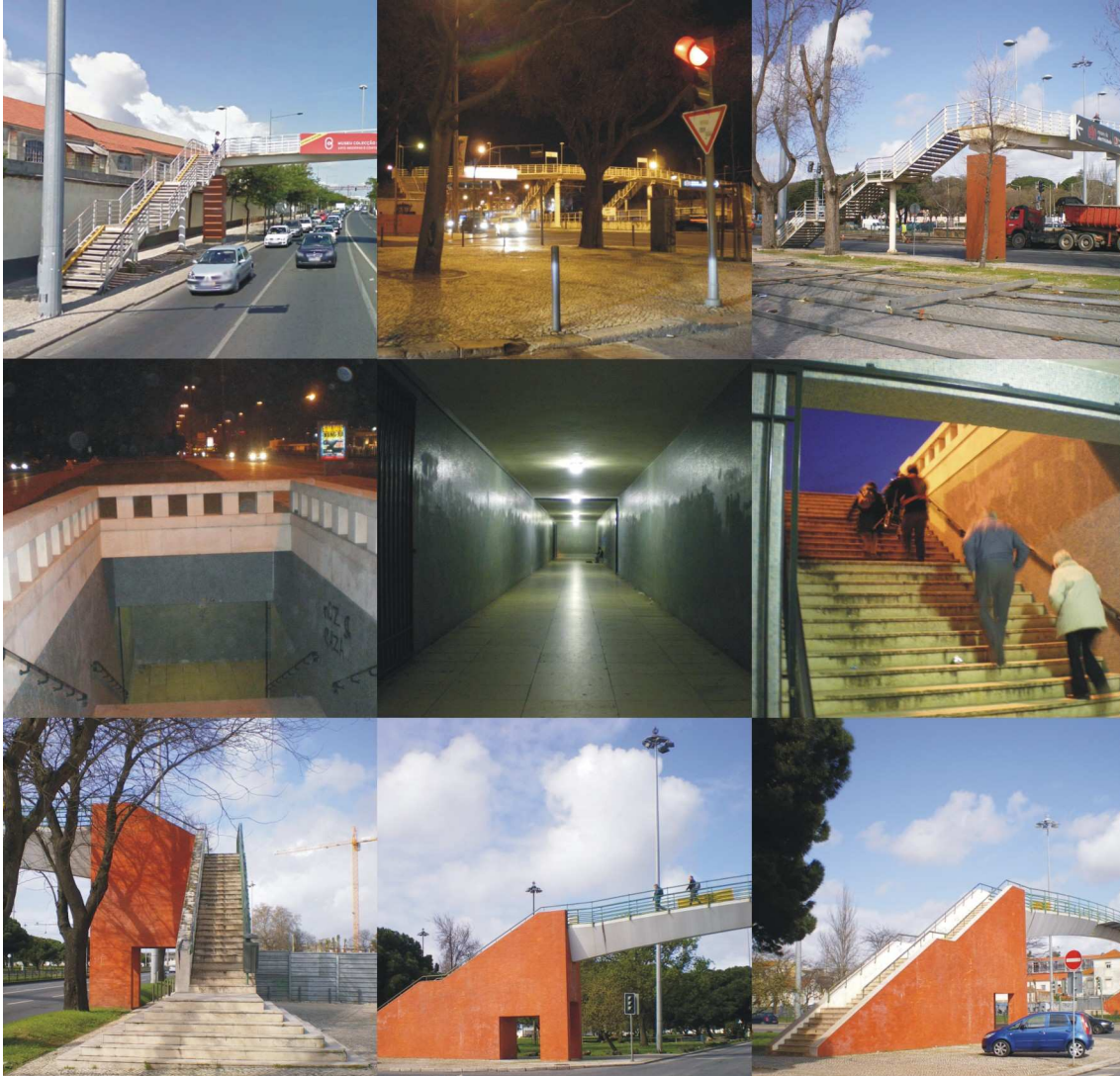


Figura 66: Atravessamentos desnivelados, percurso Belém

Fontes: fotografias pessoais e Google Maps

Os elementos de mobiliário urbano aplicados ao longo do percurso revelam-se inadequados à diversidade de utilizadores do espaço público. As cabines telefónicas e as caixas multibanco são demasiado altas para permitir a utilização autónoma a pessoas de estatura mais baixa ou em cadeira de rodas. As papeleiras são frequentemente posicionadas a uma altura excessiva. Muitos dos assentos existentes são frios e desconfortáveis, outros encontram-se em mau estado de conservação. O túnel de atravessamento da Praça do Império para o Padrão dos Descobrimentos foi provido de uma calha de metal onde os velocipedistas inserem as rodas das bicicletas para descer os degraus. Embora útil, a calha resolve o problema de acesso ao túnel

apenas a este utilizador específico, e unicamente à entrada do túnel, não sendo uma solução particularmente proveitosa à saída deste.

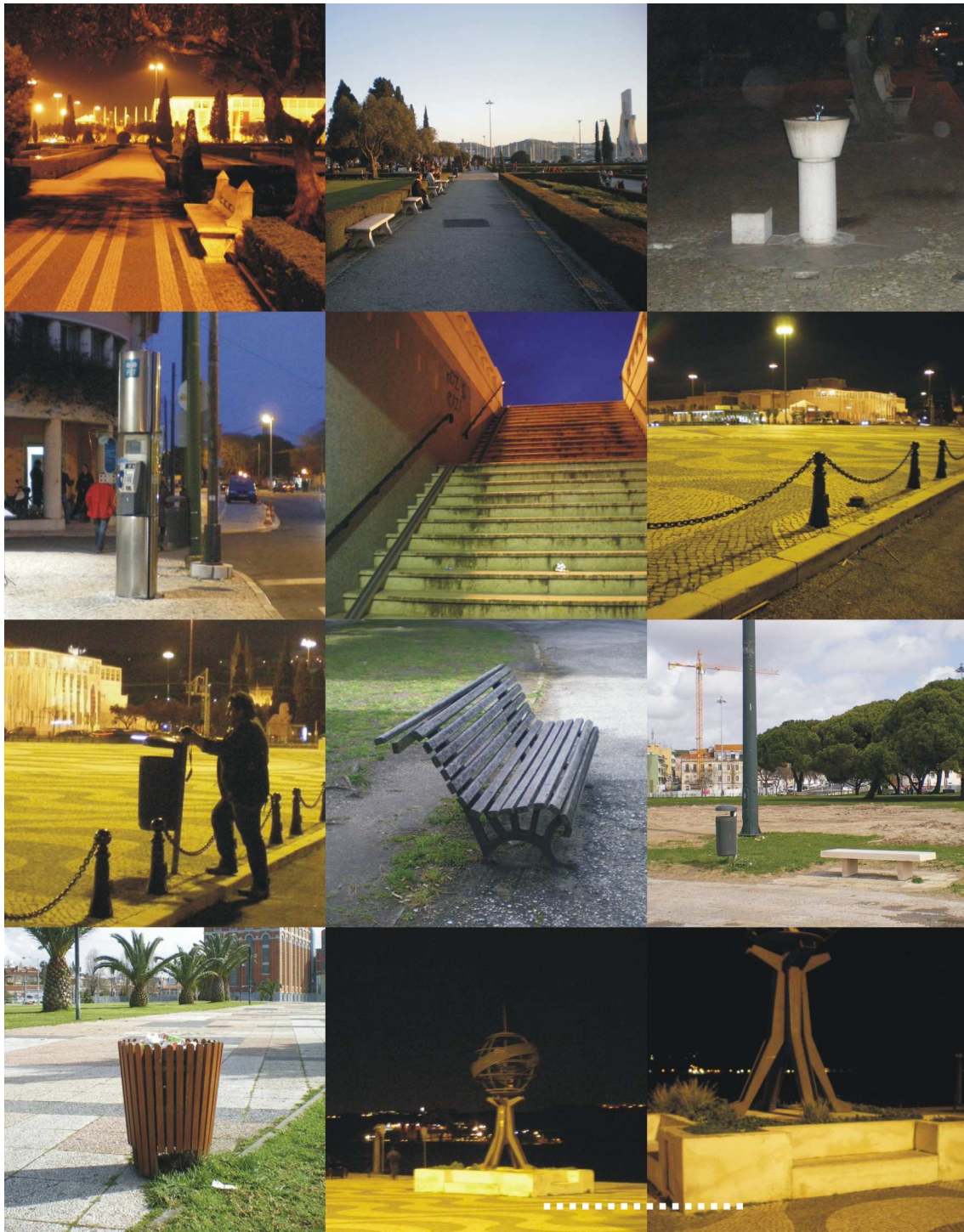


Figura 67: Equipamentos, percurso Belém

Fonte: fotografias pessoais

E se há zonas do percurso onde a localização dos equipamentos se revela inconveniente por obstaculizar a passagem aos peões, outras encontram-se desprovidas de qualquer elemento vegetal ou equipamento que convide à estadia. São áreas com enorme potencial e com uma localização privilegiada, que se encontram subaproveitadas ou manifestam uma evidente falta de manutenção. São exemplos destes locais o passeio adjacente ao Palácio de Belém, a Praça em frente ao Planetário, a Praça onde está inserido o Padrão dos Descobrimentos, o Jardim junto ao Museu da Electricidade e o Parque e Praça junto à Torre de Belém.



Figura 68: Áreas subaproveitadas, percurso Belém

Fonte: fotografias pessoais

5.3.1.2. ANÁLISE DE PORMENOR

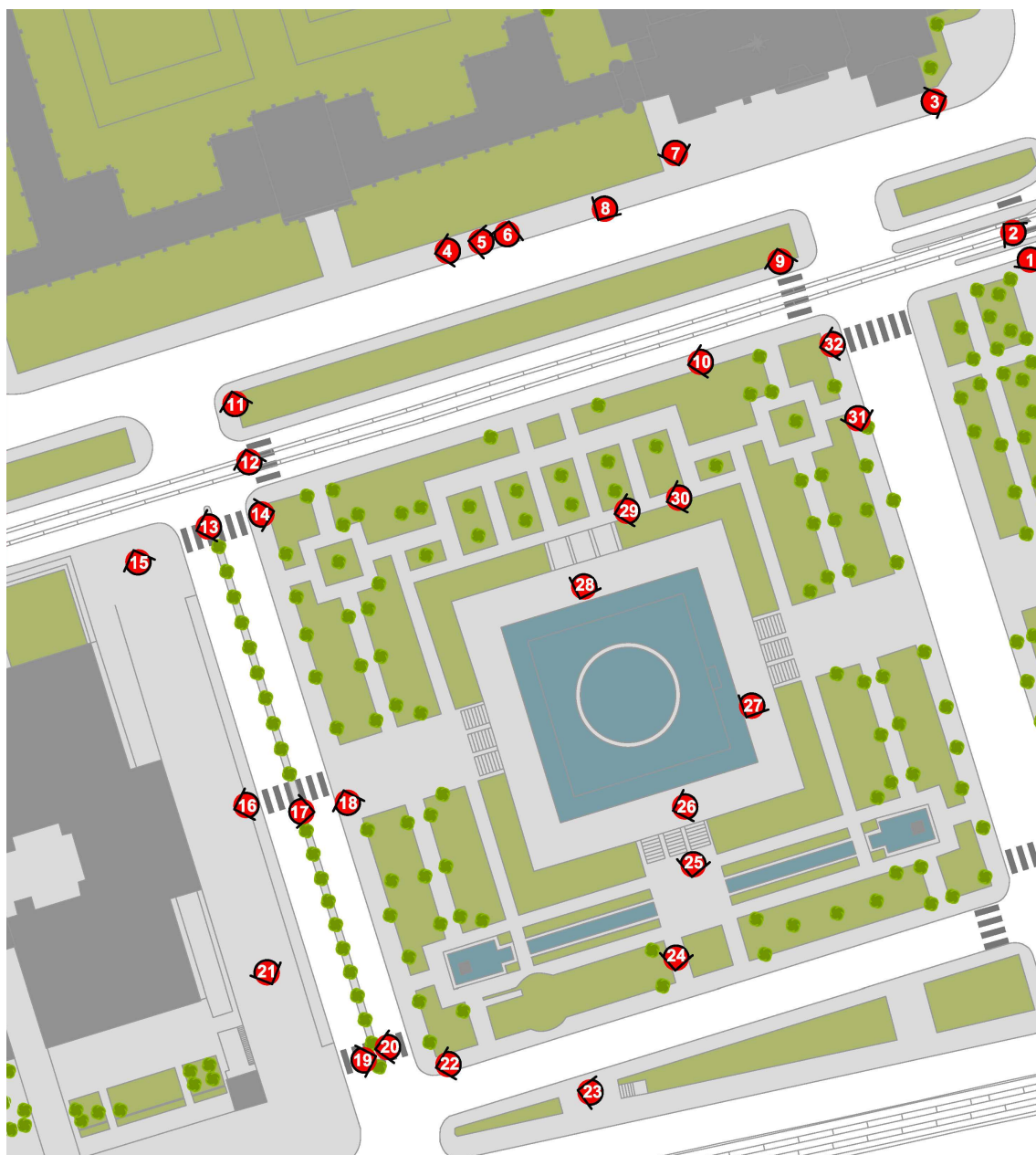


Figura 69: Pormenor analisado, percurso Belém

A zona do Mosteiro dos Jerónimos, Jardim da Praça do Império e Centro Cultural de Belém é uma das áreas turisticamente mais visitadas da cidade de Lisboa, tendo sido seleccionada como pormenor de análise do Percurso de Belém. É um local bastante

frequentado também por residentes, sobretudo em fins-de-semana solarengos e amenos.

Apesar da nobreza do sítio e da constante presença humana, a área analisada apresenta diversos problemas de acessibilidade.

A concentração de vários pontos de interesse numa mesma área faz com que os atravessamentos sejam constantes, tornando indispensável a existência de um conjunto de passagens de peões seguras e acessíveis. Contudo, a situação que se observa apresenta algumas debilidades a este nível.

À excepção de um caso, as passagens de peões – identificadas com grafismo em zebra e sinalização vertical – estão rebaixadas.

Parte dos rebaixamentos estão mal executados, apresentando alturas de lancil superiores ao limite máximo permitido de 0,02m³⁵⁶ (fotografias 1 e 2) ou, caso único na área em análise, não contemplando toda a extensão da passagem de peões (fotografia 16). A excepção mencionada deve-se à existência de uma passagem de peões que termina com três degraus de um dos lados da via, sendo rebaixada apenas do outro lado e na intercepção com o separador central (fotografias 19 e 20).

Nenhuma das passagens de peões possui faixas guia de textura ou cor contrastantes.

Nem todos os percursos naturais de peões no atravessamento de faixas de rodagem estão equipados com passadeiras, o que se traduz na inexistência de rebaixamentos nestes locais. Servem de exemplo a esta situação o atravessamento da zona sul do Jardim da Praça do Império em direcção à passagem pedonal subterrânea (fotografias 22 e 23) e os atravessamentos da via em frente ao Mosteiro dos Jerónimos, sem continuidade a partir do separador central.

Mas existem outros obstáculos nos corredores de atravessamento. São exemplos destes o estado de conservação do piso não apenas do passeio mas também da via,

³⁵⁶ DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*; CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Editais nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

automóveis indevidamente estacionados, ou sinais de trânsito, pilaretes e sumidouros mal posicionados (fotografias 3, 9, 11, 12, 14, 16, 17 e 20). Noutros casos, não são os elementos urbanos mas as passagens de peões que estão mal localizadas, situação denunciada pela presença de árvores antigas em corredores de atravessamento (fotografias 13 e 20).

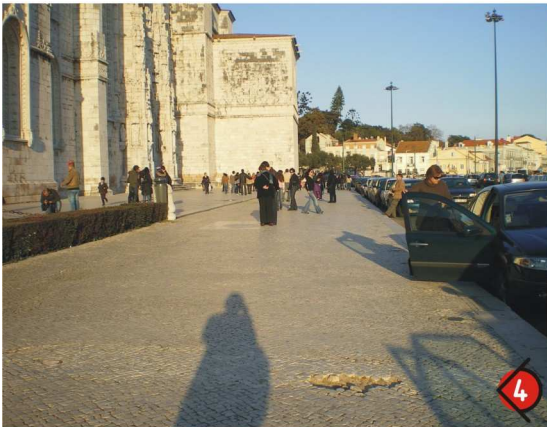
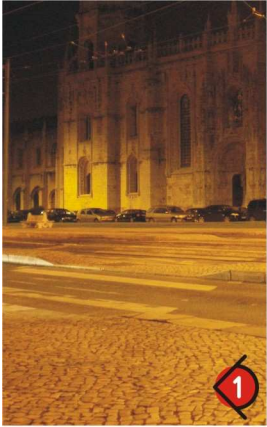
Os obstáculos presentes nos atravessamentos repetem-se ao longo dos passeios: a falta de qualidade e de conservação do pavimento (fotografias 4, 5, 6, 29 e 30); a inexistência de uma "faixa de infraestruturas" para colocação dos vários elementos urbanos e libertação da restante área de passeio (fotografias 10 e 31); e o estacionamento abusivo e desordenado, inclusive em áreas de trânsito proibido como a via localizada em frente ao Mosteiro dos Jerónimos (fotografias 3, 4, 15, 18 e 22).

O mobiliário urbano presente na área em análise é inadequado à sua função: os assentos de pedra são frios e desconfortáveis (fotografias 22 e 26); as papeleiras estão geralmente posicionadas a uma altura excessiva (fotografias 8 e 32); o quiosque de informação turística, os bebedouros e as cabines telefónicas não são acessíveis a todos os possíveis utilizadores (fotografias 10 e 31); e os pilaretes em betão, sendo da mesma cor que o pavimento, poderão passar despercebidos (fotografia 14).

Há zonas subaproveitadas, sem qualquer elemento de mobiliário ou vegetal que favoreça a permanência (fotografia 21).

A existência de rampas nas entradas do Mosteiro dos Jerónimos e do Museu de Marinha testemunha a procura por parte de um público diverso (fotografia 7).

A zona central do Jardim da Praça do Império é acessível, sendo servida por escadas e por rampas, ainda que estas tenham uma inclinação excessiva (fotografias 24, 25, 26, 27 e 28). Porém, os níveis de acessibilidade, conforto e segurança do local poderiam ser melhorados através da aplicação de corrimãos e de sinalização táctil e de cor contrastante.





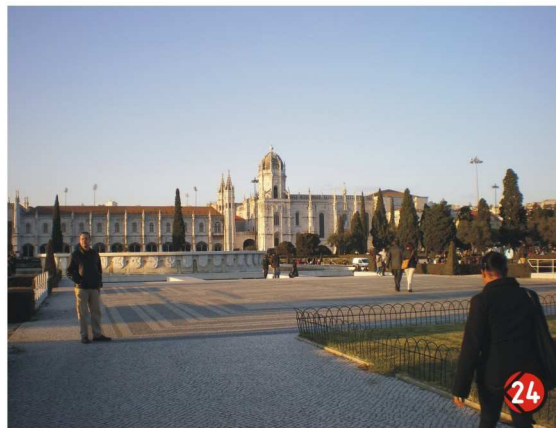




Figura 70: Fotografias de pormenor, percurso Belém
Fonte: fotografias pessoais

5.3.2. PERCURSO ESTRELA / PRAZERES / ALCÂNTARA / DOCAS ³⁵⁷



Figura 71: Percurso Estrela / Prazeres / Alcântara / Docas

Fonte: adaptado de <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9631a0ab-d222-4ae3-960f-b8dee907e255/EstrelaDocas.aspx>

³⁵⁷ TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/103a7a7b-8b45-4a80-9fa8-fbacfaf16760/Estrela---Prazeres---Alcantara---Docas.aspx>>

"Comece o passeio pelo Jardim da Estrela (1) e o seu coreto de ferro. Em frente ao Jardim fica a Basílica da Estrela (2) em estilo barroco tardio e neoclássico, com 4 colunas e respectivas estátuas que representam a Fé, a Liberalidade, a Adoração e a Gratidão, e duas grandes estátuas de mármore da autoria de Machado de Castro.

Pelas Ruas Domingos Sequeira e Saraiva de Carvalho alcance a Praça São João Bosco e o Cemitério dos Prazeres (3) e depois, pela Rua Possidónio da Silva, a Tapada das Necessidades (4) e os seus excelentes jardins de cactos. Ali fica o Palácio das Necessidades (5), erguido no séc. XVIII, que alberga o Ministério dos Negócios Estrangeiros e de cujo largo fronteiro (6) se vislumbra a ponte 25 de Abril, inaugurada em 1966 e muito parecida com a Golden Gate de S. Francisco, e ainda o monumento a Cristo-Rei, na margem Sul do Tejo. No Chafariz, de 1747, observe uma cruz de bronze sobre uma esfera de espinhos e um obelisco de mármore rosa. Desça depois a calçada do Sacramento até ao popular bairro de Alcântara (7) e a Praça da Armada (8), onde encontra vários restaurantes e tascas a preços acessíveis. Continue pela Calçada da Pampulha até à Rua das Janelas Verdes: de um lado, o Chafariz Monumental no Largo Dr. José Figueiredo (9) e do outro o Museu Nacional de Arte Antiga (10). Ao lado, no Jardim de 9 de Abril (11), observe o Tejo e o seu porto. Em frente ao jardim está o Palácio da Cruz Vermelha e as escadarias de acesso à Av. 24 de Julho. Atravessando esta e a linha férrea em direcção ao rio, vire à direita na Av. de Brasília e passeie pela Doca de Alcântara, (12) onde encontra a Gare Marítima (13) com grandes painéis do modernista português Almada Negreiros.

Vá a pé pela Doca de Santo Amaro (14), recheada de esplanadas viradas para o rio, e de bares e discotecas com uma intensa "movida" diurna e nocturna."

5.3.2.1. SÍNTESE DE PERCURSO

Embora o percurso em análise compreenda vários locais de interesse turístico, identificados na planta anterior, alguns dos trajectos entre os pontos principais não têm para o turista qualquer relevância, chegando a transmitir insegurança devido ao estado de degradação em que encontra o seu espaço público.

Do ponto de vista da acessibilidade pedonal, o percurso em análise não é contínuo ou coerente. De um modo geral, o material utilizado como pavimento nas áreas de passeio é o cubo de calcário, formando um piso acidentado, desconfortável e, em áreas mais

gastas ou na presença de água, escorregadio. A existência de pedras soltas e de buracos nos passeios é comum.

Embora pontual, verifica-se a aplicação de outras tipologias de pavimento: betuminoso colorido e módulos de betão de várias dimensões para caminhar; betão aplanado para patinar; ou betuminoso negro para pedalar. Em algumas destas áreas – das quais são exemplo o Largo das Necessidades ou a zona de esplanadas das Docas – o piso é nivelado e confortável, embora o trajecto até aí não o seja.



Figura 72: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Estrela – Docas

Fonte: fotografias pessoais

Se há ruas onde a largura dos passeios é suficiente para permitir a instalação de equipamentos sem prejudicar a existência de um corredor livre para peões – como acontece em algumas zonas de Campo de Ourique – noutras ruas os passeios são demasiado estreitos para permitir sequer a passagem de um peão.

Porém, mesmo em passeios com largura razoável, é comum a arbitrária instalação de elementos urbanos inviabilizar a continuidade de percursos que poderiam ser acessíveis. Para além das barreiras referidas, existem no percurso em análise outros obstáculos à

acessibilidade: a ocupação do passeio por motivo de obras e por elementos desadequados; a falta de protecção nas caldeiras das árvores; ou a insuficiente manutenção de pavimentos, de caldeiras e de equipamento urbano.



Figura 73: Obstáculos no espaço público, percurso Estrela – Docas

Fonte: fotografias pessoais

O mobiliário urbano que se encontra ao longo do percurso não se adequa às necessidades dos actuais utilizadores do espaço público. Os assentos são desconfortáveis e inadequados; os bebedouros, cabines telefónicas e máquinas ATM não são acessíveis à totalidade dos utilizadores.



Figura 74: Equipamentos, percurso Estrela - Docas

Fonte: fotografias pessoais

No que refere às passagens de peões, os atravessamentos estão habitualmente mal resolvidos e a presença de barreiras à acessibilidade é constante.

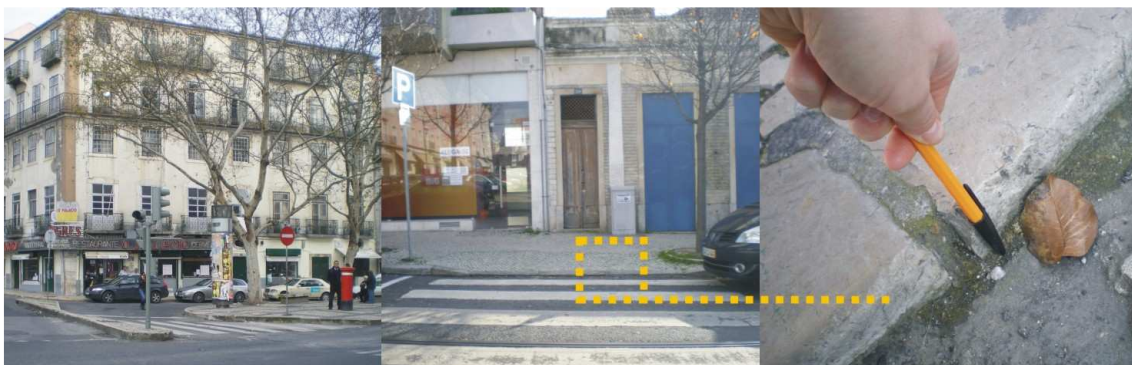


Figura 75: Atravessamentos não rebaixado e indevidamente rebaixado, percurso Estrela - Docas

Fonte: fotografias pessoais

Embora o número de atravessamentos não rebaixados ao longo do percurso seja mínimo e concentrado em determinadas áreas, a maioria dos rebaixamentos efectuados não resolvem os problemas de acesso, pela diferença de cota em relação à via.

Noutros casos, apesar dos lancis terem sido devidamente rebaixados, a presença de obstáculos quer no passeio, quer na via – buracos ao nível do pavimento do passeio e/ou da via; sinais de trânsito; pilaretes; caixas de electricidade; árvores; sumidouros; luminárias; estacionamento abusivo de veículos; entre outros – dificultam ou impedem a travessia.



Figura 76: Atravessamento rebaixado mas inacessível, percurso Estrela – Docas

Fonte: fotografias pessoais



Figura 77: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Estrela – Docas

Fonte: fotografias pessoais

A presença de árvores antigas em locais de atravessamento poderá indicar alguma falta de cuidado na localização das passagens de peões.

Apesar do percurso compreender áreas que, pela relação entre os elementos que a compõem e a constante presença humana, transmitem segurança e conforto aos utilizadores, outras áreas parecem desaproveitadas ou abandonadas, carentes de motivos para uma visita e de equipamentos que convidem à estadia.



Figura 78: Áreas bem dimensionadas, percurso Estrela - Docas

Fonte: fotografias pessoais



Figura 79: Áreas desaproveitadas, percurso Estrela - Docas

Fonte: fotografias pessoais

5.3.2.2. ANÁLISE DE PORMENOR

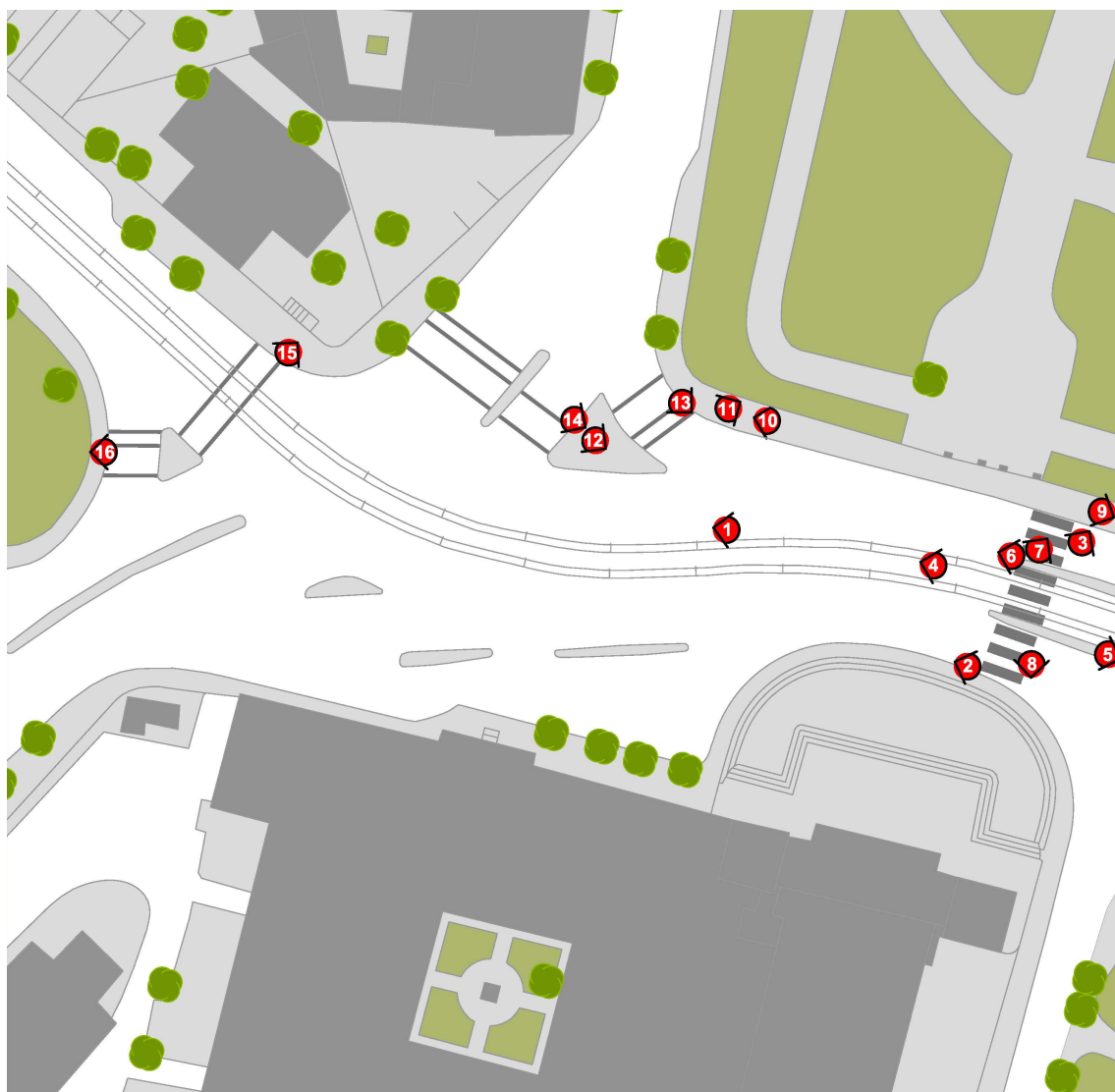


Figura 80: Pormenor analisado, percurso Estrela / Prazeres / Alcântara / Docas

A área seleccionada para uma análise mais detalhada no percurso em estudo localiza-se junto à Basílica e Jardim da Estrela. Para além de se tratar de uma zona de interesse turístico, pela monumentalidade da Basílica e riqueza botânica do Jardim, é também uma zona bastante frequentada pela população idosa local, que aí presta culto e utiliza os equipamentos disponibilizados pela Junta de Freguesia da Lapa – de que são exemplos o espaço de manutenção vocacionado para a prática de desporto sénior e a Casa do Idoso, onde foi implementado um atelier gratuito de artes plásticas.

Nos percursos naturais de peões – ao longo dos passeios e nas passagens de peões – são vários os obstáculos detectados.

O pavimento do espaço público nesta área é constituído por cubos de calcário combinados em alguns pontos com basalto, compreendendo as desvantagens inerentes à aplicação deste material, anteriormente referidas. Para além dos passeios, também alguns lancis se encontram em mau estado (fotografias 2, 9 e 13).

Se há locais onde a largura do passeio é suficiente (fotografias 9 e 10), outros há em que esta se revela inadequada, por vezes devido à presença de elementos que a limitam. O exemplo exposto na fotografia 2 revela esta situação: uma distância livre de apenas 75 cm entre o poste e o pilarete de calcário leva alguns peões a preferirem utilizar a faixa de rodagem automóvel em vez do passeio.

Nenhuma das passagens de peões da área analisada tem o lancil rebaixado e o passeio rampeado (fotografias 1, 3, 4, 8, 11, 15 e 16).

Em alguns casos, o piso da faixa de rodagem no alinhamento dos atravessamentos está em mau estado (fotografias 11, 12 e 14), e existem elementos urbanos a obstaculizarem a travessia pedonal. Ao mostrar uma ilha de peões invadida por elementos urbanos, a fotografia 16 confirma a anterior afirmação.

Entre a Basílica e o Jardim da Estrela existem dois separadores centrais e, como consequência, duas zonas de intercepção da passagem de peões aqui localizada com estes (fotografias 1, 4 e 8). Os separadores referidos, com cerca de 1,3m de largura (fotografia 7), são também utilizados como plataformas de espera de transportes públicos, e por esse motivo, locais de aglomeração de pessoas (fotografias 5 e 6).

De acordo com o *D.L. 163/2006*, de 8 de Agosto, *“a zona de intercepção das passagens de peões com os separadores centrais das rodovias deve ter, em toda a largura das passagens de peões, uma dimensão não inferior a 1,2m”*³⁵⁸ sendo, no entanto, recomendável como boa prática uma largura não inferior a 1,5m, por 1,2m ser

³⁵⁸ DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*, p 5677, ponto 1.6.3.

manifestamente pouco para pessoas que se desloquem em cadeira de rodas com acompanhante ou com carrinhos de bebé, por exemplo³⁵⁹.

Porém, o artigo 10º do *Regulamento Municipal para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* ³⁶⁰, publicado a 6 de Maio de 2004 em Boletim do Município de Lisboa, refere a obrigatoriedade das "placas separadoras e ilhas" para peões no meio da faixa de rodagem, incluindo as de espera de transportes públicos, possuírem uma profundidade mínima de 1,50m. Ainda segundo o mesmo artigo, as "ilhas para peões" devem ter um pavimento plano e textura diferenciada em toda a extensão da passadeira, bem como elementos *protectores com sinalização luminosa ou reflectora* nos topos das "ilhas", de forma a conferir a estas maior segurança.

Neste sentido, os separadores centrais referidos, para além de terem uma profundidade inferior à imposta pelo Regulamento Municipal, não possuem as características por este exigidas.

³⁵⁹ INSTITUTO NACIONAL DE REABILITAÇÃO (2007) *Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos – Apontamentos para uma Melhor Interpretação do D.L. 163/97 de 8 de Agosto* (online) Disponível na Internet: <URL: <http://www.inr.pt/uploads/docs/acessibilidade/GuiaAcessEmobi.pdf>>

³⁶⁰ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>





Figura 81: Fotografias de pormenor, percurso Estrela - Docas
Fonte: fotografias pessoais

5.3.3. PERCURSO BAIRO ALTO / CAIS DO SODRÉ ³⁶¹

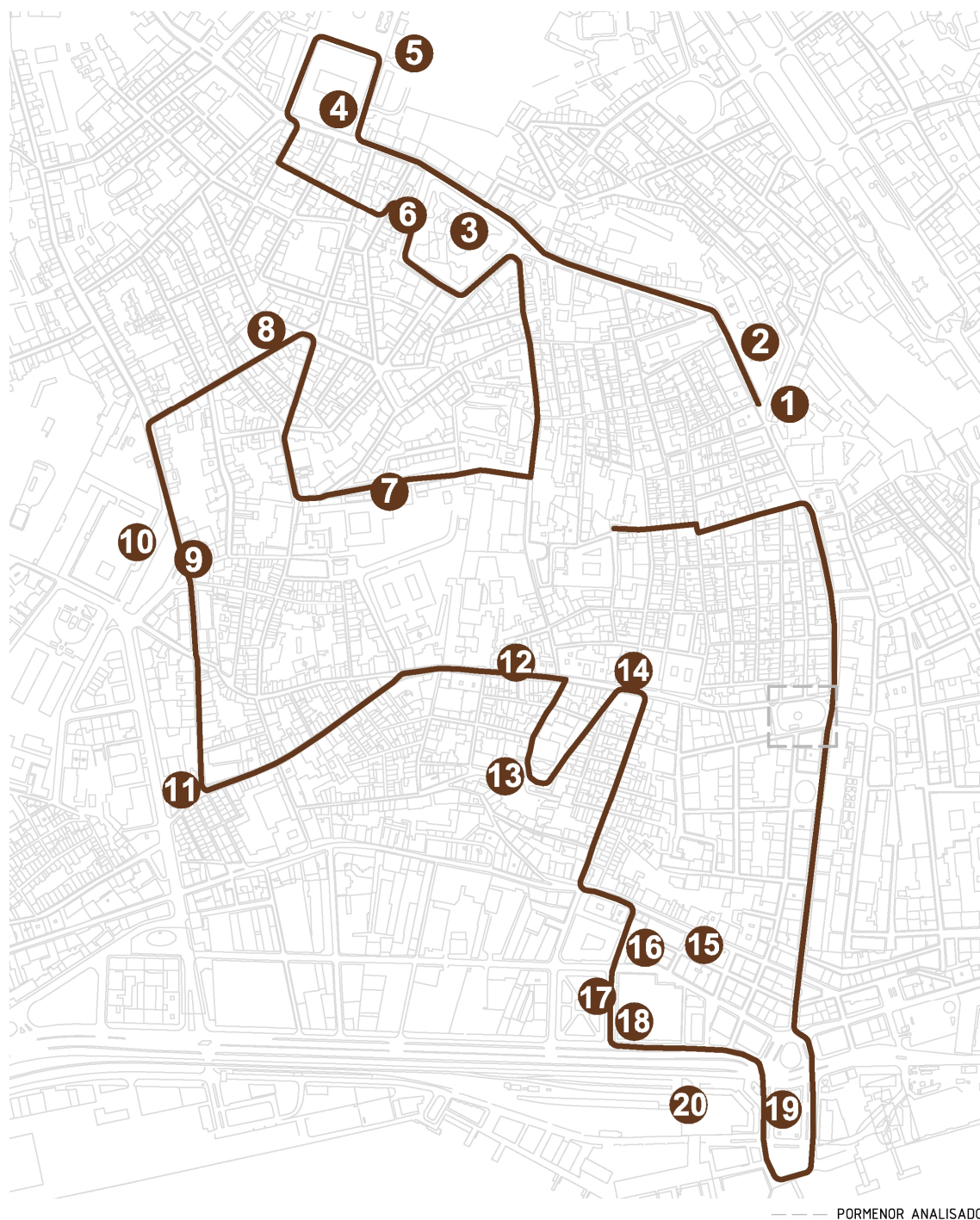


Figura 82: Percurso Bairro Alto / Cais do Sodré

Fonte: adaptado de http://www.visitlisboa.com/getdoc/47f66a3b-8e1b-4805-9224-ead631c19fcf/BairroAlto_CaisdoSodre.aspx

³⁶¹ TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/f09898ff-273a-41b3-a280-ded9bd9de5ae/Bairro-Alto---Cais-do-Sodre.aspx>>

"Ao cimo do Elevador da Glória (1) está o jardim e miradouro de S. Pedro de Alcântara (2) e, subindo pela Rua D. Pedro V, com inúmeros antiquários, atinge o Jardim do Príncipe Real (3), sob o qual se encontra o reservatório de água da Patriarcal, de 1864, visitável de 2ª a Sábado. Mais adiante estão os Museus de História Natural e da Ciência (4) e o Jardim Botânico (5). Pelas ruas Miguel Pais e Monte do Carmo chega à Rua Cecílio de Sousa e, por uma escadaria (6), regressa ao Jardim do Príncipe Real. Atravessa o Jardim e desce a Rua do Século, virando à direita para a Rua da Academia das Ciências, onde está a Academia e o Museu Geológico (7).

Pela Rua de S. Marçal suba até à romântica Praça das Flores (8), com os seus excelentes restaurantes. Descendo pela Rua de S. Bento, encontra diversos antiquários e, à esquerda, o Espaço por Timor (9), criado para apoiar o direito do povo maubere à autodeterminação e a sua corajosa resistência à ocupação indonésia. Do outro lado está o Palácio de S. Bento que alberga a Assembleia da República (10). Prossiga pela Av. D. Carlos I e verá o Chafariz Monumental da Esperança (11) do arquitecto Carlos Mardel, e depois, subindo a Rua do Poço dos Negros e a Calçada do Combro encontra a Igreja de Santa Catarina (12) e o magnífico Miradouro (13) com o mesmo nome.

Desça pelo típico Elevador da Bica (14) que o conduz à Rua e ao Largo de S. Paulo (15), datado de 1849, e ao Chafariz da Praça e Igreja de S. Paulo (16). Na Travessa do Carvalho encontra o edifício das antigas termas, os Banhos de S. Paulo e mais adiante, para nascente, passando pela Praça D. Luís I (17), o Mercado Municipal da 24 de Julho (18), construído em 1876.

No largo do Cais do Sodré (19), encontra um importante interface de transportes, onde inicia a linha ferroviária de Cascais e existem acessos ao Metro e a transportes fluviais. No belo Passeio Ribeirinho (20) aproveite para degustar peixe fresco grelhado no carvão e depois suba a Rua do Alecrim, até ao Largo Luís de Camões (21) e à Igreja de S. Roque (22). Entre então no Bairro Alto (23), uma zona popular e com animada vida nocturna, onde pode ouvir fado genuíno e passar uma noite divertida e sem problemas de segurança."

5.3.3.1. SÍNTESE DE PERCURSO

Os bairros históricos são destino obrigatório para o turista que visita Lisboa. Pela cultura, pela história, pela arquitectura, pelas pessoas, ou simplesmente para passear descontraidamente, é imperativo descobri-los, pois são parte estrutural da identidade da cidade.

O percurso turístico em análise tem como características principais as ruas estreitas e sinuosas, os muitos degraus e os parques passeios – em muitos casos inacessíveis até a peões sem qualquer restrição de mobilidade.



Figura 83: Ruas de pendente acentuada, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré

Fonte: fotografias pessoais

E se há locais do percurso onde a pedonalização foi favorecida – zonas onde o acesso automóvel foi condicionado e a velocidade limitada a 30km/h, como acontece no Bairro Alto –, noutros locais o peão é forçado a utilizar continuamente a faixa de rodagem refugiando-se, sempre que passa algum automóvel, nos estreitos passeios, caso estes não se encontrem obstruídos.



Figura 84: Zonas de acesso automóvel condicionado, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré

Fonte: fotografias pessoais

O pavimento aplicado nos passeios é sobretudo o cubo de calcário, ocasionalmente o basalto (Cais do Sodré, junto ao rio) e o betão (Rua de São Paulo). Nas faixas de rodagem predomina o paralelo de granito (no Príncipe Real ou Bairro Alto, por exemplo), coberto em alguns locais por um tapete – por vezes gasto – de betuminoso asfáltico. Nas deslocações, o peão utiliza quer o passeio, quer a faixa de rodagem. Em ambos os casos, o piso raramente é regular, ininterrupto ou contínuo; a existência de crateras motivada pela falta de pedras é comum; o cubo calcário não garante uma boa aderência, situação que se agrava na presença de água ou humidade – características que se traduzem em desconforto e insegurança para o utilizador.





Figura 85: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré

Fonte: fotografias pessoais

Para além da especificidade topográfica da área em análise e das já referidas insuficiente dimensão dos passeios e irregularidade dos pavimentos aplicados no espaço público, existe ao longo do percurso um somatório de outros obstáculos merecedores de referência.

O principal obstáculo à acessibilidade é o estacionamento selvagem. O número de automóveis que aqui se pretende aparcar excede claramente a capacidade de estacionamento existente. Nas zonas de acesso automóvel condicionado a situação – embora a outra escala – é semelhante, sendo que no Bairro Alto se continuam a ver automóveis a ocupar os passeios e encostados ao edificado.

Dada a largura de alguns passeios, qualquer elemento que aí seja aplicado traduz-se numa interrupção do percurso pedonal. São frequentes, neste âmbito, os sinais de trânsito; os pilaretes; blocos maciços de betão; mobiliário urbano variado; marcos de correio; caixas técnicas; degraus de acesso ao edificado; andaimes e tapumes de obras; contentores do lixo, entre outros. Pelos motivos expostos, os passeios não são acessíveis nem permitem a circulação, autónoma ou assistida, de uma parte significativa da população da cidade.





Figura 86: Obstáculos no espaço público, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré

Fonte: fotografias pessoais

Também nas passagens de peões são vários os obstáculos a reportar: caldeiras de árvores; sinais de trânsito; pilaretes; sumidouros; equipamento/mobiliário urbano variado; ou buracos a nível da faixa de rodagem e do passeio. A maioria dos atravessamentos não se encontra rebaixada e há casos de atravessamentos indevidamente rebaixados, com cotas de lancil superiores a 2cm. Em nenhum caso se aplicaram faixas guia para cegos e amblíopes em material de cor e textura diferente.





Figura 87: Obstáculos em passagens de peões, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré

Fonte: fotografias pessoais

Embora existam excepções, de um modo geral o equipamento urbano parece ter sido disposto no espaço público de forma aleatória.

Se a aplicação do equipamento não teve em consideração critérios de acessibilidade, também a sua selecção não os contemplou. As cabinas telefónicas e caixas de multibanco não permitem o acesso a pessoas que usem cadeira de rodas³⁶²; as caldeiras das árvores não possuem grelhas de protecção³⁶³; a utilização de correntes como ligação entre pilaretes dificulta o seu reconhecimento por pessoas com deficiência visual³⁶⁴; algumas ilhas para peões no meio das faixas de rodagem são demasiado

³⁶² "O equipamento/mobiliário urbano, tal como cabinas telefónicas, caixas de multibanco, papeleiras e outros elementos análogos, deverá ser concebido e instalado segundo um desenho (dimensões e altura), que torne possível o acesso a pessoas que usem cadeira de rodas, devendo os elementos necessários ao uso do equipamento estar a uma altura do pavimento entre 0,40 m a 1,30 m." (artigo 16º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

³⁶³ "As caldeiras das árvores existentes nos percursos acessíveis e situadas ao nível do piso devem ser revestidas por grelhas de protecção ou devem estar assinaladas com um separador com uma altura não inferior a 0,3m que permita a sua identificação por pessoas com deficiência visual." (ponto 4.13.1) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*

³⁶⁴ "Os pilaretes implantados na via pública deverão possuir uma altura mínima de 0,90m e ser concebidos sem elementos projectados nem arestas vivas, com cor contrastante com o pavimento e

estreitas para desempenharem a sua função em segurança, situação agravada nos casos em que são simultaneamente plataformas de espera de transportes públicos³⁶⁵. A aplicação de corrimãos em zonas de pendente acentuada é uma boa prática.



Figura 88: Equipamentos, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré
Fonte: fotografias pessoais

sem ligação, entre si, por correntes ou outros elementos." (artigo 19º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet:

<URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

³⁶⁵ "As "placas separadoras e ilhas" para peões, no meio da faixa de rodagem, incluindo as de espera de transportes públicos, terão um pavimento plano, com textura diferenciada, em toda a extensão da passeadeira, à mesma cota da faixa de rodagem, com a profundidade mínima de 1,50m." (artigo 10º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet:

<URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

5.3.3.2. ANÁLISE DE PORMENOR

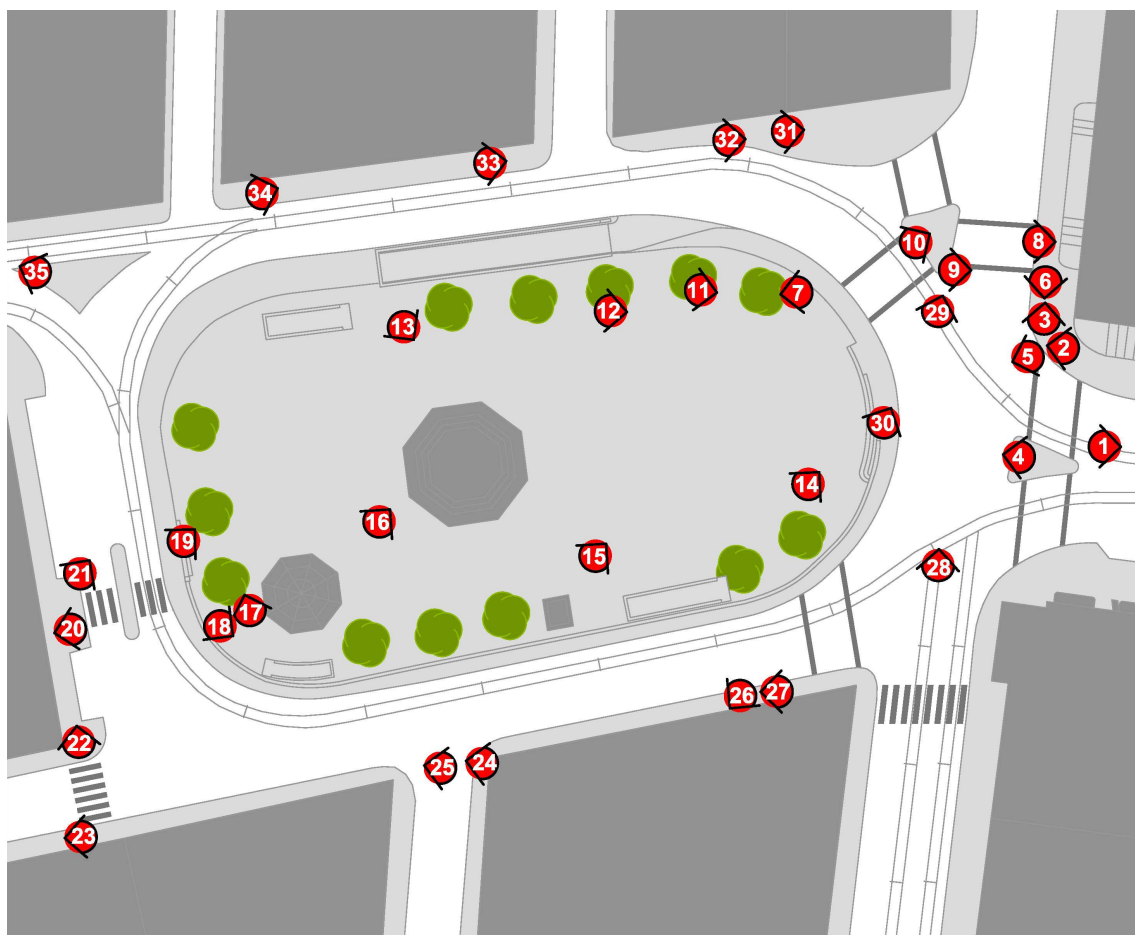


Figura 89: Pormenor analisado, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré

A Praça de Luís de Camões (fotografias 1 e 35), ou Largo Camões como é conhecido, é uma praça “ponto de encontro”, transição entre o Chiado e o Bairro Alto. No centro da Praça, uma estátua do poeta que lhe dá o nome. Atrás desta, um renovado quiosque de “sabores lisboetas” (fotografia 16), que procura recuperar o conceito dos populares quiosques de refrescos dos séculos XIX e XX.

No pormenor em análise são vários os obstáculos à acessibilidade.

Um dos principais obstáculos é o mau estado de conservação do pavimento. Para além do desconforto associado ao piso composto por cubos de calcário, basalto e granito,

são comuns os desníveis, (fotografia 13), a falta de pedras e os lancis e degraus partidos (fotografias 4, 5, 9, 12, 14, 21, 23, e 29-32).

As grelhas aplicadas no espaço público não cumprem os requisitos previstos na legislação³⁶⁶, segundo os quais a abertura máxima permitida no desenho das grelhas é de 2cm (fotografias 7, 10 e 18). Ainda ao nível do pavimento, as caldeiras das árvores não possuem as grelhas de protecção obrigatórias (fotografias 11, 14 e 15).³⁶⁷

A largura dos passeios é, em muitos pontos da Praça, insuficiente³⁶⁸, sendo frequentemente estreitada por elementos de mobiliário urbano (fotografias 2, 23-29, 31, 32 e 34) e prolongamentos no passeio da arquitectura adjacente (fotografia 6) inviabilizando, em alguns casos, a passagem pedonal.

Os elementos referidos são, na maioria dos casos, indispensáveis para o bom funcionamento da cidade, como semáforos, postes de sinalização de paragens de transportes públicos, sinais de trânsito, pilaretes, papeleiras, luminárias, bocas de

³⁶⁶ "As grelhas a instalar na via pública devem possuir um desenho com abertura máxima de 0,02m de largura que evite qualquer acidente, além de dimensão, resistência e fixação que não permita remoção ou destruição por vandalismo." (artigo 5º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>;

"Se existirem grelhas, buracos ou frestas no piso (...), os espaços não devem permitir a passagem de uma esfera rígida com um diâmetro superior a 0,02cm" (ponto 4.7.4) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*

³⁶⁷ "Todas as caldeiras existentes ou a projectar à cota do passeio, deverão integrar grelhas de protecção, ou solução equivalente que garanta as mesmas condições de utilização." (artigo 5º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>;

"As caldeiras das árvores existentes nos percursos acessíveis e situadas ao nível do piso devem ser revestidas por grelhas de protecção ou devem estar assinaladas com um separador com uma altura não inferior a 0,3m que permita a sua identificação por pessoas com deficiência visual." (ponto 4.13.1) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*

³⁶⁸ "Em áreas fortemente consolidadas (...) os passeios deverão ter sempre uma largura mínima de 1,50m, com percurso livre de obstáculos nunca inferior a 1,20m, mesmo que para o efeito fique prejudicada a coexistência de via rodoviária ou se imponha a utilização mista da via." (artigo 13º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

incêndio, caixas técnicas, entre outros – que se transformam em obstáculos quando os passeios onde são instalados não possuem as características necessárias para os receber. A aglomeração de pessoas em determinados locais da Praça, como os pontos de espera de transportes públicos, provoca também constrangimentos para os transeuntes que desejem seguir o seu percurso ao longo do passeio (fotografia 33).

Das nove passagens de peões existentes no pormenor em análise, apenas uma é acessível (fotografia 8). Nas restantes, o lancil possui uma altura superior aos permitidos 2cm³⁶⁹ (fotografias 3, 7, 10, 19, 20, 22, 27 e 28).

Para além da excessiva altura do lancil, é frequente nas passagens de peões a existência de más condições a nível do pavimento da faixa de rodagem e do passeio, e a presença de equipamentos urbanos – sobretudo pilaretes – no seu alinhamento (fotografias 3-5, 9, 10, 19, 20-23, 26 e 27).

Uma das passagens de peões possui uma “ilha” cuja dimensão é inferior à determinada pelo *Regulamento Municipal para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal*³⁷⁰, característica agravada pelo facto da referida “ilha” ser também uma plataforma de espera de transportes públicos (fotografia 20).³⁷¹

Nenhuma das passagens de peões possui “guias” para cegos e amblíopes em material de cor e textura contrastante com o pavimento. Os semáforos existentes na área em

³⁶⁹ “O lancil junto às passadeiras será rebaixado em toda a sua extensão, sem ressaltos, e o seu rampeado não poderá exceder 10% de declive ou, em alternativa e preferencialmente, sobre-elevar-se-á o pavimento rodoviário até à cota do lancil, em igual extensão.” (artigo 9º)

in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

³⁷⁰ “As “placas separadoras e ilhas” para peões no meio da faixa de rodagem, incluindo as de espera de transportes públicos, terão um pavimentos plano, com textura diferenciada em toda a extensão da passadeira, à mesma cota da faixa de rodagem, com a profundidade mínima de 1,50m.” (artigo 10º)

in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

³⁷¹ Segundo o D.L. 163/2006, de 8 de Agosto, p 5677, ponto 1.6.3., a profundidade mínima exigida na zona de intercepção das passagens de peões com os separadores centrais das rodovias é de 1,20m, (menos 0,30m que o determinado pelo Regulamento Municipal para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*

estudo não emitem sinais acústicos audíveis nem exibem "*elementos de referência táctil em Braille com a identificação do nome da Rua*".³⁷²

Os atravessamentos não identificados como passagem de peões – mas que integram a rede de percursos naturais de peões na área em análise – são obstaculizados pelo mesmo tipo de elementos: lancis elevados; pavimento em mau estado; e presença de equipamentos urbanos no seu alinhamento (fotografias 24, 25, 34 e 35).

Tal como o espaço público, também a selecção do equipamento/mobiliário urbano instalado na Praça de Luís de Camões não previu a sua utilização por pessoas com capacidades diversas. O acesso às instalações sanitárias aí existentes é feito através de uma escadaria íngreme, dificultando ou impossibilitando o acesso a pessoas com mobilidade reduzida – como um eventual utilizador de muletas ou um condutor de carrinho de bebé (fotografia 17). "*As pessoas devem poder sentar-se confortavelmente e levantar-se sem dificuldade*", razão pela qual os assentos deverão estar equipados com encosto e descanso/apoio para braços,³⁷³ características que os actuais bancos da Praça Camões não possuem (fotografia 14). A altura de instalação das papeleiras é excessiva para alguns utilizadores (fotografia 6), bem como a do balcão do quiosque de refrescos (fotografia 16).

O equipamento existente não se encontra alinhado, no sentido de deixar livre a área restante do passeio (fotografia 31).

Embora, numa primeira impressão, a instalação de equipamento/mobiliário urbano inclusivo num local não inclusivo possa parecer um contra-senso, o facto da população ter como principal característica a diversidade – e de, por exemplo, um assento sem apoio para braços poder constituir um obstáculo para um utilizador que facilmente vence a altura dos lancis –, torna pertinente a existência de mobiliário/equipamento inclusivo independentemente das características do contexto.

³⁷² in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf> (artigo 11º)

³⁷³ SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa, p 55

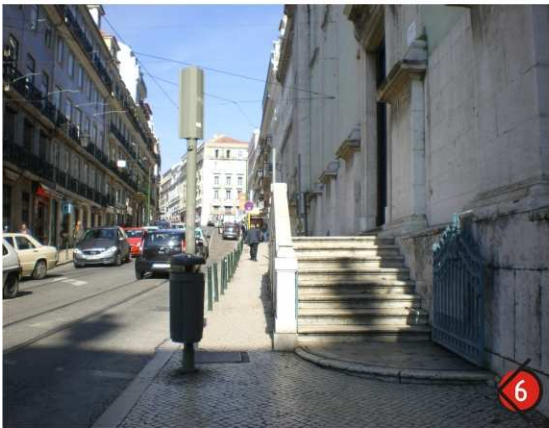








Figura 90: Fotografias de pormenor, percurso Bairro Alto / Cais do Sodré
Fonte: fotografias pessoais

5.3.4. PERCURSO BAIXA / CHIADO ³⁷⁴

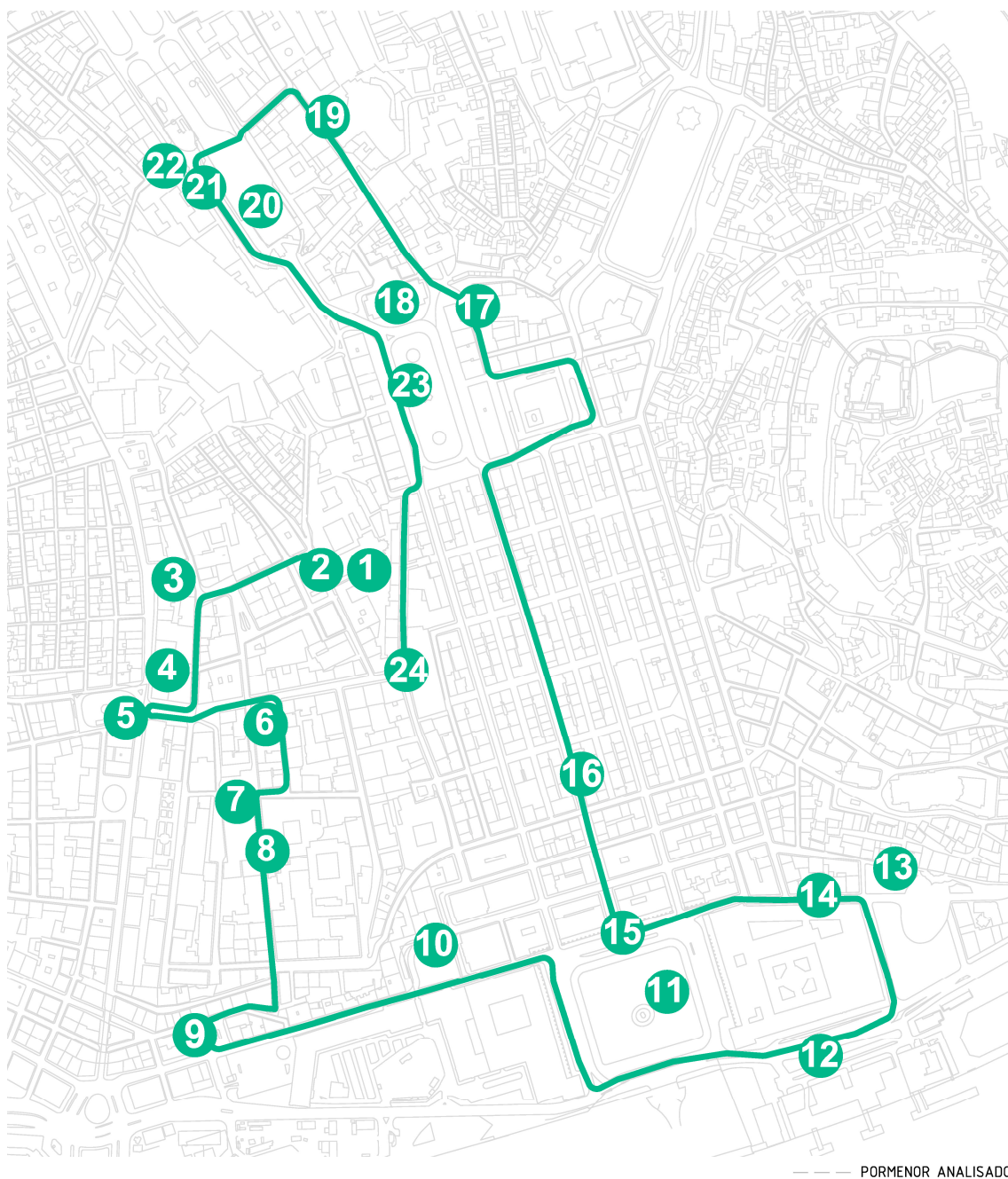


Figura 91: Percurso Baixa / Chiado

Fonte: adaptado de <http://www.visitlisboa.com/getdoc/6f1f6ea5-f19c-4384-87f7-91e7cfc64df7/BaixaChiado.aspx>

³⁷⁴ TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/2382058c-4b00-4d9e-8a38-5fa311f03cb2/Baixa-Chiado---Charme-na-Lisboa-antiga.aspx>>

"Comece por subir no Elevador de Santa Justa (1), alcançando as ruínas do Convento do Carmo (2), destruído pelo sismo de 1755 e único exemplar de arquitectura gótica que remanesce em Lisboa. Suba a Rua da Trindade e aprecie a fachada do Teatro da Trindade (3) e, mais abaixo, entre na Igreja do Loreto (4) e na da Encarnação (5).

Pela Rua Garrett chega à Igreja dos Mártires (6), passando depois pelo Teatro de São Carlos (7) que é a ópera lisboeta, e pelo Museu do Chiado (8), na Rua Serpa Pinto. Descendo a sinuosa calçada do Ferragial atinge a seiscentista Igreja do Corpo Santo (9) e, virando à esquerda pela Rua do Arsenal, a Praça do Município (10). Aqui se situam os Paços do Concelho, construídos em 1774, e muito alterados até à versão actual, consolidada em finais do século XIX. Em direcção a nascente situa-se a Praça do Comércio (11), porta de visita da cidade e sede de vários ministérios.

Continue por SE pelo lado das estações fluviais (12), onde pode iniciar um interessante Cruzeiro no Tejo, e entre no Campo das Cebolas, onde está a peculiar Casa dos Bicos (13). Prossiga para poente pela Rua da Alfândega, onde encontra a Igreja de Nossa Senhora da Conceição (14) com fachada manuelina.

Beba uma "bica" ou almoce no bicentenário Café Martinho d'Arcada, frequentado pelo poeta Fernando Pessoa, e passe por baixo do neoclássico Arco da Vitória (15), onde se inicia a Rua Augusta (16), reservada a peões. Aprecie ali o comércio das grandes "griffes" até chegar à Praça D. Pedro IV, a que os lisboetas chamam Rossio.

Vire à direita e dirija-se à Igreja de S. Domingos (17), datada de 1241 mas com uma fachada do século XVIII. Depois, seguindo pela Travessa Nova, encontra o Teatro Nacional D. Maria II (18), com fachada neoclássica de 1842. Pela Rua das Portas de Santo Antão chega ao Palácio da Independência (19) e à Praça dos Restauradores (20). Do lado oposto desta praça está o Palácio Foz (21), a neomanuelina Estação Ferroviária do Rossio e o Elevador da Glória (22), que dá acesso ao Bairro Alto, com a sua vida boémia e nocturna.

Em alternativa ao elevador, passe de novo pelo Rossio (23) e suba a Rua do Carmo e a Rua Garrett, que constituem o Chiado (24), bairro que ardeu em 1988 e foi entretanto reconstruído sob orientação do consagrado arquitecto Siza Vieira."

5.3.4.1. SÍNTESE DE PERCURSO

A Baixa Pombalina é um forte pólo comercial e um local único para passear. Tem na Rua Augusta a sua principal artéria, elo de ligação entre duas grandes praças – o Terreiro do Paço, símbolo de poder aberto para o rio, e a recém intervencionada Praça D. Pedro V, ou Rossio.

O Chiado tem tradições culturais e boémias. É a zona da escola de arte, dos cafés emblemáticos e dos teatros.

Nenhum turista que visite Lisboa poderá partir sem conhecer a Baixa e o Chiado. Aqui mora o coração da cidade, pelo menos durante o dia, enquanto há vida nas ruas.

Como é característico das zonas históricas lisboetas, o piso predominante é o cubo de calcário, frequentemente combinado – em padrões decorativos – com cubos de basalto, formando a internacionalmente conhecida “calçada à portuguesa”.

São também utilizados como revestimentos de piso o betão, o cubo de granito e, nas intervenções mais recentes e locais mais nobres, lajetas de lioz.

As zonas pavimentadas com calcário nem sempre se encontram nas melhores condições de utilização, sendo habitual faltarem cubos; existirem desnivelamentos; e os percursos encontrarem-se interrompidos por vestígios de anteriores utilizações – características que prejudicam a acessibilidade do local. Estes pavimentos nem sempre oferecem boas condições de aderência, característica que se agrava na presença de água, humidade e em locais de pendente acentuada.

Porém, apesar dos problemas referidos, a qualidade da calçada existente nos passeios desta zona da cidade supera a aplicada noutras zonas. A dimensão das pedras é menor, o corte mais preciso e o calcetamento mais cuidado. As deformações mais graves devem-se sobretudo ao crescimento das raízes das árvores e à invasão automóvel dos passeios. O estado de conservação destas calçadas estará, certamente, também relacionado com uma manutenção mais regular das mesmas.

Da utilização de cubos de granito resultam pavimentos mais irregulares que os anteriores. Trata-se de um material comumente presente na pavimentação das faixas de rodagem das zonas históricas da cidade – e frequentemente utilizadas pelos peões quando a dimensão dos passeios é insuficiente, como acontece na zona não pedonal da Rua das Portas de Santo Antão.

Por serem estáveis, firmes e contínuos³⁷⁵ os pisos em lioz e em betão são os mais confortáveis para a maioria dos utilizadores e os que permitem utilizações mais diversas.

As grelhas existentes ao nível do solo nem sempre oferecem as devidas condições de segurança. De acordo com a legislação em vigor, o desenho das grelhas a aplicar no espaço público não deverá possuir aberturas superiores a 2cm³⁷⁶, característica que nem sempre se verifica no percurso em análise.



³⁷⁵ DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*, p 5687, ponto 4.7.1.

³⁷⁶ in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf> (artigo 5º) e DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto* (ponto 4.7.4)

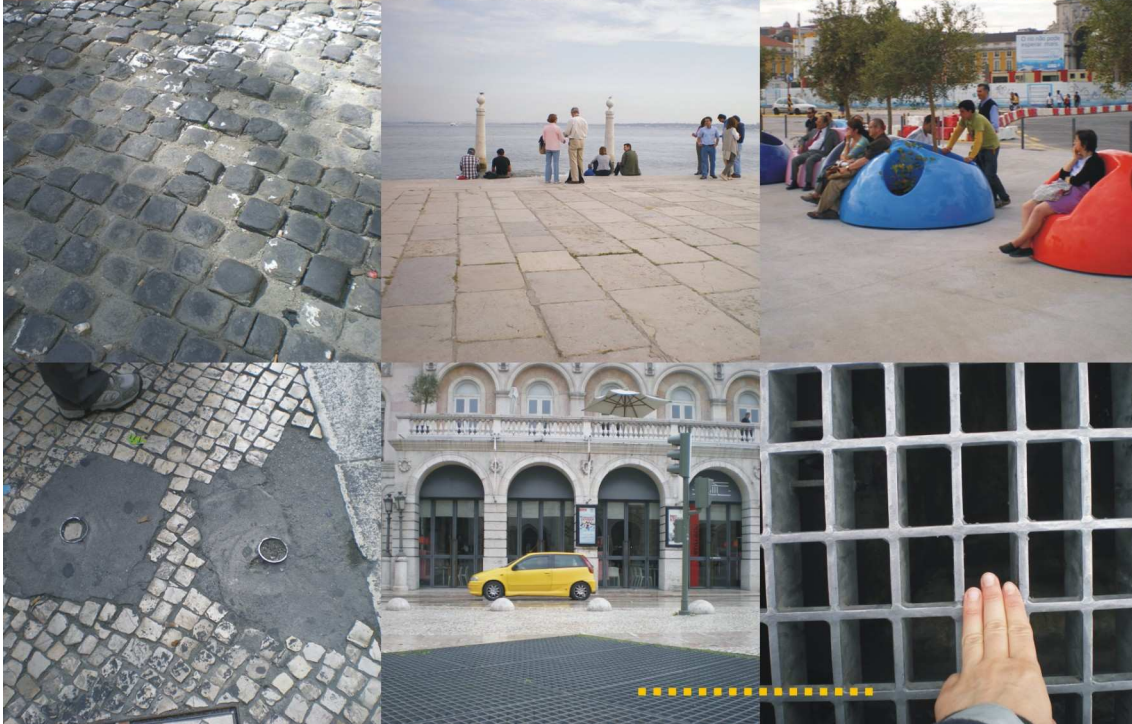


Figura 92: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Baixa / Chiado

Fonte: fotografias pessoais

Ao longo do presente percurso os passeios têm larguras muito variáveis e nem todos possuem uma largura livre suficiente³⁷⁷ – como acontece nas Rua da Trindade, Rua Nova da Trindade ou Rua Serpa Pinto.

Os obstáculos à acessibilidade existentes no espaço público são diversos: carros estacionados em cima dos passeios; estaleiros de obras que não consideraram o usufruto pedonal; mobiliário/equipamento urbano mal posicionado e em mau estado de conservação (nomeadamente grelhas existentes ao nível do solo); caldeiras de árvores desprotegidas e deficientemente mantidas; a aglomeração de pessoas em determinadas zonas de espera de transportes colectivos; a apropriação indevida da área dos passeios pelo comércio e restauração contíguos; ou a sua interrupção por elementos arquitectónicos pertencentes ao edificado adjacente.

³⁷⁷ "Em áreas fortemente consolidadas (...) os passeios deverão ter sempre uma largura mínima de 1,50m, com percurso livre de obstáculos nunca inferior a 1,20m, mesmo que para o efeito fique prejudicada a coexistência de via rodoviária ou se imponha a utilização mista da via." (artigo 13º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>



Figura 93: Obstáculos no espaço público, percurso Baixa / Chiado

Fonte: fotografias pessoais

A maioria dos atravessamentos não é acessível. As passagens de peões raramente são rebaixadas, e as que são, estão frequentemente mal executadas, com lancis demasiado elevados, descontinuidades ao nível dos pavimentos dos passeios e faixa de rodagem e

a presença de obstáculos. A aplicação de “guias” para cegos e amblíopes não se verifica.³⁷⁸



Figura 94: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Baixa / Chiado

Fonte: fotografias pessoais

³⁷⁸ in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf> (artigo 11º)



Figura 95: Exemplo de travessia, Rua do Comércio na Rua Augusta, percurso Baixa / Chiado

Fonte: fotografias pessoais

No que refere ao equipamento urbano aplicado no espaço público, a utilização universal não foi um critério prioritário. A sua aleatória implantação compromete frequentemente a existência de um espaço canal livre de obstáculos, facto que poderá dificultar o acesso ou ser motivo de desorientação.

O desenho e instalação de equipamentos como cabines telefónicas, quiosques e caixas de multibanco não previram a sua utilização pela diversidade de utilizadores que compõem a população.³⁷⁹

Em algumas zonas - como o recentemente intervencionado Largo do Rossio - os equipamentos aparecem alinhados em "faixas de infraestruturas", libertando a restante área do passeio de obstáculos, o que constitui uma boa prática.³⁸⁰

³⁷⁹ "O equipamento/mobiliário urbano, tal como cabinas telefónicas, caixas de multibanco, papeleiras e outros elementos análogos, deverá ser concebido e instalado segundo um desenho (dimensões e altura), que torne possível o acesso a pessoas que usem cadeira de rodas, devendo os elementos necessários ao uso do equipamento estar a uma altura do pavimento entre 0,40 m a 1,30 m." (artigo 16º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

As caldeiras de árvores existentes no espaço público do presente percurso possuem, na sua maioria, a obrigatória grelha de protecção,³⁸¹ embora algumas destas grelhas não se encontrem no melhor estado de conservação.



³⁸⁰ INSTITUTO NACIONAL DE REABILITAÇÃO (2007) *Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos – Apontamentos para uma Melhor Interpretação do D.L. 163/97 de 8 de Agosto* (online) Disponível na Internet: <URL: <http://www.inr.pt/uploads/docs/acessibilidade/GuiaAcessEmobi.pdf>>

³⁸¹ "As caldeiras das árvores existentes nos percursos acessíveis e situadas ao nível do piso devem ser revestidas por grelhas de protecção ou devem estar assinaladas com um separador com uma altura não inferior a 0,3m que permita a sua identificação por pessoas com deficiência visual." (ponto 4.13.1) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto



Figura 96: Equipamentos, percurso Baixa / Chiado

Fonte: fotografias pessoais

E se há áreas de grande afluência e concentração turística ao longo deste percurso – algumas das quais relativamente recentes como o colorido olival com assentos junto ao Cais das Colunas –, outras há que se encontram mal aproveitadas, apesar da localização privilegiada e do potencial que possuem.

São exemplos destas áreas o Campo das Cebolas, utilizado como parque de estacionamento automóvel ou a ampla zona defronte da Estação Fluvial do Terreiro do Paço.

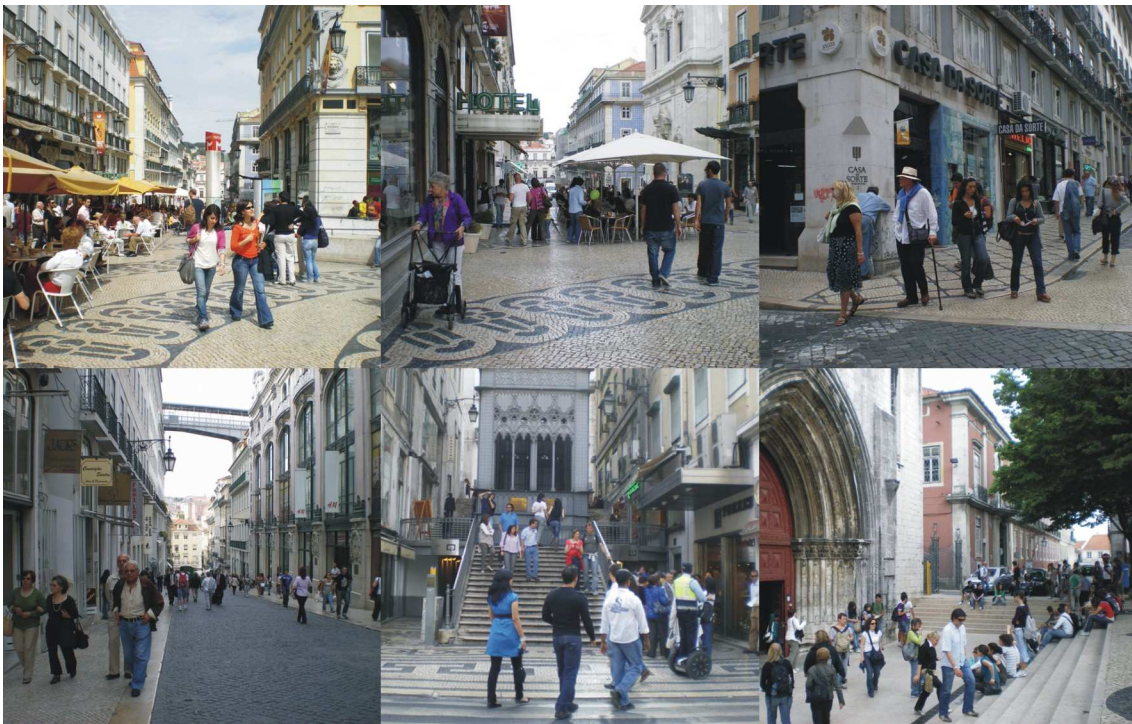




Figura 97: Áreas de grande afluência turística, percurso Baixa / Chiado

Fonte: fotografias pessoais



Figura 98: Áreas subaproveitadas, percurso Baixa / Chiado

Fonte: fotografias pessoais

5.3.5. PERCURSO MOURARIA / CASTELO / ALFAMA ³⁸²

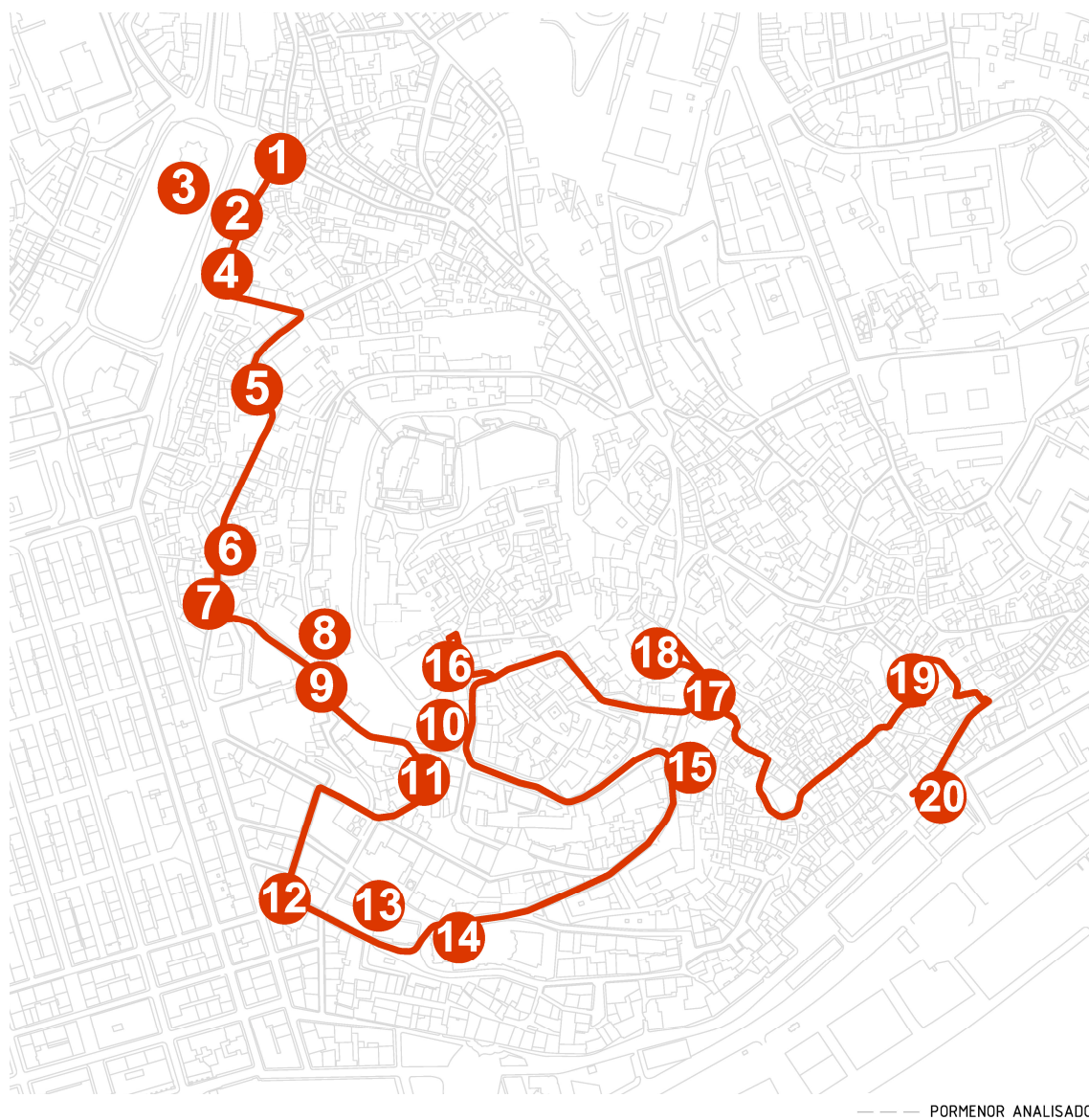


Figura 99: Percurso Mouraria / Castelo / Alfama

Fonte: adaptado de http://www.visitlisboa.com/getdoc/f26f1c05-1c05-45fc-a54d-ee960fc62943/Mouraria_Alfama.aspx

³⁸² TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/1b917705-1bd6-4545-aa91-2162fc5b422b/Mouraria---Castelo---Alfama.aspx>>

"O passeio começa junto à estação de Metro do Martim Moniz, na Rua do Capelão (1). Siga pela Rua da Mouraria até à Igreja da Senhora da Saúde (2), com belos azulejos e altar em talha, visitável de tarde e quando há missa. No renovado Largo do Martim Moniz (3) fica o peculiar e multiétnico Centro Comercial da Mouraria. Entre no pitoresco Bairro da Mouraria pelas Escadinhas da Saúde (4) e prossiga pelo Largo da Rosa, com o Convento do mesmo nome (5) e a Igreja de S. Lourenço.

Continue pelo Largo da Achada (6), pela Igreja de S. Cristóvão (7) e, subindo a Calçada Marquês de Tancos, encontra o Mercado Municipal do Chão de Loureiro (8), que integra alguns ateliers de artistas plásticos e uma bela esplanada. Pela Rua da Costa do Castelo passa pela Escola de Circo do Chapitô (9) e, descendo as Escadinhas de S. Crispim (10), atinge a Rua de São Mamede, com o Palácio do Correio Velho (11) à esquerda. Pela Travessa do Almada vai à Igreja de Santa Maria Madalena (12). Da Rua da Sé chega-se ao Largo de Santo António (13), onde se localizam várias tascas "à portuguesa" e o Museu Antoniano, que encerra às segundas-feiras. Mais acima fica a Sé Catedral (14), de 1147, onde pode visitar o Tesouro da Sé e as ruínas romanas.

Suba a Rua Augusto Rosa até ao Miradouro de Santa Luzia (15) e aprecie as vistas do Tejo e do Bairro de Alfama. Mas falta ainda o indispensável Castelo de S. Jorge (16) - Centro de Interpretação da Cidade. Chega-se lá via Rua de S. Tiago e com o apoio do mapa. A arquitectura justifica bem o esforço. Nos jardins do castelo desfrute as soberbas vistas da cidade e do estuário. Saia, virando à esquerda para a Rua do Chão da Feira, e pelo Largo Mor até à Igreja de Santa Luzia (17). No largo das Portas do Sol (18) pode admirar a paisagem, visitar a Fundação Ricardo Espírito Santo e suas Oficinas e posteriormente descansar numa das esplanadas. Ou então descer pelas escadarias do arco à direita, até à Igreja do Largo de S. Miguel, seguindo até ao estreitíssimo Beco do Carneiro e à Igreja de Santo Estêvão (19). Pela Rua dos Remédios chega ao Largo do Chafariz de Dentro (20) onde encontra a Casa do Fado e da Guitarra Portuguesa. E, se for Junho, quando se realizam as Festas Populares, mergulhe na imensa animação popular. Mas, se estiver cansado, é melhor entrar num táxi e ir repousar um pouco."

5.3.5.1. SÍNTESE DE PERCURSO

Mouraria, Castelo e Alfama são bairros de visita turística obrigatória, recordações pitorescas da Lisboa de outros tempos.

Trata-se de um percurso caracterizado por um relevo acidentado, composto por ruas estreitas e íngremes, e extensas escadarias. E são estas peculiaridades – desprovidas de soluções que facilitem o acesso – que, ao mesmo tempo que atraem, também excluem.



Figura 100: Ruas de pendente acentuada, percurso Mouraria – Alfama

Fonte: fotografias pessoais



Figura 101: Ruas estreitas, percurso Mouraria - Alfama

Fonte: fotografias pessoais

Mas os obstáculos à acessibilidade não derivam apenas das características topográficas destes bairros. Salvo exceções resultantes de intervenções recentes, os pisos do espaço público do percurso em análise são bastante irregulares e descontínuos. A falta de manutenção é evidente e percebe-se através do estado de degradação do piso, das características do espaço e dos próprios edifícios.

Alguns dos materiais aplicados, como os cubos de basalto e de calcário – gastos devido à utilização intensiva –, não garantem as necessárias condições de aderência, tornando-se especialmente escorregadios na presença de água, característica agravada pelo declive acentuado de muitas das ruas em que foram aplicados.





Figura 102: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Mouraria - Alfama

Fonte: fotografias pessoais

Para além dos obstáculos referidos, são barreiras à acessibilidade no percurso em análise a existência de passeios demasiado estreitos para permitir uma utilização segura e confortável por parte dos transeuntes; a interrupção constante dos corredores pedonais com mobiliário/equipamento urbano, estaleiros de obras, caldeiras de árvores, árvores, buracos no chão, escadarias de acesso ao edificado adjacente; o estrangulamento da largura dos passeios com o objectivo de obter mais alguns lugares de estacionamento automóvel; a falta de higiene, que aqui se manifesta através da presença de lixo e dejectos caninos; a saída de água da chuva proveniente das caldeiras dos edifícios directamente para os passeios; o estacionamento selvagem; entre outras.





Figura 103: Obstáculos no espaço público, percurso Mouraria - Alfama

Fonte: fotografias pessoais

Também a abusiva ocupação dos passeios por alguns comércios locais contribui para reduzir um espaço por si só já insuficiente.



Figura 104: Ocupação abusiva do espaço público, percurso Mouraria - Alfama

Fonte: fotografias pessoais

No que respeita às passagens de peões, os atravessamentos não são rebaixados, sendo frequente a sua obstaculização por outros elementos que não a cota do lancil: estacionamento automóvel indevido; andaimes; equipamento/mobiliário urbano variado; sumidouros; ou árvores. O mau estado de conservação do pavimento da faixa de rodagem nos locais de atravessamento opõe-se também a uma pedonalização segura. Não existem nas passagens de peões sinalização táctil ou cromática.



Figura 105: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Mouraria - Alfama
Fonte: fotografias pessoais

Entre o mobiliário/equipamento urbano existente ao longo do percurso são comuns as reminiscências de outros tempos, algumas ainda em uso: antigos chafarizes de pedra;

bebedouros do mesmo material; várias tipologias de assentos, entre os quais os clássicos bancos com ripas de madeira – alguns *redesign* dos exemplares de outrora; vários modelos de papeleiras; as habituais cabines telefónicas da PT, disseminadas por toda a cidade; bocas de incêndio, geralmente centradas nos passeios; caldeiras de árvores desprotegidas; corredores de pilaretes que tentam, em vão, disciplinar o estacionamento automóvel; ou casas de banho públicas subterrâneas, inacessíveis a pessoas com mobilidade reduzida.

Os referidos elementos urbanos não se coadunam com as actuais necessidades da população ou visitantes nem têm em consideração critérios de segurança ou inclusividade, à semelhança do espaço onde estão inseridos.





Figura 106: Equipamentos, percurso Mouraria - Alfama

Fonte: fotografias pessoais

Há locais que parecem encontrar-se abandonados e a necessitar de reabilitação. São locais geralmente mal mantidos e por isso desconfortáveis, desprovidos de elementos que convidem à estadia, áreas amplas sem qualquer função que não a de passagem – embora algumas se pudessem transformar em agradáveis áreas de permanência ou pontos de encontro, caso houvesse esse objectivo.





Figura 107: Áreas subprovetadas, percurso Mouraria - Alfama

Fonte: fotografias pessoais

No decorrer do percurso em análise são várias as situações em que se testemunha a preocupação em garantir o acesso. Trata-se de casos isolados, particularmente relevantes em freguesias com um índice de envelhecimento populacional elevado. Não são, de todo, soluções exemplares, mas minimizam alguns dos problemas de acessibilidade sentidos pela população e visitantes destes locais.



Figura 108: Minimização de alguns problemas de acessibilidade, percurso Mouraria - Alfama

Fonte: fotografias pessoais

5.3.6. PERCURSO PARQUE DAS NAÇÕES ³⁸³

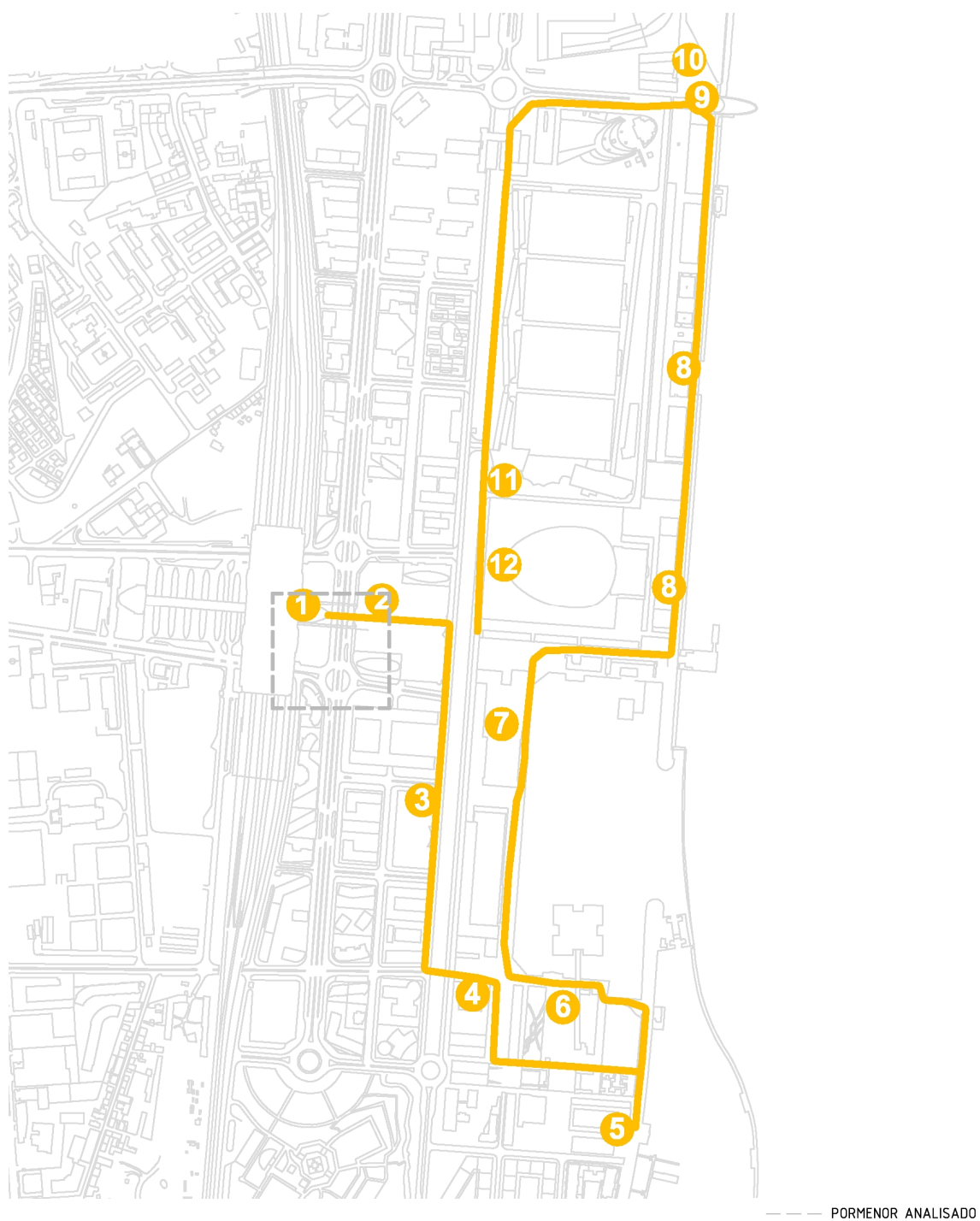


Figura 109: Percurso Parque das Nações

Fonte: imagem pessoal, tendo como base o percurso elaborado

³⁸³ percurso elaborado tendo como base informação disponibilizada em

TURISMO DE LISBOA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.visitlisboa.com/Conteudos/Menu-Principal/Lisboa/Parque-das-Nacoes.aspx?lang=pt-PT>>

O Parque das Nações é um espaço vivo, dinâmico e multifuncional. Para além de se ter assumido como uma zona residencial privilegiada, é um espaço de lazer, onde se passeia, pratica desporto, se assiste a espectáculos e se fazem compras.

Compreende a área onde se realizou a Exposição Mundial de 1998 e que uniu a cidade ao rio, aproveitando uma vasta frente ribeirinha.

No plano cultural, destacam-se vários equipamentos: o Pavilhão Atlântico, o Oceanário, a Feira Internacional de Lisboa, o Casino de Lisboa, o Teatro Camões, entre outros, que contribuem para dinamizar aquele lugar.

Chegando pela Estação do Oriente (1), o percurso mais utilizado para aceder ao Parque das Nações é o que atravessa o Centro Comercial Vasco da Gama (2), onde existe uma grande variedade de lojas, restauração e cinema. Atravessado o Centro Comercial, surge o recinto do Parque das Nações, mais concretamente a Alameda dos Oceanos. À direita (Oeste), encontra-se o Casino de Lisboa (3), equipamento de entretenimento da capital, com um espaço de jogos, um grande auditório e uma área polivalente.

Continuando pela Alameda dos Oceanos, surge um edifício branco de linhas simples, o Pavilhão do Conhecimento - Ciência Viva (4), museu interactivo de ciência e tecnologia desenhado pelo arquitecto Carrilho da Graça e exemplo da mudança arquitectónica ocorrida em Lisboa com a Expo'98.

Seguindo em direcção ao rio, encontram-se dois equipamentos adjacentes, o Teatro Camões (5) - sede da Companhia Nacional de Bailado - e o Oceanário (6), um dos maiores aquários da Europa cuja missão é promover o conhecimento dos oceanos. A sua importância reflecte-se no facto de ser o equipamento cultural mais visitado em Portugal.

Próximo do Oceanário está o célebre Pavilhão de Portugal (7), edifício responsável pela representação nacional durante a Expo'98, projectado por Siza Vieira.

Continuando ao longo do rio, em direcção a Nascente, encontra-se uma área de restauração (8) e esplanadas, onde se pode desfrutar o bom tempo de Lisboa com uma vista privilegiada para o rio e para a ponte Vasco da Gama. Continuando pela marginal, a Torre Vasco da Gama (9) evidencia-se pelos seus 140 metros de altura e proporciona uma vista surpreendente sobre o Parque das Nações, o rio e a cidade.

Outro elemento de relevo nesta zona da cidade é o parque ribeirinho (10), espaço onde se desenvolvem actividades desportivas e de lazer.

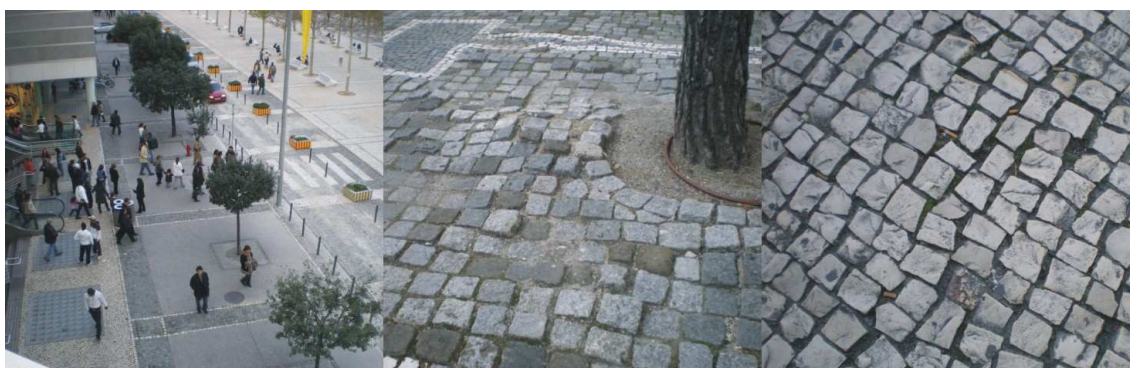
Por fim, e aproximando-nos do local do início do percurso, encontram-se o edifício da Feira Internacional de Lisboa (11) e o Pavilhão Atlântico (12), um dos mais modernos e maiores pavilhões cobertos da Europa, apto a receber os mais variados eventos e com capacidade para 20 mil pessoas.

5.3.6.1. SÍNTESE DE PERCURSO

Recuperada para a Exposição Mundial de 1998 e reconquistada para a cidade, a nova Lisboa que nasceu na zona oriental, onde hoje é o Parque das Nações, possui espaços e equipamentos muito diversos, procurados por um vasto público que aí desenvolve sobretudo actividades de lazer.

Doze anos após a Expo`98 os efeitos do tempo começam a sentir-se no espaço público do Parque das Nações. Os pavimentos construídos manifestam já sinais de degradação, agravados pela falta de manutenção. Em alguns locais, o piso cedeu à intensa utilização, ao crescimento das árvores e às sequelas resultantes das sucessivas intervenções de que foi alvo. A tipologia de materiais de revestimento presentes é variada, tendo sido aplicados cubos de calcário e de granito, asfalto, betuminoso, lajetas de betão, tijolo maciço e madeira, e existindo áreas em terra batida e relvados. Do ponto de vista da acessibilidade e da comodidade pedonal alguns dos materiais utilizados não são os mais adequados – nomeadamente os cubos de calcário e de granito –, por não permitirem a construção de "*pisos regulares, contínuos e ininterruptos*"³⁸⁴.

O desconforto causado por esta inadequação é agravado pela deterioração do pavimento.



³⁸⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet:
<URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>



Figura 110: Pavimentos utilizados no espaço público, percurso Parque das Nações

Fonte: fotografias pessoais

Trata-se de uma zona onde a prioridade pertence ao peão, cujos passeios são largos e os espaços são amplos.

Embora em algumas áreas se verifique uma procura de estacionamento superior aos lugares disponíveis – como acontece nos limites Norte, Sul e Este da FIL –, como o acesso automóvel ao interior do recinto é limitado, ao longo do percurso em análise não se observam carros estacionados em cima dos passeios.

Porém, existem outras barreiras à acessibilidade, algumas das quais reflexo da falta de atenção ao pormenor. A ausência de separadores que permitam a identificação táctil da proximidade dos espelhos de água, bem como de rebordos laterais de protecção nas rampas³⁸⁵ existentes no espaço público do recinto, exemplificam estas situações.

A obstrução dos corredores pedonais através da sua ocupação com esplanadas; da presença de elementos urbanos em deficiente estado de conservação e dispostos de

³⁸⁵ Segundo o artigo 13º, ponto 3 do *Edital nº 29/2004*, "os pavimentos das rampas devem, pelo seu lado de fora, ser igualmente ladeados por uma protecção de 0,05m a 0,10m de altura" in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet:

<URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

forma aleatória – como dispositivos de iluminação ao nível do solo, bocas-de-incêndio, mupis publicitários, entre outros –, materializam algumas das barreiras presentes no espaço público do percurso em análise.



Figura 111: Obstáculos no espaço público, percurso Parque das Nações

Fonte: fotografias pessoais

A constante utilização de degraus isolados em casos onde as mudanças de nível aparentemente são desnecessárias, e onde facilmente se poderia recorrer à construção de rampas, é um dos principais motivos, a par das interrupções no pavimento, das discontinuidades identificadas.



Figura 112: Excessiva utilização do degrau, percurso Parque das Nações

Fonte: fotografias pessoais

As passagens de peões estão frequentemente obstaculizadas por equipamento urbano. A colocação de postes de iluminação, de blocos de betão, de floreiras e de pilaretes ao longo dos corredores de atravessamento, diminui a sua área útil, impedindo em casos mais extremos a passagem dos peões. No sentido de evitar a circulação de águas pluviais na zona das passadeiras, a implantação de sumidouros deveria ser feita a montante destas,³⁸⁶ o que nem sempre acontece.

Embora a maioria dos lancis junto às passadeiras se encontrem rebaixados, muitos

³⁸⁶ Conforme o artigo 6º do *Edital nº 29/2004* in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

possuem uma altura superior a 0,02m.³⁸⁷

Não se verifica ao longo do percurso em análise, inclusive nas passagens de peões, a aplicação de “guias” tácteis e/ou cromáticos para cegos e amblíopes.



Figura 113: Barreiras à acessibilidade em passagens de peões, percurso Parque das Nações

Fonte: fotografias pessoais

A existência de vegetação e de água propiciam uma atmosfera refrescante e convidam à estadia. Porém, a selecção dos equipamentos aplicados no recinto do Parque das Nações não teve em consideração as necessidades especiais de acesso de alguns utilizadores.³⁸⁸ Esta afirmação refere-se, por exemplo, à inexistência de grelhas de

³⁸⁷ "A altura do lancil em toda a largura das passagens de peões não deve ser superior a 0,02m." (ponto 1.6.1) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto

³⁸⁸ "O equipamento/mobiliário urbano, tal como cabinas telefónicas, caixas de multibanco, papeleiras e outros elementos análogos, deverá ser concebido e instalado segundo um desenho (dimensões e altura), que torne possível o acesso a pessoas que usem cadeira de rodas, devendo os elementos necessários ao uso do equipamento estar a uma altura do pavimento entre 0,40 m a 1,30 m." (artigo 16º) in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

protecção nas caldeiras das árvores³⁸⁹; à tipologia de cabinas telefónicas utilizadas; e ao quiosque do Turismo de Lisboa presente no recinto – equipamentos que não prevêm a aproximação e utilização por pessoas de todas as capacidades.

Se há casos em que o equipamento implantado na via pública se encontra alinhado, deixando livre um corredor para utilização pedonal, noutros casos a sua localização parece ter sido aleatória, surgindo como obstáculo que descontinuum os percursos.



Figura 114: Equipamentos, percurso Parque das Nações

Fonte: fotografias pessoais

³⁸⁹ "As caldeiras das árvores existentes nos percursos acessíveis e situadas ao nível do piso devem ser revestidas por grelhas de protecção ou devem estar assinaladas com um separador com uma altura não inferior a 0,3m que permita a sua identificação por pessoas com deficiência visual." (ponto 4.13.1) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto

5.3.6.2. ANÁLISE DE PORMENOR

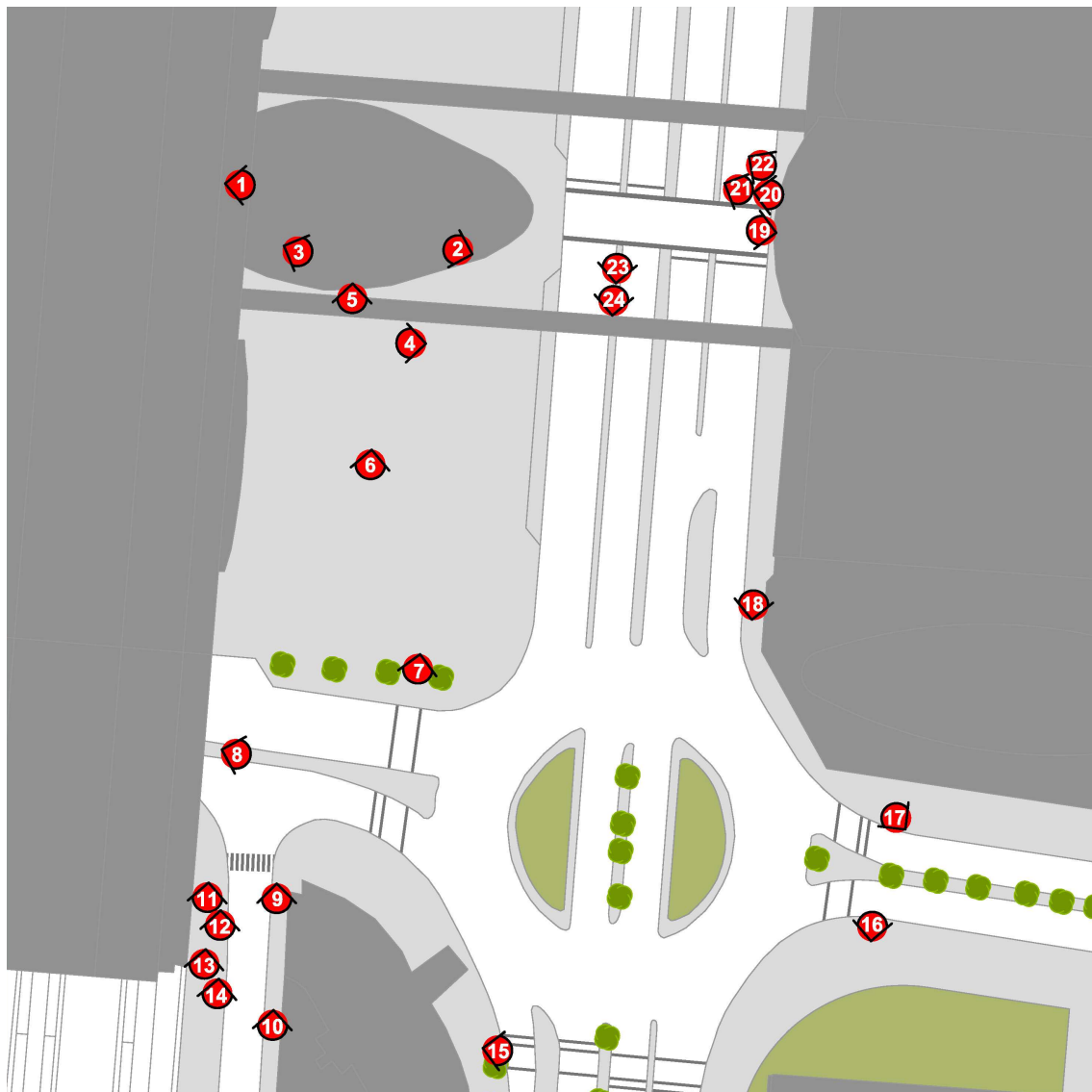


Figura 115: Pormenor analisado, percurso Parque das Nações

A área seleccionada para uma análise mais minuciosa no percurso em estudo localiza-se entre a Estação do Oriente e o Centro Comercial Vasco da Gama, um dos principais acessos ao recinto do Parque das Nações.

Embora se trate de uma área de pequena dimensão, os percursos pedonais aí existentes não são contínuos, apresentando várias barreiras à acessibilidade.

O material aplicado como pavimento – à semelhança do que acontece nas zonas históricas de Lisboa – é o cubo de calcário, animado aqui e ali por desenhos em cubo de basalto (fotografias 2 e 18). De um modo geral, apesar da aplicação deste material não originar pisos regulares, o pavimento encontra-se em bom estado. Embora se verifique, a ausência de pedras é rara no pormenor em análise (fotografias 11 e 12).

O espaço à saída da Gare do Oriente é pontuado por um conjunto de luminárias que sobressaem do chão e descontinuum o percurso (fotografias 5 e 6).

Em pontos específicos da área em análise, a altura livre de obstruções revela-se insuficiente, sendo agravada pela inexistência de elementos que alertem os peões para esta situação³⁹⁰ (fotografias 3 e 4).

Nos passeios, são vários os obstáculos que invadem e limitam o espaço destinado ao peão. A existência de vários desníveis no espaço pedonal diminui a largura dos seus corredores, podendo inviabilizar a passagem de pessoas com mobilidade condicionada (fotografias 11, 12 e 17). O obstáculo presente na fotografia 11 deixa livre uma largura de passeio de apenas 43cm (90cm, se incluído o espaço da caldeira da árvore, desprovida da grelha de protecção obrigatória, conforme referido no artigo 5º do Edital nº 29/2004 de 28 de Abril³⁹¹, e no ponto 4.13.1 do Decreto-Lei 163/2008 de 8 de Agosto³⁹²).

Os pilaretes implantados no espaço público deverão satisfazer determinados critérios, de forma a serem facilmente identificados pelos peões – entre os quais possuir uma altura mínima de 90cm e contrastar cromaticamente com o pavimento³⁹³. Na área em

³⁹⁰ “A altura livre de obstruções em toda a largura dos percursos não deve ser inferior a 2m nos espaços encerrados e 2,4m nos espaços não encerrados.” (ponto 4.5.1); “Se a altura de uma área adjacente ao percurso acessível for inferior a 2m, deve existir uma barreira para avisar os peões.” (ponto 4.5.5) in DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto

³⁹¹ CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

³⁹² DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto

³⁹³ “Os pilaretes implantados na via pública deverão possuir uma altura mínima de 0,90m e ser concebidos sem elementos projectados nem arestas vivas, com cor contrastante com o pavimento e

análise existem pilaretes com 30cm de altura da mesma cor do pavimento que, ao passar despercebidos, poderão comprometer a segurança dos utilizadores (fotografias 13 e 14). Também a aleatoriedade com que os elementos urbanos são dispostos nos passeios poderá comprometer a acessibilidade e segurança do espaço (fotografia 18).

Trata-se de uma zona de tráfego intenso. As travessias das vias principais são semaforizadas (fotografias 1, 7, 8, 15, 16, 19 e 23), embora nem todos os rebaixamentos de lancil nestes locais se encontrem devidamente executados (fotografias 21 e 22). O tempo de semaforização para o peão nem sempre é suficiente para alcançar o outro lado da via, obrigando-o a refugiar-se em placas separadoras cuja dimensão não garante as obrigatórias condições de segurança (fotografias 19, 23 e 24).

A passagem de peões existente entre a Gare do Oriente e o Centro Comercial Vasco da Gama possui um dispositivo que indica o tempo restante de atravessamento para o peão (fotografia 20), embora não seja audível a presença de sinalização semafórica acústica, imposta por lei em áreas urbanas de intenso tráfego pedonal. Nenhum dos atravessamentos inscritos no pormenor em análise possui faixas guia de cor ou textura contrastante para cegos e amblíopes.

Impedir a invasão automóvel dos passeios junto às passadeiras não justifica a existência de elementos obstrutores nestas áreas (fotografias 7, 8, 16 e 21).

Nas vias secundárias, existem atravessamentos não rebaixados (fotografias 9 e 10).

sem ligação, entre si, por correntes ou outros elementos." in CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) Edital nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>







Figura 116: Fotografias de pormenor, percurso Parque das Nações
Fonte: fotografias pessoais

5.4. RESULTADOS

Através da análise elaborada a zonas turísticas da cidade de Lisboa, **conclui-se que a cidade não está preparada para a diversidade populacional que alberga e que pretende receber** por não reunir as condições de acessibilidade necessárias.

Tal como em todas as cidades, também a população de Lisboa é diversa e, como tal, tem necessidades diversas que podem ser supridas através do desenvolvimento de projectos inclusivos.

O espaço público está repleto de obstáculos que dificultam e impedem o seu usufruto. É um espaço desarrumado, incoerente, mal estimado, mal mantido e deteriorado. É um espaço sobretudo de passagem, não vivido porque não tem condições para o ser.

Nos passeios existem barreiras físicas que impossibilitam a livre e segura circulação dos peões, sejam elementos de mobiliário urbano incriteriosamente posicionados, sinais de trânsito, bocas de incêndio, árvores ou a falta de qualidade e fraca manutenção do pavimento utilizado.

Alguns passeios não têm a largura necessária para permitir a passagem de todos os possíveis utilizadores, outros apresentam inclinações excessivas, situações que se verificam principalmente nas zonas mais antigas – populacionalmente mais envelhecidas e turisticamente mais apelativas.

O piso habitualmente utilizado não é contínuo, encontrando-se muitas vezes em mau estado, com pedras soltas ou ausência destas. É escorregadio e perigoso, facto que se agrava na presença de água e em zonas de maior pendente.

A maioria das passagens de peões e locais de atravessamento nas zonas analisadas não está rebaixada e, em alguns casos observou-se rebaixamento apenas de um dos

lados da via. Os atravessamentos rebaixados estão frequentemente mal executados, não cumprindo o seu propósito. É comum observar neste âmbito lancis com altura exagerada ou rampeamentos com inclinação excessiva. Observaram-se também vários casos de rebaixamentos parciais, compreendendo apenas uma parte da largura da passagem de peões.

No que respeita a atravessamentos onde não existe passagem de peões oficialmente assinalada, os rebaixamentos não existem, o que provoca uma descontinuidade nos percursos e reduz as áreas acessíveis a ilhas.

Porém, quer existam ou não rebaixamentos de lancil, a invasão automóvel de áreas que deveriam pertencer exclusivamente ao peão impede com frequência o acesso a passagens de peões e a passeios, excluindo quem não tem a capacidade de se esgueirar por entre os automóveis e obrigando os outros a caminharem na via destinada a este. Diz quem nos visita³⁹⁴ que nunca antes tinha visto uma cidade com tantos carros por toda a parte.

A falta de acessibilidade no espaço público é uma manifesta violação dos direitos humanos. A falta de condições de acesso obriga muitas pessoas a viver exclusivamente dentro das suas habitações, excluindo-as de qualquer contacto social.

O espaço público da cidade de Lisboa, embora não sendo actualmente e de um modo geral verdadeiramente público, apresenta enormes potencialidades para o ser, caso haja vontade nesse sentido.

Confrontando os resultados da Análise da Acessibilidade de Áreas Turísticas da Cidade de Lisboa com a análise realizada no âmbito do Estudo da Arte, verifica-se a existência de um conjunto de condições económicas e socialmente favoráveis à implementação da Acessibilidade na cidade de Lisboa.

³⁹⁴ Obtido através de conversas com turistas ingleses e neerlandeses durante a análise do espaço público de zonas turísticas

6 | VALIDAÇÃO DOS RESULTADOS

6.1. INTRODUÇÃO

No Capítulo 5 foi analisado o nível de acessibilidade de vários percursos turísticos da cidade de Lisboa.

A análise realizada originou resultados, tendo sido detectados e documentados vários tipos de obstáculos.

No entanto, a análise do nível de acessibilidade destas áreas, por si só, não é suficiente para extrapolar conclusões gerais: avaliar se a eliminação das barreiras arquitectónicas aí existentes estimulariam o Turismo Sénior e facilitariam o usufruto da cidade por parte da população sénior residente, constituindo simultaneamente uma mais-valia económica e social – de acordo com a Hipótese formulada.

Por este motivo, foi indispensável complementar os resultados alcançados com a opinião de especialistas em Turismo, Acessibilidade e *Design for All*.

Nesse sentido, foi construído e enviado um questionário a um grupo de dezoito especialistas, seleccionado pelo seu reconhecido *Know how* nas matérias em discussão. As conclusões alcançadas através do contributo destes especialistas foram posteriormente confrontadas com a Hipótese colocada.

6.2. ELABORAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

*A Construção de um Questionário*³⁹⁵ refere a importância de uma atenta estruturação das questões, advertindo para o facto de uma questão mal estruturada e ambígua poder persuadir inadvertidamente o inquirido a responder de determinada forma, mesmo não sendo esse o caminho que este pretende seguir.³⁹⁶

É mencionada a conveniência de determinar as secções do questionário antes da elaboração das questões, significando “secção” um bloco de perguntas com o mesmo tema. Planear as várias secções ajudará a estruturar o questionário e a justificar a inclusão das várias perguntas.³⁹⁷

Durante a construção de um questionário há ainda que ter bem presentes a **questão da investigação**, os seus **objectivos** e a **hipótese**.³⁹⁸

Tendo em conta que a **questão de investigação** é:

Poderá o Turismo Sénior servir de pretexto para promover a acessibilidade no espaço público em áreas vocacionadas para esta actividade na cidade de Lisboa, melhorando a qualidade de vida da população residente? ;

O seu **objectivo principal**:

Demonstrar a importância da adaptação do espaço público construído no sentido da acessibilidade, utilizando como pretexto o Turismo Sénior;

e a **hipótese** formulada:

A acessibilidade no espaço público em áreas vocacionadas para o Turismo Sénior constitui uma mais-valia económica e social, fomentando este tipo de turismo e facilitando o usufruto da cidade pela população sénior residente.

³⁹⁵ HILL, M.M & HILL, A. (1998) *A Construção de um Questionário*. Lisboa: Dinâmia

³⁹⁶ HILL, M.M & HILL, A. (1998) *A Construção de um Questionário*. Lisboa: Dinâmia, pp 12-24

³⁹⁷ HILL, M.M & HILL, A. (1998) *A Construção de um Questionário*. Lisboa: Dinâmia, pp 10-11

³⁹⁸ HILL, M.M & HILL, A. (1998) *A Construção de um Questionário*. Lisboa: Dinâmia, pp 2-3

Considerou-se pertinente sectionar o questionário da seguinte forma:

> Apresentação do Projecto

Breve introdução ao projecto de investigação e aos objectivos do questionário.

> Identificação do Inquirido

As questões que se seguem, de resposta obrigatória, têm o objectivo de identificar os inquiridos e, desta forma, justificar a sua participação como peritos neste projecto.

- > Nome;
- > Área de Formação;
- > Actividade profissional / Empresa;
- > Currículo relacionado com o *Design for All*.

> Perguntas de âmbito contextual geral

As questões inseridas nesta secção confrontam a acessibilidade no espaço público, a promoção do turismo sénior e a qualidade de vida das populações, sem se referirem a um contexto espacial específico.

Através de perguntas fechadas é solicitada a opinião dos inquiridos relativamente a um conjunto de afirmações que focam e relacionam:

- > A importância da acessibilidade no espaço público;
- > A relação entre "acessibilidade no espaço público de zonas turísticas" vs "promoção do turismo sénior";
- > A relação entre "acessibilidade no espaço público de zonas turísticas" vs "qualidade de vida da população residente";
- > A relevância da utilização do turismo sénior como pretexto para promover a acessibilidade no espaço público de zonas turísticas.

A presente secção é rematada com uma pergunta aberta não obrigatória, permitindo aos peritos acrescentar informação ou fazer sugestões, de forma a enriquecer o seu depoimento e tirar o maior proveito da sua colaboração.

> Perguntas de âmbito contextual específico: a cidade de Lisboa

As questões inseridas nesta secção têm como objectivo conhecer a opinião dos peritos relativamente à acessibilidade no espaço público de zonas turísticas da cidade de Lisboa – o contexto deste Projecto.

As zonas referidas nesta secção são referenciadas no questionário através de fotografias, apelando à memória fotográfica dos inquiridos caso estes tenham dificuldade em relacionar os nomes com os locais.

Através de uma pergunta fechada, é solicitada aos peritos a sua opinião sobre a importância de um conjunto de aspectos passíveis de garantir a acessibilidade do espaço público. A possível existência de situações de excepção e a relação custo/benefício da promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas de Lisboa são também questionadas.

Tendo em conta que apenas quem conhece Lisboa poderá responder às questões que à cidade dizem respeito, optou-se pela inserção nesta secção de uma primeira questão fundamental: *Conhece a cidade de Lisboa?*

No caso do inquirido responder negativamente a esta questão, o questionário é dado como terminado. Para além desta questão, foram inseridas ao longo desta secção outras perguntas dinâmicas, coerentes apenas no caso de a questão anterior ter determinada resposta.

A presente secção é composta por perguntas fechadas e abertas, as segundas como complemento das primeiras. Foi permitido aos peritos o direito de não responderem a algumas das questões abertas, de forma a não inviabilizar a sua participação por eventual falta de tempo e/ou interesse.

Para potenciar a cooperação por parte dos respondentes, foi dada especial atenção à aparência do questionário, no sentido de se elaborar um documento simples, sóbrio e graficamente apelativo.

É importante também referir que a maioria dos especialistas foi contactada antes do envio do questionário.

Alguns foram abordados pela primeira vez em conferências ou seminários onde intervieram; outros foram contactados através de *e-mail*; e outros ainda telefonicamente.

Após esta primeira abordagem foi enviado a todos os especialistas um *e-mail* personalizado de contextualização do projecto de investigação, no qual se explicava o âmbito do projecto, o seu objectivo e a importância da sua cooperação para o sucesso da investigação, solicitando permissão para o posterior envio de um questionário.

De uma forma geral o pedido de colaboração foi bem aceite, tendo sido demonstrada disponibilidade e interesse em participar no projecto.

O questionário (anexos 43 e 44), entretanto desenvolvido, foi enviado aos especialistas, que responderam à solicitação através de correio electrónico.

A análise das respostas aos questionários suscitou algumas dúvidas de interpretação, tendo estas sido esclarecidas através de contacto por correio electrónico.

6.3. APRESENTAÇÃO DO PAINEL DE ESPECIALISTAS

6.3.1. SALVADOR MENDES DE ALMEIDA e a ASSOCIAÇÃO SALVADOR

Nascida da força de **Salvador Mendes de Almeida**, a **Associação Salvador** tem como objectivo principal a defesa dos direitos das pessoas com mobilidade reduzida, defendendo a sua plena e activa integração na sociedade.

Vítima de um acidente de viação que o deixou tetraplégico em 1998 com apenas 16 anos de idade, Salvador reconhece que uma das maiores dificuldades que enfrenta no dia-a-dia é a falta de acessibilidade da via pública.³⁹⁹

Sabendo que ao referir-se a pessoas com mobilidade reduzida, não se reporta apenas a pessoas portadoras de deficiência, a Associação Salvador defende que criar condições de acessibilidade física contribui para melhorar as condições de vida de toda a população.⁴⁰⁰ Reconhecendo que a melhoria da acessibilidade é sinónimo de mais valia a nível económico, por permitir a recepção de milhões de turistas com mobilidade reduzida, foi criado o portal **Portugal Acessível**⁴⁰¹ que divulga, sobretudo nos contextos do turismo e do lazer, os espaços acessíveis, tendo desenvolvido em 2008 o seu projecto-piloto no contexto do Concelho de Lisboa.⁴⁰²

Numa *Grande Entrevista* com Judite de Sousa (RTP, 13.12.2007)⁴⁰³, é possível aceder ao testemunho de Salvador Mendes de Almeida. Neste testemunho, Salvador, que assume a sua situação como uma tragédia que encara como um desafio, explica que Portugal tem ainda um vasto caminho a percorrer e um extenso trabalho a executar no que diz respeito à acessibilidade.

³⁹⁹ F., M.J. (2009) Salvador Mendes de Almeida. *Dica da Semana*. 19 de Novembro de 2009

⁴⁰⁰ ASSOCIAÇÃO SALVADOR (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.associacaosalvador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=1&Itemid=3>

⁴⁰¹ PORTUGAL ACESSÍVEL (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.portugalaccessivel.com/>>

⁴⁰² PORTUGAL ACESSÍVEL (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.portugalaccessivel.com/index.php?option=com_content&task=view&id=2&Itemid=3>

⁴⁰³ Disponível na Internet: <URL: http://ww1.rtp.pt/blogs/programas/grande_entrevista/?k=Salvador-Mendes-de-Almeida2007-12-13.rtp&post=362>

6.3.2. ANA GARCIA e a *ACCESSIBLE PORTUGAL*

A *Accessible Portugal* foi a primeira agência de viagens em Portugal a promover o turismo acessível. Criada em 2005, iniciou a sua actividade como Empresa de Animação Turística, organizando passeios principalmente na área de Lisboa e arredores, sendo este o principal destino vendido. A sua equipa de trabalho era então constituída por apenas 3 elementos.

O crescimento da procura transformou a Empresa de Animação Turística em Agência de Viagens. Entre 2008 e 2009, em pleno momento de crise económica, registou um aumento de actividade na ordem dos 140%, tendo proporcionado estadias e *tours* a 1700 turistas, oriundos de vários destinos como os Estados Unidos, França, Alemanha, Reino Unido, Canadá e Espanha. O crescimento na procura obrigou a um aumento da equipa de trabalho, constituída actualmente por 7 elementos.⁴⁰⁴

A actuação da *Accessible Portugal* é desenvolvida de forma personalizada, permitindo aos seus clientes o acesso aos mesmos momentos de lazer disponíveis para os turistas sem limitações, potenciando um diversificado leque de acções que vai desde o salto de pára-quedas à típica casa de fados de Alfama.⁴⁰⁵

São providenciados serviços específicos indispensáveis como transportes em veículos adaptados, alojamento acessível, restaurantes acessíveis, visitas a museus e locais históricos acessíveis, e proporcionado apoio personalizado em função das necessidades.⁴⁰⁶

No entanto, a *Accessible Portugal* não proporciona actividades apenas para pessoas com mobilidade reduzida. A sua missão é proporcionar bons momentos a todos, incluindo quem tem mobilidade reduzida.⁴⁰⁷

Em Janeiro de 2009, foi distinguida na quarta edição dos Prémios Turismo de Portugal, na categoria "Serviços".

⁴⁰⁴ NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL NO TURISMO PARA TODOS (Conferência Internacional, 19 e 20 Novembro 2009, Lousã) Apresentação *powerpoint* de Ana Garcia na conferência, 19 Novembro

⁴⁰⁵ ACCESSIBLE PORTUGAL (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.accessibleportugal.com/pt/main.php?content=quemsomos.html>>

⁴⁰⁶ ACCESSIBLE PORTUGAL (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.accessibleportugal.com/pt/main.php?content=quemsomos.html>>

⁴⁰⁷ ACCESSIBLE PORTUGAL (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.accessibleportugal.com/pt/main.php?content=faq.html>>

6.3.3. FRANCESC ARAGALL I CLAVÉ

Francesc Aragall é um conhecido e conceituado especialista em Acessibilidade e *Design for All*. Licenciado em Pedagogia Terapêutica, desenvolve a sua actividade profissional nos campos da anatomia, ergonomia, biomecânica, Acessibilidade e *Design for All*, conceito disseminado na Europa através do então denominado *European Institute for Design and Disability*⁴⁰⁸ (EIDD), do qual foi presidente entre 1998 e 2001.

Entre 1988 e 1993 foi responsável pela acessibilidade urbana, transporte e ajudas técnicas no *Ayuntamiento* de Barcelona, tendo colaborado nos preparativos para os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 1992.

Assumiu, de 1994 a 1998, a gestão do *Consorti de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal* (CRID), cujo objectivo é melhorar a qualidade de vida da população através da acessibilização do espaço construído.⁴⁰⁹

Foi membro do *Conselho para a Promoção da Acessibilidade e Supressão de Barreiras Arquitectónicas* da *Generalitat de Catalunya*, e Patrono do *Centre de Disseny*⁴¹⁰ de Barcelona (BCD).⁴¹¹ É autor de manuais, livros e artigos no âmbito do *Design for All*, tendo participado em vários projectos de investigação, congressos e conferências nesta área.⁴¹² Para além de leccionar em diversos *Masters* e cursos de Doutoramento na Universidade de Barcelona, é Director Geral da *ProAsolutions*⁴¹³ e Presidente da *Design for All Foundation*⁴¹⁴, ambas sediadas em Barcelona.⁴¹⁵

⁴⁰⁸ EIDD - DESIGN FOR ALL EUROPE (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.designforalleurope.org/>>

⁴⁰⁹ FRANCESC ARAGALL I CLAVÉ (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.francesc-aragall.info/esp/curriculum.html>>

⁴¹⁰ BARCELONA CENTRE DE DISSENY (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.bcd.es/ca/page.asp?id=1>>

⁴¹¹ BARCELONA CENTRE DE DISSENY (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.bcd.es/ca/page.asp?id=1>>

⁴¹² FRANCESC ARAGALL I CLAVÉ (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.francesc-aragall.info/eng/publicacions.html>>

⁴¹³ PRO A SOLUTIONS (online). Disponível na Internet:

<URL: http://proa.azplus.info/?page_id=9>

⁴¹⁴ DESIGN FOR ALL FOUNDATION (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.designforall.org/es/index.php>>

⁴¹⁵ FRANCESC ARAGALL I CLAVÉ (online). Disponível na Internet:

6.3.4. IMMA BONET i PEDROL

Imma Bonet é Patrona Executiva da *Design for All Foundation*⁴¹⁶, onde é responsável pelo desenvolvimento de diversos projectos: *Design for All em Universidades Espanholas, Bandeira de Cidades e Vilas para Todos, Sistema de Auditoria para o Uso do Design for All nas Empresas*, entre outros.⁴¹⁷

Embora com formação inicial noutra área, desenvolveu a carreira profissional no campo da Deficiência e da Acessibilidade: foi Directora da *ProAsolutions*⁴¹⁸, pertenceu ao Quadro de Executivos do *CRID*, foi responsável pelas Relações Externas do Governo da Província de Barcelona e representante das pessoas com deficiência física no Conselho Directivo do *Institut Municipal de Persones amb Discapacitat*⁴¹⁹ de Barcelona.⁴²⁰

6.3.5. MARCUS ORMEROD

Marcus Ormerod é Professor na University of Salford, onde lecciona, entre outros temas, Acessibilidade e Design Inclusivo. É Director da *SURFACE*⁴²¹ – *Inclusive Design Research Centre*⁴²², centro de excelência em investigação, ensino e consultoria no âmbito do Design Inclusivo.⁴²³

<URL: <http://www.francesc-aragall.info/esp/curriculum.html>>

⁴¹⁶ DESIGN FOR ALL FOUNDATION (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.designforall.org/es/index.php>>

⁴¹⁷ DESIGN FOR ALL INSTITUTE OF ÍNDIA (2007) *Design for All*, Vol. 2, Nº 10, October (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.designforall.in/newsletter_oct_2007.pdf >

⁴¹⁸ PRO A SOLUTIONS (online). Disponível na Internet:

<URL: http://proa.azplus.info/?page_id=9>

⁴¹⁹ INSTITUT MUNICIPAL DE PERSONES AMB DISCAPACITAT (online) Disponível na Internet:

<URL: http://w3.bcn.es/V43/Home/V43HomeLinkPl/0,3632,76462392__1,00.html>

⁴²⁰ DESIGN FOR ALL INSTITUTE OF ÍNDIA (2007) *Design for All*, Vol. 2, Nº 10, October (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.designforall.in/newsletter_oct_2007.pdf >

⁴²¹ SURFACE – INCLUSIVE DESIGN RESEARCH CENTRE | UNIVERSITY OF SALFORD (online)

<URL: <http://www.surface.salford.ac.uk/>>

⁴²² T.L.: Centro de Investigação de Design Inclusivo

⁴²³ UNIVERSITY OF SALFORD (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.sobe.salford.ac.uk/profmarcusormerod/>>

6.3.6. PETER NEUMANN

Peter Neumann é presidente do *EDAD – Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V.*⁴²⁴ e membro do *EIDD – Design for All Europe*.

Especialista na área da Acessibilidade, é membro do grupo de peritos responsáveis pela elaboração do *ECA – European Concept for Accessibility*,⁴²⁵ membro da *AGD – Allianz Deutscher Designer e.V.*⁴²⁶ e da *ENAT – European Network for Accessible Tourism*⁴²⁷.

Em 2003 integrou o “European Commission Expert Working Group on Accessibility”⁴²⁸.

Para além de leccionar no Departamento de Geografia da Universidade de Münster, é professor convidado nas Universidades de Lund (Suécia) e Perugia (Itália).

É Director da *Neumann Consult*, empresa sediada em Münster que desempenha a sua actividade nas áreas do Urbanismo, Desenvolvimento Regional, Turismo, Acessibilidade e *Design for All*.⁴²⁹

6.3.7. RENATO BISPO

Renato Bispo exerce actividade profissional como equiparado a Professor Assistente na Escola Superior de Artes e Design do Instituto Politécnico de Leiria. É investigador associado do ID+ Instituto Investigação em Design Media e Cultura e consultor regular na área do design inclusivo do Centro Português de Design.

Participa regularmente como orador em seminários e conferências nacionais e internacionais e já publicou vários livros e artigos na área do design inclusivo.

Encontra-se a desenvolver estudos para obtenção do Grau de Doutoramento em Design na Universidade de Aveiro.⁴³⁰

⁴²⁴ T.L.: Instituto Europeu de Design para Todos, na Alemanha (EDAD)

⁴²⁵ T.L.: Conceito Europeu de Acessibilidade

⁴²⁶ T.L.: União dos Designers Alemães

⁴²⁷ T.L.: Rede Europeia de Turismo Acessível

⁴²⁸ T.L.: Grupo de Trabalho de Peritos em Acessibilidade da Comissão Europeia

⁴²⁹ NEUMANN-CONSULT (online) Disponível na Internet: <URL: <http://www.neumann-consult.com/38903.html>>

⁴³⁰ Informação disponibilizada pelo próprio

6.3.8. CARLOS PEREIRA

Carlos Pereira é licenciado em Ciências Sociais e Políticas pela Universidade Técnica de Lisboa. Técnico do Instituto Nacional para a Reabilitação, tem com principais áreas de actividade a Acessibilidade, o *Design for All*, o Turismo Acessível e as Estatísticas. É coordenador do *Projecto Praia Acessível – Praia para Todos*, cujo objectivo é dotar as zonas balneares de condições que permitam o seu usufruto por todas as pessoas, independentemente da sua idade ou nível de capacidade, e membro das redes *EuCAN – European Concept for Accessibility Network*⁴³¹ e *EDeAN – European Design for All e-Accessibility Network*^{432 433}.

6.3.9. PEDRO HOMEM GOUVEIA

Pedro Homem Gouveia é arquitecto no Núcleo de Acessibilidade da Câmara Municipal de Lisboa, onde coordena os serviços de esclarecimento de dúvidas e de consultoria. Especializou-se em Acessibilidade nos E.U.A. exercendo, há cerca de 10 anos, funções neste âmbito, inclusive como formador. É especialista em Participação Pública e na auscultação de utilizadores de espaços, com formação da *International Association for Public Participation*. Preside a *Projectar para Todos* – associação sem fins lucrativos, e é gerente da *Include* – empresa que ajuda os seus parceiros a criar espaços e serviços utilizáveis por pessoas de todas as idades e capacidades.⁴³⁴

⁴³¹ T.L.: Rede Europeia Conceito de Acessibilidade

⁴³² T.L.: Rede Europeia de Design para Todos e e-Acessibilidade

⁴³³ NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL NO TURISMO PARA TODOS (Conferência Internacional, 19 e 20 Novembro 2009, Lousã) Documento de Apresentação das Comunicações e respectivos Conferencistas

⁴³⁴ Disponível na Internet:

<URL: <http://www.blogger.com/profile/12335104295420380694>>

6.3.10. JORGE FALCATO

Jorge Falcato é Arquitecto no Núcleo de Acessibilidade do Departamento de Acção Social da Câmara Municipal de Lisboa, onde é responsável pelas áreas da formação, informação e sensibilização. É membro do Grupo de Missão *Envelhecimento e Intervenção Municipal* que realizou o *Plano Gerontológico Municipal*.

Representa tecnicamente a C.M.L. no *Observatório Europeu Cidades e Vilas para Todos*. Em 2005 foi consultor no projecto *Disability and Inclusive Development in Brazil*, promovido pelo Banco Mundial.

Representou a C.M.L. no Projecto *Design Inclusivo* (2001-2004), integrado na iniciativa comunitária EQUAL, em parceria com o Centro Português de Design, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa e ACAPO.

Em Dezembro de 2004 recebeu o *Ron Mace Designing for the 21st Century Award*, prémio atribuído pela organização americana *Adaptive Environments* por 20 anos de actividade de disseminação e formação na área do Design Universal.

Integrou as Direcções da Associação Portuguesa de Deficientes e da Associação Portuguesa para o Design em Reabilitação.⁴³⁵

6.3.11. ANDRÉ BARATA MOURA

André Barata Moura é licenciado em economia.

Trabalha, desde 1999, no Observatório do Turismo de Lisboa, organismo especializado em estudos e dedicado a monitorizar os resultados das operações do turismo na cidade, sendo seu Director desde 2003.⁴³⁶

Neste contexto, é conhecedor das dinâmicas do turismo, tendo um ponto de vista privilegiado sobre o mercado turístico de Lisboa.

⁴³⁵ Informação disponibilizada pelo próprio

⁴³⁶ Informação disponibilizada pelo próprio

6.3.12. ERNESTO CARVALHINHO

Ernesto Carvalhinho é Provedor Municipal das Pessoas com Incapacidade da Lousã desde 2004. É um dos principais impulsionadores do desenvolvimento do Turismo Acessível em Portugal, sendo membro co-fundador dos projectos *Lousã: Destino de Turismo Acessível* e *REDA – Rede Europeia de Destinos de Turismo Acessível*.

Desenvolveu diversificadas funções na Associação *ARCIL – Associação para a Recuperação de Cidadãos Inadaptados da Lousã* entre 1978 e 2001.

Participou em vários projectos-piloto nacionais na área da integração da pessoa portadora de deficiência, tendo co-fundado a *FORMEM – Federação Nacional de Centros de Formação Profissional e Emprego de Pessoas com Deficiência*⁴³⁷ e impulsionado a adesão nacional à Rede Europeia *EAPH – European Association for People with Handicap*⁴³⁸.

É consultor dos Departamentos de Estados – Educação, Emprego e Segurança Social, em questões relacionadas com a reabilitação de pessoas com deficiência.⁴³⁹

6.3.13. ANTÓNIO SILVA PINA

António Silva Pina é Professor Auxiliar na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Desenvolve investigação sobre *Destinos, Produtos e Mercados Turísticos* e é membro e colaborador da *Tourism Research Informations Network*⁴⁴⁰.

Divulgou, em 2004, o projecto *MOTIVTUR – Estudo das Motivações dos Turistas na Escolha de Portugal como Destino Turístico* e, em 2006, publicou *Subsídios para a interpretação do Turismo Residencial*, ambos no âmbito do seu trabalho no *CISE – Centro de Investigações Sociais e Empresariais da Universidade Lusófona*.⁴⁴¹

⁴³⁷ FORMEM (online) Disponível na Internet: <URL: <http://www.formem.org/>>

⁴³⁸ T.L.: Associação Europeia para Pessoas Portadoras de Deficiência

⁴³⁹ Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lousa.pt/docs/provedoria/curriculo_josepaiva.pdf>

⁴⁴⁰ T.L.: Rede de Investigação e Informação sobre Turismo

⁴⁴¹ Disponível na Internet: <URL: <http://www.degois.pt/visualizador/cv.jsp?key=8475877605497964>>

6.3.14. PETE KERCHER

Pete Kercher é formado em Direito pela *Southampton University* e especializado em Política Internacional da Juventude, em Comunicação, Arte, Arquitectura e Design. É um dos membros fundadores, em 1993, do *EIDD – Design for All Europe*⁴⁴², tendo pertencido à sua Comissão Executiva entre 1997 e 2007 e sido seu Presidente de 2003 a 2007.⁴⁴³

Como presidente do *EIDD*, empenhou-se em angariar massa crítica – tendo o número de membros oficiais aumentado de 4 para 15 países em quatro anos, e em disseminar o conceito de *Design for All* – a *Declaração EIDD Estocolmo*⁴⁴⁴ foi redigida e aprovada em 2004.⁴⁴⁵ Foi também responsável, durante este período, pela criação de um ciclo de conferências sobre temas como *Culture for All*, *Work for All*, *Tourism for All* e *Design for All*.⁴⁴⁶

Em 1994 funda a dependente italiana da EIDD, a *IIDD – Design for All Italia*⁴⁴⁷, da qual foi Presidente entre 1997 e 1999. Actualmente é embaixador itinerante do EIDD.⁴⁴⁸

⁴⁴² EIDD – DESIGN FOR ALL EUROPE (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.designforalleurope.org/>>

⁴⁴³ FUNDAÇÃO LIGA (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.fundacaoliga.pt/media/38/File/Actualidades/DesignForHumanDiversity_Info.pdf>

⁴⁴⁴ EIDD – DESIGN FOR ALL EUROPE (2004) *The EIDD Stockholm Declaration 2004* (online)

Disponível na Internet:

<URL:<http://www.designforalleurope.org/Design-for-All/EIDD-Documents/Stockholm-Declaration/>>

⁴⁴⁵ Disponível na Internet:

<URL: <http://www.iccaworld.com/dbs/congress2007/files/Pete%20Kercher%20-%20CV.pdf>>

⁴⁴⁶ T.L.: *Cultura para Todos, Trabalho para Todos, Turismo para Todos, Design para Todos*

⁴⁴⁷ IIDD – DESIGN FOR ALL ITALIA (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.dfaitalia.it/>>

⁴⁴⁸ FUNDAÇÃO LIGA (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.fundacaoliga.pt/media/38/File/Actualidades/DesignForHumanDiversity_Info.pdf>

6.3.15. ISABELLA STEFFAN

Isabella Steffan é formada em Arquitectura e em Ergonomia, ocupando o cargo de presidente da Sociedade de Ergonomistas Italiana em Lombardia.

Co-fundadora da *ENAT*⁴⁴⁹ – *European Network for Accessible Tourism*⁴⁵⁰, consultora do site do *Instituto de Cegos de Milão* e professora de Ergonomia e *Design for All* em várias instituições, trabalha no campo das Acessibilidades desde 1981.⁴⁵¹

É especialista em projecto de ambientes, de roteiros pedonais, de produtos e de serviços *for All*.⁴⁵²

6.3.16. LUÍS BOAVIDA PORTUGAL

Luís Boavida Portugal é Director do Departamento de Empreendimentos e Actividades do Turismo de Portugal. Licenciado em Arquitectura, é Mestre em Planeamento Regional e Urbano e Doutor na área da Reabilitação Urbana.

Leccionou, enquanto Professor Convidado, na Universidade de Évora e na Universidade Nova de Lisboa. É Professor Coordenador na Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril e Presidente da Comissão Coordenadora do Mestrado em Turismo.⁴⁵³

Em 2003 foi orientador de um projecto académico sobre Design Inclusivo em hotelaria. No âmbito da apreciação de projectos de empreendimentos turísticos pelo Turismo de Portugal procede, desde 2007, à aplicação da normativa sobre acessibilidade.⁴⁵⁴

⁴⁴⁹ ENAT – EUROPEAN NETWORK FOR ACCESSIBLE TOURISM (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.about>>

⁴⁵⁰ T.L.: Rede Europeia de Turismo Acessível

⁴⁵¹ NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL NO TURISMO PARA TODOS (Conferência Internacional, 19 e 20 Novembro 2009, Lousã) Documento de Apresentação das Comunicações e respectivos Conferencistas

⁴⁵² ISABELLA TIZIANA STEFFAN – PROGETTAZIONE & RICERCA (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.studiosteffan.it/EN/index.html>>

⁴⁵³ ESCOLA SUPERIOR DE HOTELARIA E TURISMO DO ESTORIL (online) Disponível na Internet: <URL:

http://beta.eshte.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=1371>

6.3.17. ELISABETH KASTENHOLZ

Elisabeth Kastenholtz é licenciada em *Administración Pública*, na Alemanha, e em *Gestão e Planeamento em Turismo*, pela Universidade de Aveiro. É Mestre em *Gestão de Empresas* pelo Instituto Superior de Estudos Empresariais do Porto e Doutorada em *Turismo*. Membro do Conselho Científico de quatro revistas científicas sobre turismo e marketing, é revisora do *Journal of Sustainable Tourism*, *Tourism Management* e *Journal of Rural Studies*. É coordenadora do projecto *Estudo das Necessidades de Acesso ao Recreio, Lazer e Turismo das Pessoas com Incapacidade da Lousã* e perita em turismo no âmbito do projecto *Mobilidade, Inovação e Território*, desenvolvido pela Região Centro de Portugal e Castilla y León.⁴⁵⁵

6.3.18. ENRIQUE ROVIRA-BELETA

Enrique Rovira-Beleta é licenciado em Arquitectura pela *Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona*, com especialização em *Edificación y Accesibilidad*. É reconhecido internacionalmente pelo trabalho que tem desenvolvido na área da acessibilidade e supressão de barreiras arquitectónicas. Entre outro projectos, colaborou na elaboração do *Plan Integral de Promoción del Deporte y de la Actividad Física*, dirigiu a equipa de redacção do *Estudo de Viabilidade do Plano de Acessibilidade do Conjunto Monumental de Alhambra e Generalife de Granada* e foi o responsável pela equipa técnica em matéria de acessibilidade no âmbito da *EXPO de Zaragoza*.⁴⁵⁶ Colabora com diversas instituições, fundações e associações no campo da acessibilidade, entre outras com a *UPC – Universidad Politécnica de Cataluña* e o *IMD – Instituto Municipal de Personas con Disminución de Barcelona*. Foi responsável pela acessibilidade e supressão de barreiras arquitectónicas no âmbito dos *Jogos Olímpicos e Paralímpicos* de 1992. Colaborou na redacção de várias leis e normativas de promoção da acessibilidade e é membro de vários júris de atribuição de prémios neste contexto.⁴⁵⁷

⁴⁵⁴ Informação disponibilizada pelo próprio

⁴⁵⁵ NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL NO TURISMO PARA TODOS (Conferência Internacional, 19 e 20 Novembro 2009, Lousã) Documento de Apresentação das Comunicações e respectivos Conferencistas

⁴⁵⁶ Informação disponibilizada pelo próprio

⁴⁵⁷ ROVIRA BELETA ARQUITECTO (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.rovira-beleta.com/empresa_curriculum.asp>

6.4. ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DA OPINIÃO DOS ESPECIALISTAS

Tendo em conta a dimensão da Amostra – composta por um número restrito de dezoito especialistas em Turismo, Acessibilidade e *Design for All* – considerou-se pertinente referir no relatório o número de respostas a cada questão, ao invés de percentagens.

6.4.1. PERGUNTAS DE ÂMBITO CONTEXTUAL GERAL

A primeira questão de âmbito contextual geral que relaciona “acessibilidade no espaço público”, “turismo sénior” e “qualidade de vida da população” obteve uma homogeneidade de respostas, na medida em que as opiniões dos 18 especialistas inquiridos foram maioritariamente de concordância em relação às afirmações apresentadas. É importante referir que as respostas neutras (não concordo nem discordo) tiveram fontes distintas, não sendo esta a resposta usual de nenhum dos membros do painel de especialistas.

Dezassete especialistas concordam que “*a acessibilidade é uma característica fundamental de um espaço público de qualidade*”. Um especialista respondeu não concordar ou discordar desta afirmação. Não se registam discordâncias ou incertezas.



Figura 117: Resposta dos especialistas à afirmação “*a acessibilidade é uma característica fundamental de um espaço público de qualidade*”.

A afirmação “*um destino acessível é turisticamente mais atractivo*” tem a concordância de 17 especialistas, tendo um dos inquiridos respondido não concordar ou

discordar da mesma. Não se registam discordâncias ou incertezas.



Figura 118: Resposta dos especialistas à afirmação "um destino acessível é turisticamente mais atractivo".

Dezasseis especialistas admitem que "um destino com um espaço público acessível é mais procurado pelo turismo sénior". Um especialista não concorda nem discorda desta afirmação, outro discorda. Não se registam incertezas.

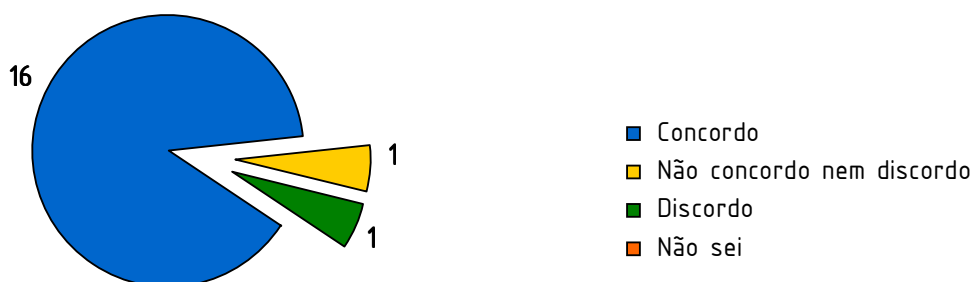


Figura 119: Resposta dos especialistas à afirmação "um destino com um espaço público acessível é mais procurado pelo turismo sénior".

Os dezoito especialistas concordam que "um espaço público acessível contribui para o desenvolvimento do turismo sénior".



Figura 120: Resposta dos especialistas à afirmação "um espaço público acessível contribui para o desenvolvimento do turismo sénior".

Embora apenas catorze admitam que *"um espaço público acessível é mais procurado pela sua população residente"* (tendo os restantes quatro respondido não concordar nem discordar), todos concordam que *"a acessibilidade no espaço público contribui para a melhoria de vida da sua população residente"*.

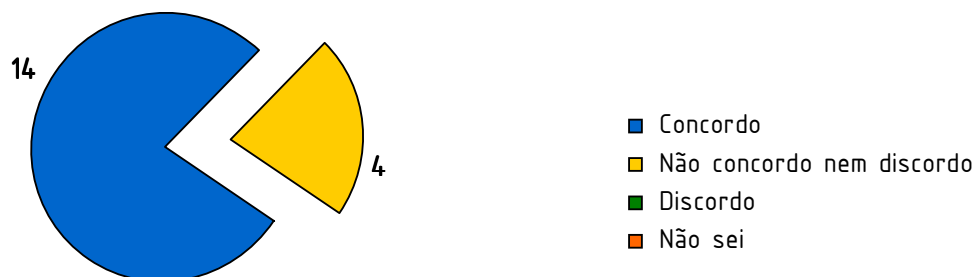


Figura 121: Resposta dos especialistas à afirmação *"um espaço público acessível é mais procurado pela sua população residente"*.

Da mesma forma, é unânime a opinião dos especialistas no que refere à relação entre *"turismo sénior"* e *"promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas"*. Todos concordam que *"o sector do turismo, designadamente o turismo sénior, poderá servir de pretexto para promover a acessibilidade do espaço público nas zonas turísticas"*.



Figura 122: Resposta dos especialistas às afirmações *"a acessibilidade no espaço público contribui para a melhoria de vida da sua população residente"* e *"o sector do turismo, designadamente o turismo sénior, poderá servir de pretexto para promover a acessibilidade do espaço público nas zonas turísticas"*.

Dezasseis especialistas concordam que *"o desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade implica a promoção da acessibilidade"*, tendo dois respondido não concordar nem discordar. Também a afirmação *"o desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade num determinado contexto contribui para a melhoria de vida da sua população residente"*, conta com a concordância de dezasseis especialistas. Os restantes dois especialistas não concordam nem discordam. Não se registam discordâncias ou incertezas.

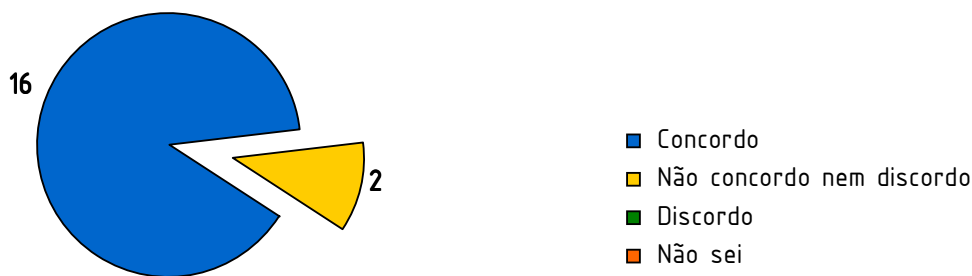


Figura 123: Resposta dos especialistas às afirmações *"o desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade implica a promoção da acessibilidade"* e *"o desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade num determinado contexto contribui para a melhoria de vida da sua população residente"*.

Sintetizam-se as respostas dos especialistas:

	Concordo	Não Concordo Nem Discordo	Discordo	Não Sei
A acessibilidade é uma característica fundamental de um espaço público de qualidade.	17	1	-	-
Um destino acessível é turisticamente mais atractivo.	17	1	-	-
Um destino com um espaço público acessível é mais procurado pelo turismo sénior.	16	1	1	-
Um espaço público acessível contribui para o desenvolvimento do turismo sénior.	18		-	-
Um espaço público acessível é mais procurado pela sua população residente.	14	4	-	-
A acessibilidade no espaço público contribui para a melhoria de vida da sua população residente.	18	-	-	-
O sector do turismo, designadamente o turismo sénior, poderá servir de pretexto para promover a acessibilidade do espaço público nas zonas turísticas.	18	-	-	-
O desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade implica a promoção da acessibilidade.	16	2	-	-
O desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade num determinado contexto contribui para a melhoria de vida da sua população residente.	16	2	-	-

Quadro 1: Síntese das respostas dos peritos à primeira questão de âmbito contextual geral

A primeira questão de âmbito contextual geral, pergunta fechada e de resposta obrigatória, foi complementada por uma questão aberta, de resposta facultativa:

Relativamente às afirmações anteriores, gostaria de acrescentar/sugerir algo?

Obteve-se resposta de onze especialistas:

Algumas respostas reforçam a relação entre as variáveis presentes nas afirmações anteriores, acrescentando que todos os turistas urbanos procuram os espaços urbanos mais acessíveis e reconhecendo o desenvolvimento de destinos turísticos acessíveis como uma inegável oportunidade de mercado. É feita referência à sustentabilidade económica de um destino acessível, não apenas no tempo presente mas, decorrente do envelhecimento populacional, também a médio e longo prazo.

Porém, é chamada a atenção para o facto do turismo sénior ser apenas um segmento de um universo mais amplo de turistas que procuram e valorizam a acessibilidade, requisito fundamental de um turismo de qualidade que contribui para melhorar a segurança da diversidade de utilizadores de um espaço público.

É frisado por vários especialistas o facto da diferença ser uma limitação apenas se o projecto não a considerar e reconhecida a acessibilidade como uma vantagem para todos os cidadãos, independentemente destes terem ou não mobilidade reduzida, e serem ou não portadores de deficiência.

6.4.2. PERGUNTAS DE ÂMBITO CONTEXTUAL ESPECÍFICO: A CIDADE DE LISBOA

Apenas um dos dezoito especialistas não conhece a cidade de Lisboa.

Tendo em conta que as questões seguintes se referem ao âmbito contextual específico de Lisboa, a constituição da amostra é alterada para apenas dezassete especialistas.

6.4.2.1. LISBOA É ACESSÍVEL?

Dos dezassete especialistas inquiridos sobre a acessibilidade de Lisboa, quinze consideram-na **não acessível** e dois **acessível**.

Importa referir que as duas respostas divergentes provêm de especialistas da área do Turismo, para os quais as questões relativas à Acessibilidade e ao *Design for All* não são decerto tão sensíveis como para os especialistas destas áreas específicas.

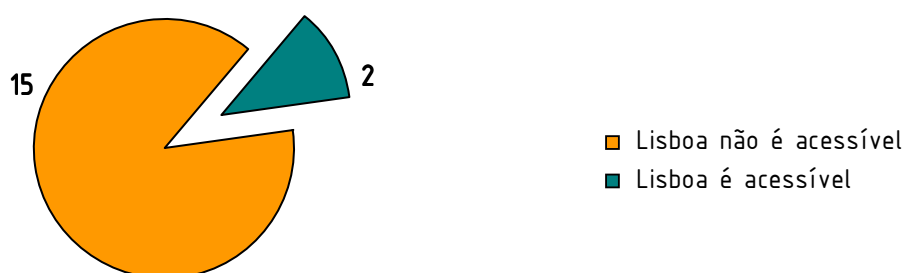


Figura 124: Resposta dos especialistas à questão "Na globalidade, considera a cidade de Lisboa acessível?"

Em resposta à pergunta aberta obrigatória *Justifique a resposta anterior*, a inacessibilidade do espaço público da cidade de Lisboa é fundamentada quase unanimemente na tipologia de pavimento utilizado (irregular, escorregadio, mal conservado); na ausência e inconstância de soluções de rebaixamentos adoptados para os passeios e passagens de peões; no estacionamento indevido de veículos em território do peão; na falta de transportes públicos e paragens acessíveis e na topografia da cidade, que favorece a construção de acessos em escada.

São ainda referidas a estrutura urbana antiga com ruas e passeios estreitos; a existência de intervenções pontuais ao invés de percursos acessíveis; a inércia por parte das entidades fiscalizadoras no que respeita às acessibilidades e ao estacionamento; a falta de hotéis, serviços acessíveis e WC's públicos acessíveis.

São também apontadas como causas da inacessibilidade da cidade de Lisboa a falta de interesse em investir na acessibilidade e a fraca promoção da potencialidade do turismo para todos.

Os dois especialistas que consideram, na globalidade, a cidade de Lisboa acessível referiram, porém, a existência de zonas críticas cujo acesso será sempre mais limitado.

6.4.2.2. NÍVEL DE CONHECIMENTO SOBRE A CIDADE DE LISBOA

O conhecimento dos especialistas sobre as zonas turísticas da cidade de Lisboa é bastante diversificado.

Dos dezassete inquiridos, dezasseis conhecem a Baixa, a Avenida da Liberdade e o Bairro Alto. Quinze conhecem as zonas turísticas do Chiado, Castelo e Belém.

Catorze inquiridos responderam conhecer Alfama e onze a Mouraria.

Dezassete especialistas afirmaram conhecer o Parque das Nações.

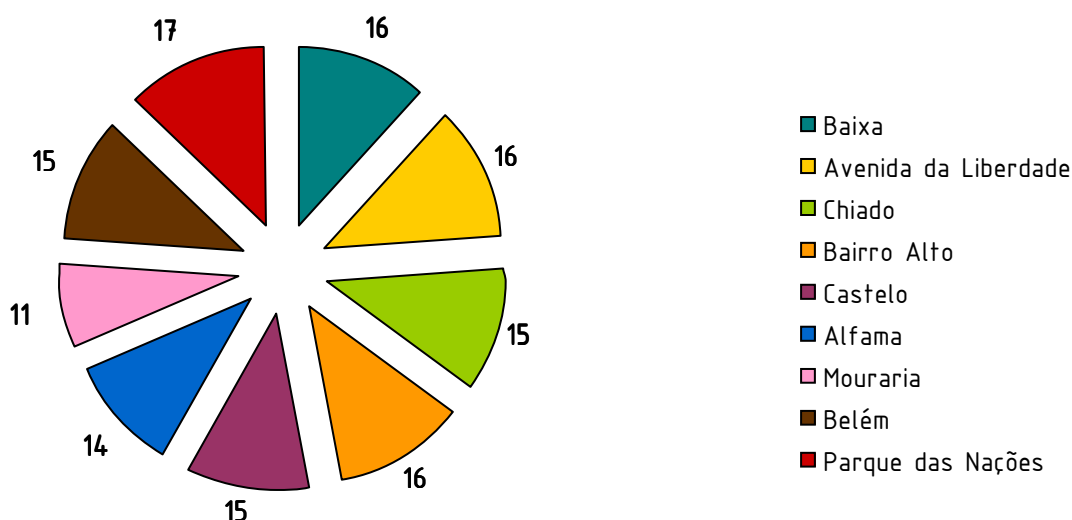


Figura 125: Número de especialistas que conhecem as várias zonas turísticas de Lisboa

6.4.2.3. NÍVEL DE ACESSIBILIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE

A questão seguinte, referente ao nível de acessibilidade do espaço público das zonas turísticas supracitadas, obteve respostas bastante diversificadas.

Um dos especialistas optou por não responder a esta questão, justificando a sua decisão com o facto de não conhecer suficientemente bem o espaço público da cidade por este lhe ser inacessível ou exigir muito esforço.

Analisam-se, por este motivo, as respostas de apenas dezasseis especialistas, as quais são sintetizadas graficamente e através de quadros.

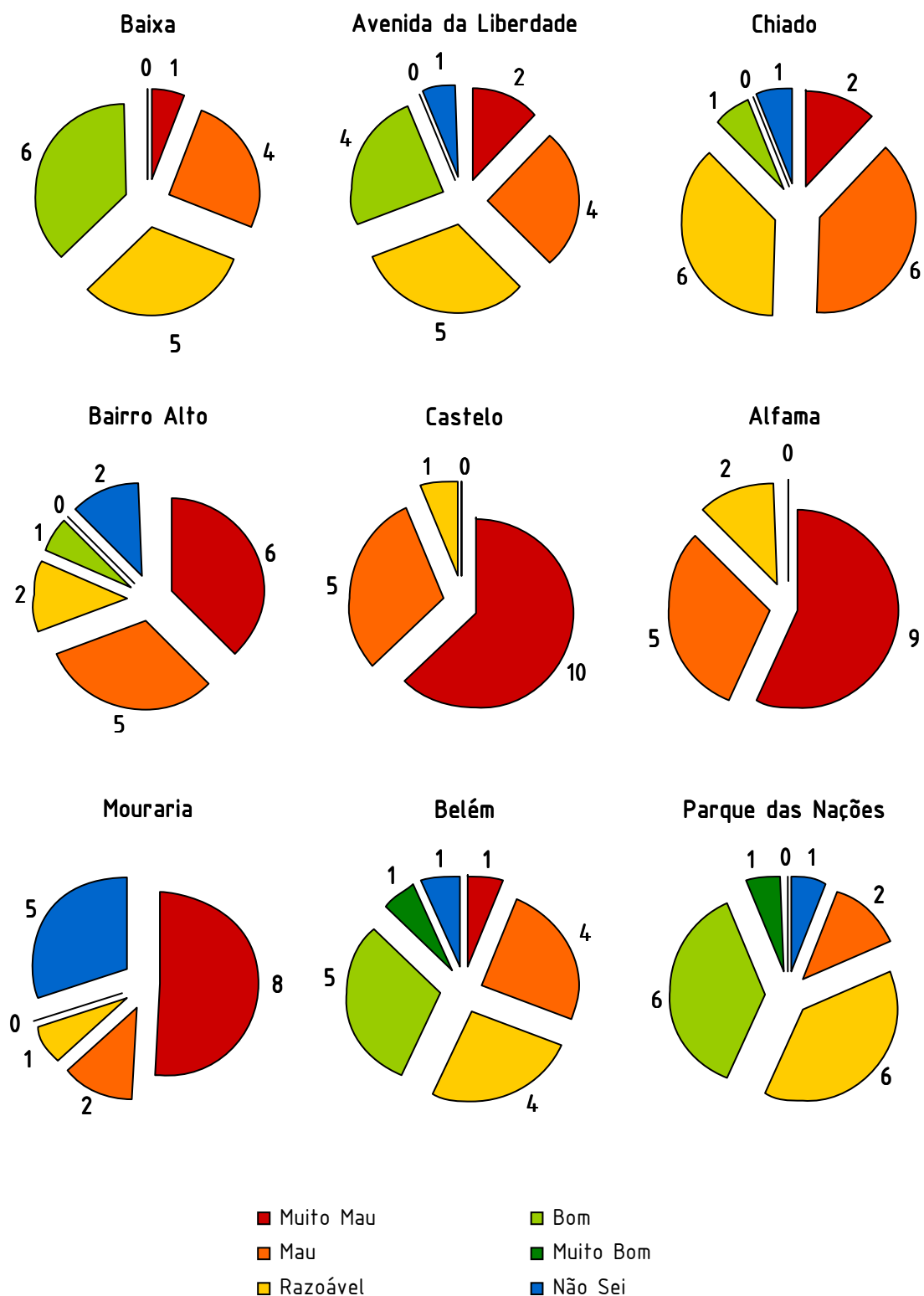


Figura 126: Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas inquiridos

Como se pode verificar, **as zonas consideradas mais acessíveis pelos especialistas são o Parque das Nações, Belém, a Baixa e a Avenida da Liberdade.**

Relativamente ao espaço público do **Parque das Nações**, o seu nível de acessibilidade é considerado Muito Bom por um especialista, Bom por seis especialistas, Razoável por seis, Mau por dois e Muito Mau por um.

O nível de acessibilidade do espaço público de **Belém** é classificado como Muito Bom por um especialista, Bom por cinco, Razoável por quatro, Mau por quatro e Muito Mau por um. Um dos especialistas não conhece as condições de acessibilidade do espaço público desta área.

Seis especialistas consideram Bom o nível de acessibilidade do espaço público da **Baixa**, cinco consideram-no Razoável, quatro Mau e um Muito Mau.

O nível de acessibilidade do espaço público da **Avenida da Liberdade** é Bom segundo a opinião de quatro especialistas, Razoável segundo cinco, Mau de acordo com quatro e Muito Mau na opinião de dois. É desconhecido por um dos especialistas.

As zonas consideradas menos acessíveis pelos especialistas são o Chiado, o Bairro Alto, Alfama, Mouraria e Castelo.

Um especialista considera que o nível de acessibilidade do espaço público do **Chiado** é Bom, seis classificam-no como Razoável, seis como Mau e dois como Muito Mau. Um dos especialistas responde não saber.

O nível de acessibilidade do espaço público do **Bairro Alto** é considerado Muito Mau por seis especialistas, Mau por cinco, Razoável por dois e Bom apenas por um. Dois especialistas declaram não ter conhecimento sobre esta zona turística.

Nove especialistas afirmam que o espaço público de **Alfama** tem um nível de acessibilidade Muito Mau, cinco Mau e dois Razoável.

Já o nível de acessibilidade da **Mouraria** é desconhecido por cinco especialistas, considerado Muito Mau por oito, Mau por dois e Razoável por um.

Das zonas turísticas referidas, o **Castelo** é considerada a menos acessível, com um nível de acessibilidade Muito Mau na opinião de dez especialistas, Mau na opinião de cinco e Razoável na de um.

	Muito Mau	Mau	Razoável	Bom	Muito Bom	Não Sei
Baixa	1	4	5	6	-	-
Avenida da Liberdade	2	4	5	4	-	1
Chiado	2	6	6	1	-	1
Bairro Alto	6	5	2	1	-	2
Castelo	10	5	1	-	-	-
Alfama	9	5	2	-	-	-
Mouraria	8	2	1	-	-	5
Belém	1	4	4	5	1	1
Parque das Nações	1	2	6	6	1	-

MAIS acessível
Parque das Nações
Belém
Baixa
Avenida da Liberdade
Chiado
Bairro Alto
Alfama
Mouraria
Castelo
MENOS acessível

Quadro 2 (esq.): Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas inquiridos

Quadro 3 (dir.): Escala comparativa do nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, de acordo com a opinião dos especialistas inquiridos

Embora a opinião sobre o nível de acessibilidade do espaço público das zonas mencionadas não seja consensual, é notório o facto dos especialistas da área do turismo o classificarem de forma mais positiva que os da área do *Design for All* – ainda que as duas áreas não estejam equitativamente representadas na amostra.

	Muito Mau	Mau	Razoável	Bom	Muito Bom	Não Sei
Baixa	-	-	1	3	-	-
Avenida da Liberdade	-	-	2	2	-	-
Chiado	-	-	3	1	-	-
Bairro Alto	-	1	2	1	-	-
Castelo	-	3	1	-	-	-
Alfama	-	2	2	-	-	-
Mouraria	-	2	1	-	-	1
Belém	-	-	1	2	1	-
Parque das Nações	-	-	-	3	1	-

	Muito Mau	Mau	Razoável	Bom	Muito Bom	Não Sei
1	4	4	3	-	-	
2	4	3	2	-	1	
2	6	3	-	-	1	
6	4	-	-	-	2	
10	2	-	-	-	-	
9	3	-	-	-	-	
8	-	-	-	-	4	
1	4	3	3	-	1	
1	2	6	3	-	-	

Quadro 4 (esq.): Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas em Turismo

Quadro 5 (dir.): Nível de acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas em Acessibilidade e *Design for All*

6.4.2.4. ASPECTOS IMPORTANTES PARA GARANTIR A ACESSIBILIDADE

Após conhecer a opinião dos especialistas sobre o nível de acessibilidade das várias zonas turísticas da cidade de Lisboa, interessava saber quais os aspectos que estes consideraram importantes para garantir a acessibilidade nestas zonas.

A resposta obteve-se através de uma pergunta fechada obrigatória que contou com a colaboração dos dezassete especialistas da amostra.

Rede de percursos pedonais contínua e coerente	15 peritos
Percursos pedonais livres de obstáculos	17 peritos
Percursos pedonais reservados ao peão	12 peritos
Percursos pedonais sem inclinações excessivas	13 peritos
Passeio suficientemente largo para cruzamento de 2 peões, independentemente da sua forma de deslocação	11 peritos
Piso de calçada bem conservado	15 peritos
Substituição do actual piso de calçada	11 peritos
Atravessamentos a intervalos regulares	15 peritos
Atravessamentos adequadamente rampeados	16 peritos
Atravessamentos bem iluminados	11 peritos
Atravessamentos com faixa de aproximação de cor contrastante	11 peritos
Atravessamentos com faixa de aproximação de diferente textura	14 peritos
Existência de semaforização nos atravessamentos	11 peritos
Em caso de semaforização, tempo de atravessamento adequado para pessoas com várias capacidades	15 peritos
Em caso de semaforização, existência de botoneiras	11 peritos
Em caso de semaforização, existência de dispositivos sonoros	10 peritos
Em caso de semaforização, indicação de tempo restante de atravessamento	7 peritos
Inexistência de degraus/desniveis	11 peritos
Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante	10 peritos
Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura	12 peritos
Em caso de degraus, existência de corrimãos	14 peritos
Existência de rampas para vencer pequenos desniveis	14 peritos
Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante	8 peritos
Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura	9 peritos
Em caso de rampas, existência de corrimãos	11 peritos
Estacionamento ordenado	15 peritos
Existência de WC públicos acessíveis	15 peritos
Existência de informação áudio	12 peritos
Existência de informação em braille	10 peritos
Boa iluminação do espaço público	13 peritos
Assentos colocados a intervalos regulares	13 peritos
Assentos com apoios de costas e braços	10 peritos
Áreas de sombra para descanso	14 peritos

Quadro 6: Aspectos considerados importantes para garantir a acessibilidade do espaço público de várias zonas turísticas de Lisboa, segundo a opinião dos especialistas

Apenas dois dos aspectos apresentados são considerados importantes por menos de metade dos especialistas inquiridos, os quais:

- Em caso de semaforização, indicação de tempo restante de atravessamento (considerado importante por sete especialistas) e
- Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante (oito especialistas).

Os restantes aspectos têm, no mínimo, a concordância de nove especialistas, sendo que apenas um é considerado importante por todos os inquiridos.

Por ordem decrescente, os aspectos considerados mais importantes para garantir a acessibilidade do espaço público das zonas turísticas de Lisboa são:

- Percursos pedonais livres de obstáculos (dezassete especialistas);
- Atravessamentos adequadamente rampeados (dezasseis especialistas);
- Rede de percursos pedonais contínua e coerente,
- Piso de calçada bem conservado,
- Atravessamentos a intervalos regulares,
- Em caso de semaforização, tempo de atravessamento adequado para pessoas com várias capacidades,
- Estacionamento ordenado e
- Existência de WC públicos acessíveis (quinze especialistas);
- Atravessamentos com faixa de aproximação de diferente textura,
- Em caso de degraus, existência de corrimãos,
- Existência de rampas para vencer pequenos desníveis e
- Existência de áreas de sombra para descanso (catorze especialistas);
- Percursos pedonais sem inclinações excessivas,
- Boa iluminação do espaço público e
- Assentos colocados a intervalos regulares (treze especialistas);
- Percursos pedonais reservados ao peão.
- Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura e
- Existência de informação áudio (doze especialistas);

- Passeio suficientemente largo para cruzamento de 2 peões, independentemente da sua forma de deslocação,
 - Substituição do actual piso de calçada,
 - Atravessamentos bem iluminados,
 - Atravessamentos com faixa de aproximação de cor contrastante,
 - Existência de semaforização nos atravessamentos,
 - Em caso de semaforização, existência de botoneiras,
 - Inexistência de degraus/desníveis e
 - Em caso de rampas, existência de corrimãos (onze especialistas);
 - Em caso de semaforização, existência de dispositivos sonoros,
 - Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante,
 - Existência de informação em Braille e
 - Assentos com apoios de costas e braços (dez especialistas);
- e
- Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura (nove especialistas).

A pergunta anterior foi complementada com uma questão aberta opcional, permitindo aos especialistas acrescentar, aos já enunciados, outros aspectos que considerem fundamentais para a implementação da acessibilidade no espaço público.

Responderam cinco especialistas, cujas contribuições se apresentam:

- Acessibilidade nos transportes públicos e nos seus pontos de paragem (dois especialistas);
- Em caso de semaforização, existência de sonorização por aproximação através de dispositivo de controlo individual (um especialista);
- Disponibilidade de informação multimodal (um especialista);
- Sensação de segurança (um especialista).

6.4.2.5. SITUAÇÕES DE EXCEPÇÃO

A questão seguinte incidiu sobre a eventualidade dos especialistas aceitarem ou não situações de excepção em que a acessibilidade possa não ser garantida.

Treze especialistas admitem aceitar situações de excepção.

Foram referidas como eventuais excepções as seguintes situações:

- a topografia do terreno;
- a preservação de zonas históricas e de património;
- as situações referidas na legislação, entenda-se *"quando as obras necessárias à sua execução sejam desproporcionadamente difíceis, requeiram a aplicação de meios económico-financeiros desproporcionados ou não disponíveis, ou ainda quando afectem sensivelmente o património cultural ou histórico, cujas características morfológicas, arquitectónicas e ambientais se pretende preservar."*⁴⁵⁸

No entanto, no caso da acessibilidade não ser garantida com o objectivo de preservar zonas históricas e património, é referida por um dos especialistas a necessidade de se providenciar um acesso alternativo, de que poderá ser exemplo uma instalação visual que mostre as áreas inacessíveis ou modelos à escala.

É também mencionada a necessidade de se analisarem as eventuais situações de excepção caso a caso, dada a especificidade de cada situação e a identidade própria de cada bairro.

E é referida a indispensabilidade de se assumir a acessibilidade de alguns locais, nomeadamente Alfama, Castelo e Mouraria, como verdadeiros desafios de Design (ao invés de uma elementar e inimaginativa aplicação de regras), no sentido de se encontrarem soluções específicas que não descaracterizem o local, roubando-lhes o móbil que aí conduz os turistas.

Os restantes quatro especialistas respondem não concordar com situações de excepção, embora um deles ressalve a sua opinião apenas no que respeita a medidas a longo prazo.

⁴⁵⁸ DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto

6.4.2.6. RELAÇÃO CUSTO / BENEFÍCIO DE PROMOVER A ACESSIBILIDADE

A última questão tem o objectivo de conhecer a opinião dos especialistas sobre a relação entre os custos e os benefícios de promover a acessibilidade no espaço público das zonas turísticas da cidade de Lisboa.

Nenhum dos dezassete especialistas inquiridos considera que **o custo é superior ao benefício**, embora dois respondam não saber, defendendo não existir nenhuma estimativa de custos sobre a adaptação das zonas turísticas. No entanto, um dos especialistas acrescenta que, se na contabilização dos benefícios entrarem, para além dos benefícios económicos, os benefícios sociais e os decorrentes da sustentabilidade da cidade, não há dúvidas de que existe uma relação favorável de custo benefício. Sete especialistas consideram que **o custo de promover a acessibilidade é igual ao benefício**, nove especialistas não concordam e um responde não saber.

A relação **custo menor que benefício** é que encontra maior consenso por parte dos especialistas, com doze respostas positivas, uma negativa e quatro "não sei".

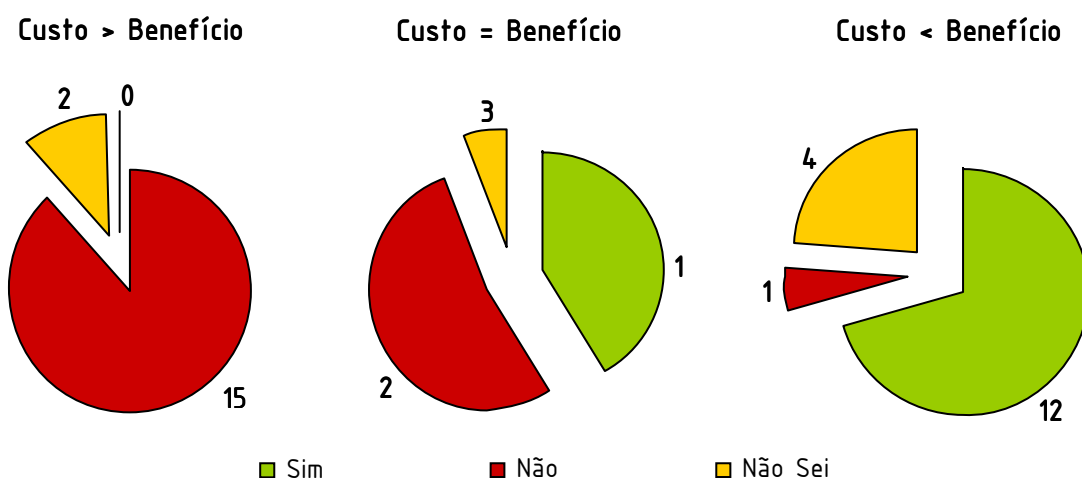


Figura 127: Resposta dos especialistas à questão que confronta os custos e os benefícios da promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas

Considera-se relevante o facto dos nove especialistas que responderam não concordar com a relação **custo = benefício**, terem respondido positivamente a **custo < benefício**.

Os restantes três especialistas que consideram que o **custo < benefício** (de um total de doze) deram resposta positiva simultaneamente a **custo = benefício**.

Da mesma forma, é relevante que três dos especialistas que responderam não saber se o **custo < benefício**, tenham respondido positivamente a **custo = benefício**.

Especialistas	Custo > Benefício	Custo = Benefício	Custo < Benefício
Especialista 1	Não	Sim	Sim
Especialista 2	Não Sei	Sim	Não Sei
Especialista 3	Não	Sim	Não Sei
Especialista 4	Não	Não	Sim
Especialista 5	Não	Sim	Não Sei
Especialista 6	Não	Sim	Não
Especialista 7	Não	Não	Sim
Especialista 8	Não	Não	Sim
Especialista 9	Não	Não	Sim
Especialista 10	Não	Não	Sim
Especialista 11	Não	Sim	Sim
Especialista 12	Não	Não	Sim
Especialista 13	Não	Não	Sim
Especialista 14	Não Sei	Não Sei	Não Sei
Especialista 15	Não	Não	Sim
Especialista 16	Não	Sim	Sim
Especialista 17	Não	Não	Sim

Quadro 7: Resposta dos especialistas à questão que confronta os custos e os benefícios da promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas, por especialista

Treze especialistas optaram por justificar a sua opinião.

Embora não se conheça o custo da adaptação da cidade, a maioria das justificações insistem no facto do **benefício exceder sempre o custo**: a promoção de um turismo acessível atrairá mais turistas à cidade de Lisboa, os quais irão gastar dinheiro nas atracções e serviços da cidade; o aumento do número de turistas conduzirá ao aumento de emprego, visto serem necessários profissionais devidamente formados para receber com qualidade os novos turistas; os empregos gerados produzirão retorno através do pagamento de impostos locais e nacionais, os quais poderão financiar as infraestruturas públicas; o nível de vida da população local é melhorado, podendo traduzir-se essa melhoria numa maior autonomia e na redução de acidentes, diminuindo os custos dos serviços de saúde e segurança social; o uso mais intenso do espaço público impulsionará o comércio e serviços locais.

Para além dos benefícios referidos, quer económicos quer sociais, importa referir o direito à Igualdade, consignado na nossa Constituição, e à inclusão de todas as pessoas na sociedade e no usufruto do bem comum, os quais não podem ter avaliação económica.

6.5. SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO DOS ESPECIALISTAS

O contributo dos especialistas permitiu confirmar quão fundamental é a acessibilidade como característica de um espaço público de qualidade e de um destino turístico atractivo.

Com o envelhecimento populacional, o desenvolvimento de destinos turísticos acessíveis constitui uma inegável oportunidade de mercado. Um destino com um espaço urbano acessível é mais procurado não apenas pelo Turismo Sénior mas por todos os turistas urbanos, pessoas de todas as idades e capacidades. Desta forma, a implementação da acessibilidade no espaço público não contribui apenas para o desenvolvimento de um *target* turístico específico, mas do Turismo no sentido mais lato.

Para além de constituir uma mais-valia do ponto de vista económico, um espaço público sem barreiras arquitectónicas beneficia toda a população, permitindo a inclusão social de toda uma diversidade de utilizadores, e contribuindo para o aumento da (sensação de) segurança.

Logo, o sector do Turismo, designadamente o Turismo Sénior, é um pretexto pertinente para promover a acessibilidade do espaço público das zonas turísticas, fomentando a procura turística e melhorando a qualidade de vida da população residente.

No entanto, segundo dizem os especialistas, não deveriam ser necessários pretextos para garantir a inclusão social de todos os cidadãos...

Tal raciocínio permite validar a **hipótese de investigação**: "*A acessibilidade no espaço público em áreas vocacionadas para o Turismo Sénior constitui uma mais-valia económica e social, fomentando este tipo de turismo e facilitando o usufruto da cidade pela população sénior residente*",

bem como responder positivamente à **questão de investigação**: "*Poderá o Turismo Sénior servir de pretexto para promover a acessibilidade no espaço público em áreas vocacionadas para esta actividade na cidade de Lisboa, melhorando a qualidade de vida da população residente?*".

Em relação ao nível de acessibilidade do espaço público de zonas turísticas da cidade de Lisboa, foram comprovados os resultados obtidos no decorrer da análise desenvolvida no Capítulo 5, através da identificação – por parte dos especialistas – de um conjunto de obstáculos patentes no espaço público da cidade.

Concluiu-se, neste âmbito, que a cidade de Lisboa tem ainda um longo caminho a percorrer no que diz respeito à implementação da acessibilidade.

No entanto, foram identificados pelos especialistas os aspectos considerados mais importantes para garantir a acessibilidade no espaço público das zonas turísticas lisboetas e referidas as situações que poderiam beneficiar de um estatuto de excepção.

No que respeita à relação custo / benefício de adaptar as zonas turísticas da cidade de Lisboa, é um facto não existir uma estimativa de custos. Porém, a maioria dos especialistas é de opinião que o benefício excederá sempre custo, pois para além dos benefícios económicos já referidos, terão igualmente de se considerar os benefícios sociais e outros decorrentes da sustentabilidade das intervenções e da sua duração.

7 | CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1. INTRODUÇÃO

O Capítulo 7 apresenta uma síntese das actividades realizadas no decorrer do Processo de Investigação.

Identificam-se os Resultados obtidos e explica-se de que forma foram alcançados os Objectivos da Investigação, salientando-se os principais contributos da dissertação para o tema abordado.

Identificam-se linhas orientadoras para a realização de futuros estudos que foquem o mesmo tema.

7.2. ACTIVIDADES REALIZADAS

As principais actividades realizadas no âmbito do presente Projecto de Investigação foram:

7.2.1. CAPÍTULO 2 | ENQUADRAMENTO

> Crítica Literária de contextualização à problemática da Acessibilidade para fundamentação da pertinência do projecto e construção do Estado da Arte;

No âmbito da construção do Estado da Arte:

> Apresentação do actual e futuro cenário demográfico a nível mundial, nacional e da cidade de Lisboa, com base em dados oficiais da *Organização das Nações Unidas* e do *Instituto Nacional de Estatística*, e um conjunto de bibliografia de enquadramento de vários autores;

- > Face à evidência de um futuro envelhecimento demográfico global, o qual se sente já na Europa, apresentação da concepção de população idosa e das alterações biológicas relacionadas com o processo de envelhecimento;
- > Referência à dimensão de população com mobilidade condicionada. Definição e justificação da importância da aplicação, em todas as áreas de projecto, dos princípios do *Design for All* usando como argumentos a diversidade e o envelhecimento populacionais;
- > Apresentação do *Conceito Europeu de Acessibilidade*, assente nos princípios do *Design for All*, como instrumento de sensibilização, incentivo e formação para os profissionais do projecto;
- > Definição de turista e de turismo. Caracterização genérica, a nível mundial, nacional e da cidade de Lisboa, do sector do turismo enquanto fenómeno económico e social com base em dados oficiais da *Organização Mundial de Turismo*, *Turismo de Portugal*, *Associação Turismo de Lisboa* e *Instituto Nacional de Estatística*, e um conjunto adicional de bibliografia de vários especialistas neste tema;
- > Definição e justificação da pertinência da promoção do *Tourism for All* nos destinos turísticos, face ao actual e futuro cenário demográfico; à diversidade de capacidades da população que deseja viajar; e à importância económica e social do sector do turismo, o qual poderá desempenhar um papel significativo na melhoria da qualidade de vida das populações de acolhimento.

7.2.2. CAPÍTULO 3 | CASO DE ESTUDO: BARCELONA

O Caso de Estudo "*Acessibilidade do Espaço Público de Zonas Turísticas da Cidade de Barcelona*" surge como complemento ao anterior capítulo, contribuindo também ele para a construção do Estado da Arte deste Projecto de Investigação.

Neste âmbito foram desenvolvidas as seguintes actividades:

- > Crítica Literária de enquadramento à questão da Acessibilidade e do *Design for All* na cidade de Barcelona;

- > Observação Directa e recolha fotográfica de situações e factos relevantes para a contextualização da questão em estudo, bem como aquisição local de bibliografia e contactos que pudessem vir a ser úteis para o desenvolvimento deste projecto;
- > Análise do processo de implementação do conceito de *Ciudad para Todas las Personas* em Barcelona e seus objectivos;
- > Análise da acessibilidade do espaço público de zonas turísticas de Barcelona, enquanto turista na cidade.

7.2.3. CAPÍTULO 4 | O CASO DE LISBOA

- > Breve recapitulação do enquadramento demográfico e turístico da cidade de Lisboa;
- > Apresentação de políticas e projectos Camarários que têm como objectivo a promoção da acessibilidade na cidade de Lisboa.

7.2.4. CAPÍTULO 5 | ANÁLISE DE ÁREAS TURÍSTICAS DE LISBOA

- > Crítica Literária de um conjunto de documentos de onde se verteram critérios para a elaboração de uma Ficha de Critérios de Análise de Espaço Público, que refere as barreiras à acessibilidade posteriormente identificadas/analizadas durante a Observação Directa de Áreas Turísticas de Lisboa;
- > Crítica Literária para identificação de áreas de interesse turístico na cidade de Lisboa e posterior selecção dos percursos e pormenores turísticos a analisar;
- > Apresentação dos percursos e pormenores turísticos a analisar, justificando-se a sua selecção;
- > Análise do nível de acessibilidade do espaço público nos percursos e pormenores turísticos seleccionados, através da técnica de Observação Directa auxiliada pela Ficha de Critérios de Análise de Espaço Público e Registo Fotográfico;

> Apresentação dos Resultados obtidos através da análise elaborada: caracterização dos vários percursos e pormenores analisados, recorrendo à elaboração de *Sínteses de Percurso* – que descrevem as condições de acessibilidade de cada percurso – e a montagens fotográficas.

7.2.5. CAPÍTULO 6 | VALIDAÇÃO DOS RESULTADOS

- > Selecção de um conjunto reconhecido de especialistas em Acessibilidade, *Design for All*, Turismo e *Tourism for All* e contacto com estes, no sentido de solicitar a sua colaboração para o preenchimento de um Questionário no âmbito deste projecto;
- > Elaboração e estruturação de um Questionário para validação dos Resultados obtidos através da Análise do Estado da Arte (Capítulos 2 e 3) e da Análise de Áreas Turísticas de Lisboa (Capítulo 5), o qual inclui:
 - > Uma questão de âmbito contextual geral que relaciona “acessibilidade no espaço público”, “turismo sénior” e “qualidade de vida da população”.
 - > Questões de âmbito contextual específico sobre a cidade de Lisboa:
 - > Opinião sobre o nível de acessibilidade no espaço público da cidade de Lisboa;
 - > Identificação de aspectos importantes para garantir a acessibilidade;
 - > Identificação de eventuais situações de excepção;
 - > Relação entre o custo e o benefício de promover a acessibilidade.
- > Identificação dos critérios utilizados na construção do Questionário e na formação do Painel de Especialistas;
- > Análise e interpretação dos contributos dos Especialistas;
- > Confronto dos contributos dos Especialistas com a Hipótese de Investigação.

7.3. RESULTADOS OBTIDOS

Através da construção e análise do Estado da Arte foi possível verificar a existência de condições favoráveis à promoção do *Design for All* e do *Tourism for All* na cidade de Lisboa, contexto geográfico do nosso estudo, as quais se identificam:

- > O envelhecimento populacional a nível mundial “fornece” ao mercado turístico clientes cada vez mais idosos e com necessidades de acesso específicas, um *target* em crescimento que constitui uma oportunidade rentável para quem a souber aproveitar;
- > O envelhecimento da população residente na cidade de Lisboa traduz-se no aumento do número de pessoas que terão dificuldades de interacção com o meio e estarão impossibilitadas de participar integralmente na vida em sociedade;
- > O sector turístico nacional, embora não se tenha mantido indiferente às actuais perturbações financeiras mundiais, permanece um dos mais importantes da nossa economia;
- > Portugal é reconhecido internacionalmente como um dos países mais competitivos do mundo para a atracção de investimento no sector do turismo e viagens;
- > Lisboa é a cidade turisticamente mais visitada de Portugal, tendo sido a 65ª cidade mais visitada do mundo em 2008 e reconhecida como *Melhor Destino Europeu*, *Melhor Destino para City Breaks* e *Melhor Destino de Cruzeiros* em 2009.

Estudar o nível de acessibilidade do espaço público de zonas turísticas da cidade de Barcelona permitiu sentir o conforto de habitar um ambiente acessível e comprovar que a diversidade que caracteriza a população apenas é motivo de exclusão social se o projecto não a tiver considerado.

Formulou-se então a seguinte **Hipótese de Investigação**: *A acessibilidade no espaço público em áreas vocacionadas para o Turismo Sénior constitui uma mais-valia económica e social, fomentando este tipo de turismo e facilitando o usufruto da cidade pela população sénior residente.*

Analisar o Espaço Público de Zonas Turísticas de Lisboa revelou a inadequação da cidade à diversidade de pessoas que a visitam e nela habitam. Concluiu-se neste âmbito que, apesar dos esforços desenvolvidos no sentido de implementar a Acessibilidade na cidade, há ainda um longo caminho a percorrer para que este objectivo se efective.

Recorrer à opinião de um Grupo de Especialistas em *Design for All* e *Turismo for All* permitiu validar os Resultados obtidos através da Análise do Estudo da Arte e da Análise do Espaço Público de Zonas Turísticas da Cidade de Lisboa.

Os problemas de acessibilidade das zonas turísticas da cidade de Lisboa foram corroborados, tendo sido confirmada a importância da acessibilidade como característica fundamental de um espaço público de qualidade e de um destino turístico mais atractivo. O envelhecimento populacional proporciona o crescimento de um *target* de mercado e uma rentável oportunidade de desenvolver destinos turísticos acessíveis.

Um destino turístico com um espaço público acessível, ao ser mais procurado pelo turismo sénior, é economicamente mais rentável. Logo, um destino turístico acessível é uma mais valia do ponto de vista económico.

Para além ser mais atractivo ao turismo, um espaço público acessível exerce um efeito de atractividade junto também da sua população residente. Ao respeitar a diversidade populacional e as várias etapas da vida do ser humano, um espaço público acessível contribui para melhorar a qualidade de vida dos seus residentes, principalmente a de quem é frequentemente marginalizado como é o caso dos mais idosos.

Assim sendo, concluiu-se que a promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas da cidade de Lisboa, para além de estimular a procura turística, contribui para a melhoria da qualidade de vida da população residente, na qual se inclui a população sénior.

Neste sentido, o turismo sénior constitui um pretexto pertinente para promover a acessibilidade no espaço público de áreas turísticas da cidade de Lisboa e, desta forma, contribuir para a melhoria da qualidade de vida da sua população residente.

As Conclusões alcançadas permitiram comprovar a Hipótese de Investigação, validar os Resultados obtidos e responder positivamente à **Questão da Investigação**: *“Poderá o Turismo Sénior servir de pretexto para promover a eliminação de barreiras arquitectónicas no espaço público em áreas vocacionadas para esta actividade na cidade de Lisboa, melhorando a qualidade de vida da população residente?”*.

Chama-se a atenção para o facto da resposta à **Questão de Investigação** fazer referência não apenas à população residente sénior mas a toda a população, no sentido de que todos os utilizadores do espaço público, independentemente da sua idade ou nível de capacidade, se sentirão mais confortáveis e seguros num ambiente inclusivo.

Porém, é fundamental reafirmar que pensar a acessibilidade apenas ao nível do espaço público não é suficiente. Um turismo acessível implica a existência de transportes acessíveis, de hotéis acessíveis, de património acessível, de serviços de restauração acessíveis, de uma cidade acessível. E para além da eliminação das barreiras arquitectónicas, um turismo acessível envolve também a mudança de mentalidades, ou seja, a eliminação de barreiras psico-sociais.

O espaço público constitui, portanto, apenas um fragmento de um mais vasto sistema funcional. No entanto, chamar a atenção para o potencial económico e social de um espaço público acessível – de uma cidade toda ela acessível – num momento de crise demográfica e económica, é reforçar a urgência de construir hoje o nosso futuro, de planear agora o nosso amanhã, e de defender os nossos direitos ao longo das várias etapas da vida.

As Conclusões alcançadas através da Metodologia de Investigação utilizada permitem, de forma sensata, generalizar a questão da acessibilidade a outros âmbitos e afirmar que **o Turismo Sénior pode servir de pretexto para promover a eliminação de barreiras à acessibilidade (arquitectónicas no espaço público) em áreas vocacionadas para esta actividade na cidade de Lisboa, melhorando a qualidade de vida da população residente.**

Convém relembrar que os princípios do *Design for All* **defendem a implementação de soluções universais que satisfaçam o máximo de utilizadores possível.**

O objectivo desta dissertação foi sempre o de promover a acessibilidade segundo estes princípios. Nunca se pretendeu ou foi sugerida a implementação de soluções especiais de acesso, as quais contribuem apenas para marginalizar e excluir socialmente os seus utilizadores.

Não seria possível terminar sem referir a importância da função do designer para a implementação da acessibilidade. O contributo dos profissionais do design revela-se indispensável no sentido de se encontrarem soluções específicas que respeitem as características exclusivas e a identidade própria das áreas a intervencionar. Trata-se de verdadeiros desafios de design que não se podem reduzir a elementares e inimaginativas aplicações de regras, sob o risco dos locais que tanto atraem turistas perderem o seu encanto.

7.4. CONTRIBUTOS DA DISSERTAÇÃO

- > Análise do nível de acessibilidade de zonas turísticas da cidade de Lisboa, corroborada pela opinião de especialistas em *Design for All* e *Turismo for All*;
- > Demonstração da importância da acessibilidade e do *Design for All* para a qualidade de vida de todos os cidadãos;
- > Demonstração do interesse económico subjacente à implementação da acessibilidade em zonas turísticas da cidade de Lisboa;
- > Sensibilização dos vários intervenientes/entidades contactadas para a urgência e benefícios de um destino turístico acessível, nomeadamente de peritos cuja actividade profissional se relaciona com o Turismo de Portugal e a Associação Turismo de Lisboa;
- > Valorização da população idosa no sentido de progressivamente se anular o estereótipo negativo a ela associado;
- > Demonstração das vantagens, quer económicas, quer sociais, de um trabalho de equipa entre profissionais do turismo e do projecto;
- > Certificação da utilidade e responsabilidade da função social do designer.

7.5. DESENVOLVIMENTOS FUTUROS

Através da elaboração do presente Projecto de Investigação foi possível identificar um conjunto de linhas orientadoras para a realização de outros estudos que foquem o mesmo tema, as quais se referem:

- > Análise da acessibilidade do espaço público de outras cidades europeias, enquanto Casos de Estudo. Considerando que se analisou para este projecto apenas um Caso de Estudo - "*Acessibilidade do Espaço Público de Zonas Turísticas da Cidade de Barcelona*" - seria interessante alargar a análise a outras cidades e verificar como são promovidos os princípios do *Design for All* em outros contextos.

- > Realização de entrevistas a especialistas em marketing turístico, a decisores das políticas do turismo, e a decisores do poder local da cidade de Lisboa com o objectivo de conhecer a opinião destes profissionais sobre a pertinência de usar o turismo sénior como pretexto para promover a eliminação de barreiras arquitectónicas em áreas turísticas da cidade de Lisboa (espaço público, museus, monumentos, jardins, entre outros) e a eventual disponibilização de proveitos do turismo nesse sentido.

- > Elaboração de propostas de projectos de equipamentos de espaço público para Lisboa, os quais deverão ter em consideração os princípios do *Design for All* e as características singulares da cidade.

- > Elaboração de uma proposta de pavimento que se adegue à identidade da cidade de Lisboa, para ser usado em algumas áreas da cidade como alternativa aos cubos de calcário actualmente aplicados.

> Elaboração de propostas para resolução/minimização⁴⁵⁹ dos problemas de acessibilidade

nas zonas históricas da capital, com recurso a soluções originais que não descaracterizem o espaço.

> Elaboração de um estudo similar ao desenvolvido que foque a importância da acessibilidade nos meios de transporte público e respectivos equipamentos (abrigo, estações, bilheteiras, entre outros). Neste âmbito, solicitação da colaboração de especialistas das várias empresas de transportes públicos que actuam na área de Lisboa.

Concluimos com uma imagem que ilustra a atitude de uma sociedade obstaculizada em relação à população com mobilidade reduzida.

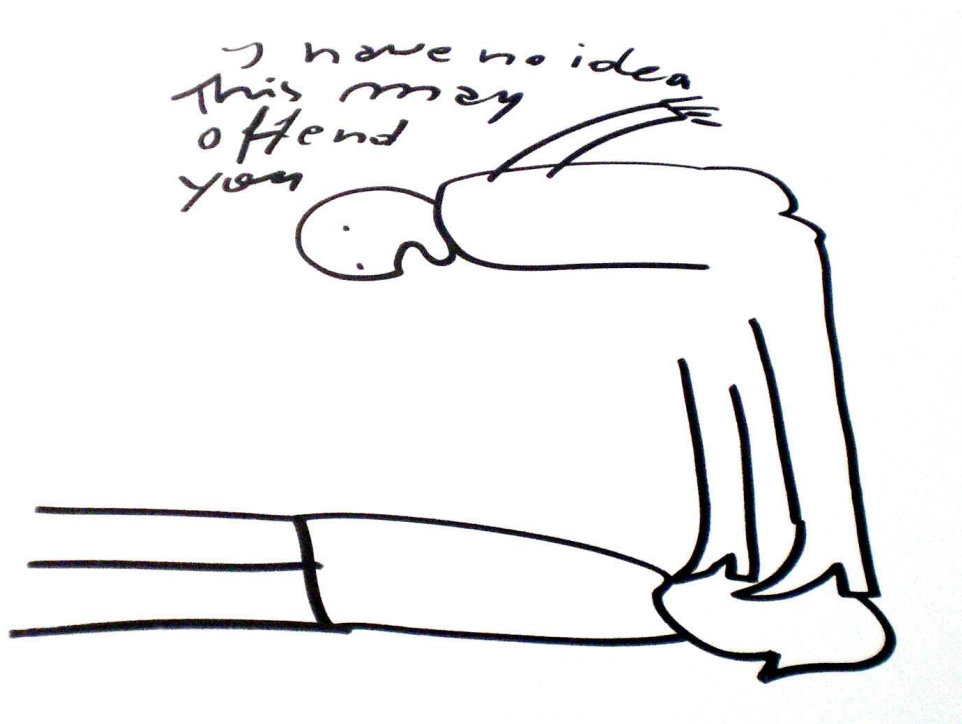


Figura 128: *I have no idea this may offend you.*⁴⁶⁰ Dan Perjovschi, Van Abbe Museum, Eindhoven
Fonte: fotografia pessoal

⁴⁵⁹ A referência à “minimização” dos problemas de acessibilidade prende-se com o facto de existirem zonas da cidade de Lisboa que, devido ao acentuado declive e estrutura urbana antiga, nunca serão totalmente acessíveis.

⁴⁶⁰ T.L.: Não fazia ideia de que isto o poderia ofender

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A NOSSA LISBOA (2008) *Dia do Direito à Mobilidade* (online). Disponível na Internet:
<URL: http://anossalisboa.cm-lisboa.pt/index.php?id=1910&tx_ttnews%5Btt_news%5D=3540>

A NOSSA LISBOA (2008) *Semana da Mobilidade: Carta Municipal dos Direitos dos Peões, plano de pintura de passadeiras e projecto de temporização de semáforos amigo dos peões apresentados no Dia Europeu Sem Carros* (online).
Disponível na Internet: <URL: [http://anossalisboa.cm-lisboa.pt/index.php?id=1910&tx_ttnews\[tt_news\]=1723&tx_ttnews\[backPid\]=1910&cHash=67a8dbd5fe](http://anossalisboa.cm-lisboa.pt/index.php?id=1910&tx_ttnews[tt_news]=1723&tx_ttnews[backPid]=1910&cHash=67a8dbd5fe)>

ACCESSIBLE PORTUGAL (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.accessibleportugal.com/pt/main.php?content=quemsomos.html>>

ACCESSIBLE PORTUGAL (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.accessibleportugal.com/pt/main.php?content=faq.html>>

AJUNTAMENT DE BARCELONA (online) Disponível na Internet: <URL: http://w3.bcn.es/XMLServeis/XMLHomeLinkPl/0,4022,62182_7370_731476822_2,00.html>

ALVES, J. (2007) *Considerações sobre Projeções Populacionais e Económicas para 2050 e seus Impactos sobre a Pobreza e o Meio Ambiente* (online).
Disponível na Internet:
<URL: http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/popdesenvsustentavell_01mai07.pdf>

ALTMAN, I.; LAWTON, M.P & WOHLWILL, J.F. (1984) *Elderly People and the Environment*.
New York: Plenum Press

ANTUNES, Conceição e AZEVEDO, Virgílio (2006). Welcome! in *Revista Única: Expresso* nº 1760. 22 de Julho. pp 34-48

APRESENTAÇÃO PÚBLICA DO PLANO GERAL DE ACESSIBILIDADES SUAVES E ASSISTIDAS À COLINA DO CASTELO (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.youtube.com/watch?v=KAck2rD7W0M>>

APSI (2007) *Carta Municipal de Direitos dos Peões* (online). Disponível na Internet:
<URL: http://www.apsi.org.pt/24/carta_municipal_de_direitos_dos_peoes.pdf>

ARAGALL I CLAVÉ, F. (2002) *De la Ciutat Sense Barreres a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona

ARAGALL I CLAVÉ, F. (2003) *Barcelona. Del Pla d'Accessibilitat a la Ciutat per a Tothom*. Barcelona: Design for All Foundation

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA (2005) *Constituição da República Portuguesa* (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx>>

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE DEFICIENTES (2002) *Livro Branco: Direitos das Pessoas com Deficiência – da Utopia à Realidade*. s/l: Editorial Caminho

ASSOCIAÇÃO SALVADOR (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.associacaosalvador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=1&Itemid=3>

BABO, A.P. (2009) O que podemos entender hoje por "cidade segura"? in *Carta Estratégica de Lisboa* (online). Disponível na Internet:

<URL: [http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=423&tx_ttnews\[tt_news\]=163&tx_ttnews\[backPid\]=420&cHash=62747554d9](http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=423&tx_ttnews[tt_news]=163&tx_ttnews[backPid]=420&cHash=62747554d9)>

BANDEIRA, M.L. (2003) A Demografia, Ciência "Selvagem"? in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº4. Junho (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim4.pdf>>

BAPTISTA, M. (1990) *O Turismo na Economia: Uma Abordagem Técnica, Económica, Social e Cultural*. Lisboa: Instituto Nacional de Formação Turística

BAPTISTA, M. (1997) *Turismo e Competitividade Sustentável*. Lisboa: Editorial Verbo

BAPTISTA, M.I. & CARDOSO, S. (2002) Resultados Preliminares dos Censos de 2001 – Uma Análise in *Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº2. Abril (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim2.pdf>>

BARCELONA CENTRE DE DISSENY (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.bcd.es/ca/page.asp?id=1>>

BARÓN, C. & RUIZ, R. (1992) *Viajes para Minusválidos*. Madrid: INSERSO; El País/Aguilar

BEDA – THE BUREAU OF EUROPEAN DESIGNERS ASSOCIATIONS (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.beda.org/>>

BICING (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.bicing.com>>

BICING – INFORMACIÓ DEL SERVEI (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.bicing.com/modulos/modulos.php?TU5fSU5GT1JNQUNJT04%3D&NA%3D%3D&Nw%3D%3D>>

BICING – MAPA D`ESTACIONS (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.bicing.com/localizaciones/localizaciones.php?TU5fTE9DQUxJWkFDSU90RVM%3D&MQ%3D%3D>>

BISPO, R. & SIMÕES, F. (2003) *Design Inclusivo: Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Divisão de Formação da Câmara Municipal de Lisboa

BLANKE, J. & CHIESA, T. (2009) *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009*. Geneva: World Economic Forum

BORJA, J. (2003) *Barcelona y su Urbanismo. Éxitos pasados, desafíos presentes, oportunidades futuras*. (online) Disponível na Internet:
<URL: <http://www.edicionsupc.es/ftppublic/pdfmostra/AR12904M.pdf>>

BREMNER, C. (2010) *Euromonitor International's Top City Destination Ranking* (online)
Disponível na Internet: <URL: http://www.euromonitor.com/Euromonitor_Internationals_Top_City_Destination_Ranking>

BUSQUETS, J. (2005) *Barcelona, the Urban Evolution of A Compact City*. Rovereto: Nicolodi Editore

BUTLLETÍ OFICIAL DE LA PROVÍNCIA DE BARCELONA, Nº 13, *Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehícles* (online) Disponível na Internet:
<URL: [http://w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/ordenacescat\(1fase\)/bop131999.649.pdf](http://w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/ordenacescat(1fase)/bop131999.649.pdf)>

CACHADINHA, C. (2005) *Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Condicionada em Edifícios de Habitação – Sistema de Classificação por Níveis de Exigência*.
Dissertação de Mestrado não publicada. Universidade Técnica de Lisboa – Instituto Superior Técnico

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.cm-lisboa.pt/?idc=446>>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Acessibilidade Suave e Assistida à Colina do Castelo – Anexo 1: Relatório de Enquadramento à Candidatura*. Lisboa

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2004) *Editais nº 29/2004 de 28 de Abril, Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal* (online)
Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/edital_029_2004.pdf>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Formulário de Candidatura ao QREN POR Lisboa*. Lisboa

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (1993) *Jornadas Lisboa e os Desafios do Envelhecimento, Ano Europeu das Pessoas Idosas e da Solidariedade entre Gerações*. Lisboa

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2005) *Lisboa: O Desafio da Mobilidade*. Lisboa

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa: Proposta de Metodologia* (online). Disponível na Internet:
<URL: http://acessibilidade.cm-lisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=file_admin/DAS-NA/Biblioteca/Espa%C3%A7o_P%C3%BAblico/Planeamento/Metodologia_Plano_Municipal_Acessibilidade_Mobilidade_Pedonal_v1Junho2009__3_.pdf&t=1270247985&hash=4bb5aee42efeb2b9a13f9ddeb332c34b>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Plano Gerontológico Municipal* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/plano_gerontologico_FINAL.pdf>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2010) *Programa Transporte de Apoio à Mobilidade* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.cm-lisboa.pt/?idc=313&idi=32761>>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Uma Cidade para Todas as Pessoas: Relatório da Sessão de Auscultação para o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa* (online). Disponível na Internet:
<URL: http://acessibilidade.cm-lisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=file_admin/DAS-NA/Biblioteca/Plano_Acessibilidade_Pedonal/Relatorio_sessao_auscultacao_Plano_Acessibilidade_Lisboa.pdf&t=1270247843&hash=dbba5f98606fd23f3109ee32ac0a63f1>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA / ACÇÃO SOCIAL EUROCIDADES (1999) *Resumo e Conclusões do Seminário Europeu "A Cidade e as Pessoas com Deficiência"*. Lisboa

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA / DEPARTAMENTO DE ACÇÃO SOCIAL / NÚCLEO DE ACESSIBILIDADE (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://accessibilidade.cm-lisboa.pt/>>

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA & ATELIER BUGIO (2009) *Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo*. Lisboa

CARRILHO, M.J. (1997) *As Projecções Demográficas: Aplicações e Métodos* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=106848&att_display=n&att_download=y>

CARTA ESTRATÉGICA DE LISBOA 2010/24 (2009) *Carta Estratégica, o que é?* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=466>>

CIDADÃOS POR LISBOA (2007) *Proposta 334/07* (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.cidadaosporlisboa.org/index.htm?no=59100000839,049>>

COMISIÓN EUROPEA (2004) *Mejorar la Información sobre el Turismo Accesible para las Personas con Discapacidad* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/studies/improving_information_on_accessibility/improving_accessibility_es.pdf>

CONFEDERAÇÃO DO TURISMO PORTUGUÊS (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.confederacaoturismoportugues.pt/>>

COSTA, E.M., ESTEVENS, A. & BARROQUEIRO, M. (2005) *Envelhecimento, Escassez de Mão-de-Obra e Imigração de Substituição: Tendências de Evolução em Portugal e Espanha* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/006.pdf>

CUNHA, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGraw-Hill de Portugal

CUNHA BARROS, J. (2004) *A Projecção do Quotidiano no Turismo e no Lazer*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa

Currículo de António Silva Pina (online) Disponível na Internet:

<URL: <http://www.degois.pt/visualizador/cv.jsp?key=8475877605497964>>

Currículo de José Ernesto Paiva (online) Disponível na Internet:
<URL: http://www.cm-lousa.pt/docs/provedoria/curriculo_josepaiva.pdf>

Currículo de Pedro Homem Gouveia (online) Disponível na Internet:
<URL: <http://www.blogger.com/profile/12335104295420380694>>

DE KETELE, J. & ROEGIERS, X. (1993) *Metodologia da Recolha de Dados: Fundamentos dos Métodos de Observações, de Questionários, de Entrevistas, e de Estudo de Documentos*. Lisboa: Instituto Piaget

DESIGN COUNCIL (sd) *Inclusive Design Education Resource*. (online)
Disponível na Internet: <URL: <http://www.designcouncil.info/inclusivedesignresource/>>

DESIGN FOR ALL EUROPE (sd) *Liberate Diversity* (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.designforalleurope.org/upload/press/graphical%20material/Liberate%20diversity%20brochure.pdf>>

DESIGN FOR ALL EUROPE (2004) *The EIDD Stockholm Declaration 2004* (online).
Disponível na Internet:
<URL: <http://www.designforalleurope.org/Design-for-All/EIDD-Documents/Stockholm-Declaration/>>

DESIGN FOR ALL FOUNDATION (2003) *Ciutats per a Tothom*. Apresentação powerpoint de 05 e 06.05.2003. Barcelona

DESIGN FOR ALL FOUNDATION (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.designforall.org/es/index.php>>

DESIGN FOR ALL INSTITUTE OF ÍNDIA (2007) *Design for All*, Vol. 2, Nº 10, October (online). Disponível na Internet:
<URL: http://www.designforall.in/newsletter_oct_2007.pdf>

DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 152. *Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto*

DIÁRIO DA REPÚBLICA, 1ª SÉRIE, Nº 158. *Decreto-Lei nº 191/2009 de 17 de Agosto*

DUPÂQUIER, J. (1999) *A População Mundial no Século XX*. Lisboa: Instituto Piaget

ECO, U. (1977) *Como se Faz uma Tese em Ciências Humanas*. s/l: Editorial Presença, 2009

EIDD – DESIGN FOR ALL EUROPE (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.designforalleurope.org/>>

ENAT – EUROPEAN NETWORK FOR ACCESSIBLE TOURISM (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.en.about>>

ESCOLA SUPERIOR DE HOTELARIA E TURISMO DO ESTORIL (online) Disponível na Internet:

<URL: http://beta.eshte.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=1371>

EU.FOR.ME PROJECT (2004) *Analysis of the needs in the field of Tourism for All*

(online) Disponível na Internet:

<URL: http://www.accessibletourism.org/resources/8_needs_tourism_for_all_en.pdf>

EUR-LEX (2000) *Rumo a uma Europa sem barreiras para as pessoas com deficiência*

(online) Disponível na Internet:

<URL: http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=pt&type_doc=COMfinal&an_doc=2000&nu_doc=284>

EUROMONITOR INTERNATIONAL (2010) *Euromonitor International's Top City Destination*

Ranking (online) Disponível na Internet: <URL: http://www.euromonitor.com/Euromonitor_Internationals_Top_City_Destination_Ranking>

EUROPA – O PORTAL DA UNIÃO EUROPEIA (2000) *Rumo a uma Europa sem barreiras para as pessoas com deficiência* (online)

Disponível na Internet: <URL: http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/disability_and_old_age/c11415_pt.htm>

EUROPEAN COMMISSION (2008) Ethical: Barrier Free Tourism, Providing Services in an Accessible Manner *in Tourism Review*. April. (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.accessibletourism.org/resources/tourism_review_ethical_april_2008.pdf#googtrans/en/pt>

F., M.J. (2009) Salvador Mendes de Almeida. *Dica da Semana*. 19 de Novembro

FACULDADE DE ARQUITECTURA – UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA (2006) *Projecto Acessibilidade e Inclusão na UTL: Relatório de Progresso, Ano de 2006*. Lisboa

FERNANDES, A. A. (2001) A Questão Demográfica: Do declínio da Fecundidade a um Debate sobre Política Familiar *in Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº1. Novembro (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim1.pdf>>

FERNANDES, A.A. (1997) *Velhice e Sociedade: Demografia, Família e Políticas Sociais em Portugal*. s.l.: Celta Editora

FILIFE, Joana (2006). Nova legislação para a cidade inclusiva *in Revista Arquitecturas*: nº 18. Novembro. pp 4-5

FORMEM (online) Disponível na Internet: <URL: <http://www.formem.org/>>

FOSTER, D. (sd) *Viagens e Turismo: Manual de Gestão*. s.l.: Edições Cetop

FRANCESS ARAGALL I CLAVÉ (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.francesc-aragall.info/eng/publicacions.html>>

FRANCESS ARAGALL I CLAVÉ (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.francesc-aragall.info/esp/curriculum.html>>

FRANCESS ARAGALL I CLAVÉ (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.francesc-aragall.info/esp/presentacion.html>>

FUNDAÇÃO LIGA (online). Disponível na Internet:
<URL: http://www.fundacaoliga.pt/media/38/File/Actualidades/DesignForHumanDiversity_Info.pdf>

GONÇALVES, C. (2007) Envelhecimento Crescente mas Especialmente Desigual *in Revista de Estudos Demográficos*. Nº40. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística

HELEN HAMLYN CENTRE (sd) *Inclusive Design* (online)
Disponível na Internet: <URL: http://www.hhc.rca.ac.uk/204/all/1/inclusive_design.aspx>

HILL, M.M & HILL, A. (1998) *A Construção de um Questionário*. Lisboa: Dinâmia

ICEP PORTUGAL (online).
Disponível na Internet: <URL: <http://www.icep.pt/portugal/turismo.asp>>

IIDD - DESIGN FOR ALL ITALIA (online).
Disponível na Internet: <URL: <http://www.dfaitalia.it/>>

IMERSO, FUNDACIÓN ONCE, COORDINADORA DEL DISEÑO PARA TODAS LAS PERSONAS EN ESPAÑA (2006) *Libro Blanco del Diseño para Todos en la Universidad*. Barcelona

INSTITUTE OF GEOGRAPHY – UNIVERSITY OF MÜNSTER; INSTITUTE OF TRANSPORT SCIENCE – UNIVERSITY OF MÜNSTER; NEUMANNCONSULT; REPEL+LORENZ (2004) *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*. Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology

INSTITUT MUNICIPAL DE PERSONES AMB DISCAPACITAT (online) Disponível na Internet:
<URL: http://w3.bcn.es/V43/Home/V43HomeLinkPl/0,3632,76462392___1,00.html>

INSTITUTO DA SEGURANÇA SOCIAL, I.P. (s.d.) *Manual de Boas Práticas: Um Guia para o Acolhimento Residencial de Pessoas Mais Velhas* (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.advita.pt/download.php?89469eb03f5b00f32da1c44f0841ad08>>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *A despesa turística diminui em 2009* (online). Disponível na Internet:
<URL: http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUES_dest_boui=79697124&DESTAQUESmodo=2>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico de Portugal 2007*. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Anuário Estatístico de Portugal 2008*. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Anuário Estatístico da Região de Lisboa 2008*. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2002) *Censos 2001: Resultados Definitivos Lisboa*. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estimativas Provisórias de População Residente 2008*. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – GABINETE DE ESTUDOS (2008) A Situação Demográfica Recente em Portugal *in Revista de Estudos Demográficos*, nº 44. Lisboa

INSTITUTO NACIONAL DE REABILITAÇÃO (2007) *Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos – Apontamentos para uma Melhor Interpretação do D.L. 163/06 de 8 de Agosto* (online) Disponível na Internet:
<URL: <http://www.inr.pt/uploads/docs/acessibilidade/GuiaAccessEmobi.pdf>>

INSTITUTO PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL (2002) *Prevenção da Violência Institucional Perante as Pessoas Idosas e Pessoas em Situação de Dependência* (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.advita.pt/download.php?86284dc7d5331e29c8962fcf4265d4a3>>

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS EUROPEOS – UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA (2003) *Libro Verde: La Accesibilidad en España: Diagnóstico y Bases para un Plan Integral de Supresión de Barreras*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

ISABELLA TIZIANA STEFFAN – PROGETTAZIONE & RICERCA (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.studiosteffan.it/EN/index.html>>

LAKATOS, E.M. & MARCONI, M.A. (1986) *Metodologia Científica*. São Paulo: Editora Atlas

LEHR, U. (1997) *A Revolução da Longevidade: Impacto na Sociedade, na Família e no Indivíduo* (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/RevEnvelhecer/article/view/4649/2566>>

LORDA, C.R. & SANCHEZ, C.D. (2001) *Recreação na 3ª Idade*. Rio de Janeiro: Editora Sprint

MADSEN, D. (1992) *Successful Dissertations and Theses: A Guide to Graduate Student from Proposal to Completion*. San Francisco: Jossey-Bass Publishers

MARTINS VIEIRA, J. (2007) *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma Perspectiva Estratégica*. Lisboa: Editorial Verbo

MENDES, J.M. (2000) *A Europa e os Migrantes na Viragem do Século* (online).

Disponível na Internet:

<URL: <http://www.casado brasil.info/UserFiles/File/pdfs/europa-migrantes-viragem-seculo.pdf>>

NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL NO TURISMO PARA TODOS (Conferência Internacional, 9 e 20 Novembro 2009, Lousã) Apresentação powerpoint de Ana Garcia na conferência, 19 Novembro

NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL NO TURISMO PARA TODOS (Conferência Internacional, 19 e 20 Novembro 2009, Lousã) Documento de Apresentação das Comunicações e respectivos Conferencistas

NEUMANN-CONSULT (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.neumann-consult.com/38903.html>>

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2010) *Resultados del Turismo internacional en 2009 y perspectivas para 2010* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.unwto.org/pdf/Barometro_1_2010.pdf>

PEIXOTO, J. (2002) A Imigração em Portugal *in Demografia & Dinâmicas: Boletim da Associação Portuguesa de Demografia*. Nº3. Novembro (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.apdemografia.pt/pdf/boletim3.pdf>>

PERILS FOR PEDESTRIANS (2009) *Perils for Pedestrians 156: Barcelona* (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.blip.tv/file/2301400/>>

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://pdm.cm-lisboa.pt/>>

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Proposta Preliminar de Regulamento* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/Regulamento_Proposta_Preliminar.pdf>

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA (2009) *Relatório da Proposta Preliminar: Mobilidade e Transportes* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/VII_Mobilidade_e_transportes.pdf>

PORTUGAL ACESSÍVEL (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.portugalaccessivel.com/>>

PORTUGAL ACESSÍVEL (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.portugalaccessivel.com/index.php?option=com_content&task=view&id=2&Itemid=3>

PRO A SOLUTIONS (online). Disponível na Internet:

<URL: http://proa.azplus.info/?page_id=9>

PRO-A SOLUTIONS (2003) *Diseño para Todas las Personas*. Apresentação powerpoint de 07.05.2003. Barcelona

QUIVY, R. & CAMPENHOUDT, L.V. (1995) *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. s/l: Gradiva, 2008

REBELO, J. & PENALVA, H. (2004) *Evolução da População Idosa em Portugal nos Próximos 20 Anos e o Seu Impacto na Sociedade*. Comunicação para o II Congresso Português de Demografia. Escola Superior de Ciências Empresariais, Instituto Politécnico de Setúbal

RICABILITY (sd) *The Changing Market Place* (online) Disponível na Internet:

<URL: http://www.ricability.org.uk/articles_and_surveys/inclusive_design/the_changing_market_place/>

ROVIRA BELETA ARQUITECTO (online)

Disponível na Internet: <URL: http://www.rovira-beleta.com/empresa_curriculum.asp>

SAUVY, A. (1944) *A População*. Lisboa: Edição Livros do Brasil

SECRETARIADO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2005) *Conceito Europeu de Acessibilidade: Manual de Assistência Técnica 2003*. Lisboa

SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa

SERRA, J.M. (2000) *Manual d'Elements Urbans: Mobiliari i Microarquitectura*.

Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona

SERVEI D'ELEMENTS URBANS (2000) Barcelona: Ajuntament de Barcelona

SIMÕES, J.F. & BISPO, R. (2006) *Design Inclusivo – Acessibilidade e Usabilidade em Produtos, Serviços e Ambientes*. Lisboa: Centro Português de Design

SURFACE – INCLUSIVE DESIGN RESEARCH CENTRE | UNIVERSITY OF SALFORD (online)
Disponível na Internet: <URL: <http://www.surface.salford.ac.uk/>>

TENEDÓRIO, J. (2003) *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa: AML

THE CENTER FOR UNIVERSAL DESIGN (1998) *A Perspective on Universal Design*. (online)
Disponível na Internet:
<URL: http://www.design.ncsu.edu/cud/about_us/usronmacespeech.htm>

THE CENTER FOR UNIVERSAL DESIGN (1997) *The Principles of Universal Design* (online)
Disponível na Internet:
<URL: http://www.design.ncsu.edu/cud/about_ud/udprinciplestext.htm>

TRUJILLO FERRARI, A. (1982) *Metodologia da Pesquisa Científica*. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil

TURISMO DE LISBOA (sd) *Bairro Alto/Cais do Sodré* (online)
Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/f09898ff-273a-41b3-a280-ded9bd9de5ae/Bairro-Alto---Cais-do-Sodre.aspx>>

TURISMO DE LISBOA (sd) *Baixa Chiado: Charme na Lisboa Antiga* (online)
Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/2382058c-4b00-4d9e-8a38-5fa311f03cb2/Baixa-Chiado---Charme-na-Lisboa-antiga.aspx>>

TURISMO DE LISBOA (sd) *Belém* (online)
Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/542a4832-f504-4c71-8d96-91193b6aa6cf/Belem.aspx>>

TURISMO DE LISBOA (sd) *Estrela/Prazeres/Alcântara/Docas* (online)
Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/103a7a7b-8b45-4a80-9fa8-fbacfaf16760/Estrela---Prazeres---Alcantara---Docas.aspx>>

TURISMO DE LISBOA (2010) *Lisboa Grande Vencedora dos World Travel Awards* (online). Disponível na Internet: <URL: http://lisboainside.lpm.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=365&Itemid=1>

TURISMO DE LISBOA (sd) *Mouraria/Castelo/Alfama* (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/1b917705-1bd6-4545-aa91-2162fc5b422b/Mouraria---Castelo---Alfama.aspx>>

TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Janeiro (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9cdabaaa-f3ab-48e0-97c9-7489937a8bff/RTL73-OBS.aspx>>

TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

TURISMO DE PORTUGAL, IP (sd) *OMT - Organização Mundial do Turismo* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/CooperacaoInternacional/Pages/OMT.aspx>>

TURISMO DE LISBOA (sd) *Parque das Nações* (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/Conteudos/Menu-Principal/Lisboa/Parque-das-Nacoes.aspx?lang=pt-PT>>

TURISMO DE LISBOA (sd) *Percursos a Pé* (online)

Disponível na Internet: <URL: <http://www.visitlisboa.com/Conteudos/Menu-Principal/Aonde-Ir/Percursos-a-Pe.aspx?lang=pt-PT>>

TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análisesestatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf>

TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/estat%C3%ADsticas/an%C3%A1lisesestat%C3%ADsticas/contasat%C3%A9litedoturismo/Pages/ContaSat%C3%A9litedoTurismo.aspx>>

TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Conta Satélite do Turismo: O Turismo na Economia - Indicadores de Actividade Turística e Económica em Portugal*. Lisboa

TURISMO DE PORTUGAL, IP (2009) *Portugal, Espanha e França aumentam fluxos turísticos apesar da crise* (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/destaque/Pages/PortugalEspanhaeFrancaumentamfluxosturisticosapesardacrise.aspx>>

TURISMO DE PORTUGAL (2010) *Receitas Turísticas 2009, por mercado* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/Proturismo1/estatisticasdoturismo/quadrosestatasticos/Estatisticasdoano/Receitas/Anexos/Receitas%20Tur%C3%ADsticas%202009%20Out%20Mercados.pdf>>

UNITED NATIONS (2007) *Tourism Contribution to GDP* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/sustdev/natlinfo/indicators/methodology__sheets/econ_development/tourism_contribution.pdf>

UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2001) *Replacement Migration: Is it a Solution to Declining and Ageing Populations?* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/migration/migration.htm>>

UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Ageing 2007* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/WPA2007/ES-English.pdf>>

UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Fact Sheet* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/FS_ageing.pdf>

UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

UNIVERSITY OF SALFORD (online) Disponível na Internet: <URL: <http://www.sobe.salford.ac.uk/profmarcusormerod/>>

WORLD HEALTH ORGANIZATION (sd) *Definition of an Older or Elderly Person* (online). Disponível na Internet: <URL: <http://www.who.int/healthinfo/survey/ageingdefnolder/en/>>

WORLD HEALTH ORGANIZATION (2004) *WHO Scientific Group on the Assessment of Osteoporosis at Primary Health Care Level* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.who.int/chp/topics/Osteoporosis.pdf>>

WORLD HEALTH ORGANIZATION (2008) *Checklist of Essential Features of Age-friendly Cities* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.who.int/ageing/publications/Age_friendly_cities_checklist.pdf>

WORLD HEALTH ORGANIZATION (2008) *Guia Global: Cidade Amiga do Idoso* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.who.int/ageing/publications/Global_age_friendly_cities_Guide_English.pdf>

WORLD HEALTH ORGANIZATION – DEPARTMENT OF HEALTH PROMOTION,
NON-COMMUNICABLE DISEASE PREVENTION AND SURVEILLANCE (2001) *Health and Ageing: A Discussion Paper* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://whqlibdoc.who.int/hq/2001/WHO_NMH_HPS_01.1.pdf>

WORLD TOURISM ORGANIZATION (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.unwto.org/aboutwto/why/en/why.php?op=1>>

WORLD TOURISM ORGANIZATION (2009) *Estatutos de la Organización Mundial del Turismo* (online). Disponível na Internet:

<URL: <http://www.unwto.org/aboutwto/statutes/sp/pdf/statutes.pdf>>

WORLD TOURISM ORGANIZATION (2010) *International Tourism on Track for a Rebound after an Exceptionally Challenging 2009* (online). Disponível na Internet:

<URL: http://www.unwto.org/media/news/en/press_det.php?id=5361&idioma=E>

WORLD TOURISM ORGANIZATION (1999) *O Código Mundial de Ética do Turismo* (online).

Disponível na Internet:

<URL: http://www.unwto.org/ethics/full_text/en/pdf/Portugal.pdf>

WORLD TOURISM ORGANIZATION (2007) *Tourism Development in Europe* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.e-unwto.org/content/h81773/?p=420849fa79324a28885ccfee577fc9ca&pi=36>>

WORLD TRAVEL AWARDS (2009) *Europe – Winners 2009* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.worldtravelawards.com/winners2009-8>>

ANEXOS

Anexo 1

Notícias relativas à evolução demográfica

Imigração é essencial para manter população europeia

Fonte: IOL DIÁRIO (2008) Disponível na Internet:

<URL: <http://diario.iol.pt/internacional/imigracao-uniao-europeia-ue-imigrantes-populacao-europeus/983592-4073.html>>

Países lusófonos com mais 110 milhões de habitantes em 2050

Portugal é exceção na CPLP, registando uma diminuição de residentes

Fonte: IOL DIÁRIO (2008) Disponível na Internet:

<URL: <http://diario.iol.pt/sociedade/angola-demografia-cplp-habitantes-populacao-iol/1012243-4071.html>>

Habitantes das cidades duplicarão em 2050

Estudo demográfico da ONU revela que maioria vive nas cidades

Fonte: IOL DIÁRIO (2008) Disponível na Internet:

<URL: <http://diario.iol.pt/noticias/demografia-estudo-onu-populacao-cidades-habitantes/920698-291.html>>

Mortes superaram nascimentos em Portugal

Fonte: IOL DIÁRIO (2008) Disponível na Internet:
<URL: <http://diario.iol.pt/sociedade/demografia-nascimentos-mortes-populacao-ine-imigrantes/990045-4071.html>>

Portugal não está a renovar as gerações

«Realidade compromete o futuro do país», alerta especialista

Fonte: IOL DIÁRIO (2008) Disponível na Internet:
<URL: <http://diario.iol.pt/noticias/natalidade-fecundidade-nascimentos-portugal-criancas/933895-291.html>>

Portugal vai ter três idosos por cada jovem em 2060

Fonte: IOL DIÁRIO (2008) Disponível na Internet:
<URL: <http://diario.iol.pt/sociedade/populacao-portugal-ine-2060-envelhecimento-tvi24/1050828-4071.html>>

Portugal vai perder 700 mil habitantes até 2050

Fonte: IOL DIÁRIO (2008) Disponível na Internet:
<URL: <http://diario.iol.pt/sociedade/natalidade-habitantes-demografia-populacao-relatorio-onu/1012226-4071.html>>

DEMOGRAFIA 29 julho 2008, JORNAL DESTAK 1328F

Um país em que há muitos mais avós do que netos

Pela primeira vez, Portugal tem mais idosos do que jovens. O dia tão anunciado já chegou.

ISABEL STILWELL
destak@destak.pt

Os portugueses com mais de 65 anos formam pela primeira vez uma “equipa” mais numerosa do que a das crianças e jovens até aos 14 anos, revelam os dados do Instituto Nacional de Estatística, analisados pela Marktest.

A explicação está à vista, nascem menos crianças, e os mais velhos vivem cada vez mais tempo. A pirâmide etária está mesmo de cabeça para baixo: nos últimos 86 anos, analisa a Marktest, o peso dos jovens baixou para menos de metade. «O rácio dos idosos com mais de 64 anos sobre os jovens até aos 14 anos evidencia que aumentou sete vezes entre 1900 e 2006», diz o estudo. O que significa que, se no século XX havia 17 idosos por 100 jovens, a relação passou a ser de 112 idosos por cada 100 jovens..

Idade média nos 40 anos
Segundo dados de 2006, recolhidos pelo INE, vivem em Portugal 1,8 milhões de idosos, que representam 17% da população total. A idade média passou a ser de 40 anos, revelam ainda, mais 11 anos do que era em 1950.

Apesar de tudo, o fenómeno não se sente da mesma forma em todas as partes do País. Enquanto a Grande Lisboa e o Grande Porto são as zonas mais rejuvenescidas de Portugal, o interior está fortemente penalizado. Os três concelhos que se encontram no topo dos mais envelhecidos são idanha-a-Nova, Penamacor e Alcoutim. ●



Anexo 3

Estimativas e Projecções das Taxas de Fecundidade, 1970-1975, 2005-2010 e 2045-2050 segundo vários cenários de projecção

<i>Major area</i>	<i>Total fertility (average number of children per woman)</i>					
	<i>1970-1975</i>	<i>2005-2010</i>	<i>2045-2050</i>			
			<i>Low</i>	<i>Medium</i>	<i>High</i>	<i>Constant</i>
World.....	4.47	2.55	1.54	2.02	2.51	3.49
More developed regions.....	2.13	1.60	1.29	1.79	2.28	1.68
Less developed regions.....	5.41	2.75	1.57	2.05	2.54	3.69
Least developed countries.....	6.61	4.63	2.02	2.50	2.99	5.49
Other less developed countries	5.25	2.45	1.42	1.91	2.41	3.07
Africa.....	6.72	4.67	1.97	2.46	2.95	5.47
Asia.....	5.04	2.34	1.40	1.90	2.39	2.94
Europe.....	2.16	1.45	1.26	1.76	2.26	1.47
Latin America and the Caribbean	5.04	2.37	1.36	1.86	2.36	2.67
Northern America.....	2.01	2.00	1.35	1.85	2.35	1.99
Oceania.....	3.23	2.30	1.43	1.93	2.43	2.83

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

Nota: Foram apenas incluídos os países ou áreas com 100.000 ou mais habitantes

Anexo 4

Esperança de vida ao nascimento, 2005-2010 e 2045-2050

<i>Major area</i>	<i>2005-2010</i>	<i>2045-2050</i>
World	67.2	75.4
More developed regions.....	76.5	82.4
Less developed regions	65.4	74.3
Least developed countries	54.6	67.2
Other less developed countries.....	67.9	76.4
Africa	52.8	66.1
Asia	69.0	77.4
Europe.....	74.6	81.0
Latin America and the Caribbean.....	73.3	79.6
Northern America	78.5	83.3
Oceania	75.2	81.0

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

Anexo 5

População mundial, 1950, 1975, 2007 e 2050 segundo vários cenários de projecção

<i>Major area</i>	<i>Population (millions)</i>			<i>Population in 2050 (millions)</i>			
	<i>1950</i>	<i>1975</i>	<i>2007</i>	<i>Low</i>	<i>Medium</i>	<i>High</i>	<i>Constant</i>
World	2 535	4 076	6 671	7 792	9 191	10 756	11 858
More developed regions	814	1 048	1 223	1 065	1 245	1 451	1 218
Less developed regions.....	1 722	3 028	5 448	6 727	7 946	9 306	10 639
Least developed countries	200	358	804	1 496	1 742	2 002	2 794
Other less developed countries	1 521	2 670	4 644	5 231	6 204	7 304	7 845
Africa	224	416	965	1 718	1 998	2 302	3 251
Asia	1 411	2 394	4 030	4 444	5 266	6 189	6 525
Europe	548	676	731	566	664	777	626
Latin America and the Caribbean.....	168	325	572	641	769	914	939
Northern America.....	172	243	339	382	445	517	460
Oceania.....	13	21	34	42	49	56	57

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

Anexo 6

Idade Média mundial, 1950, 1975, 2005 e 2050 segundo vários cenários de projecção

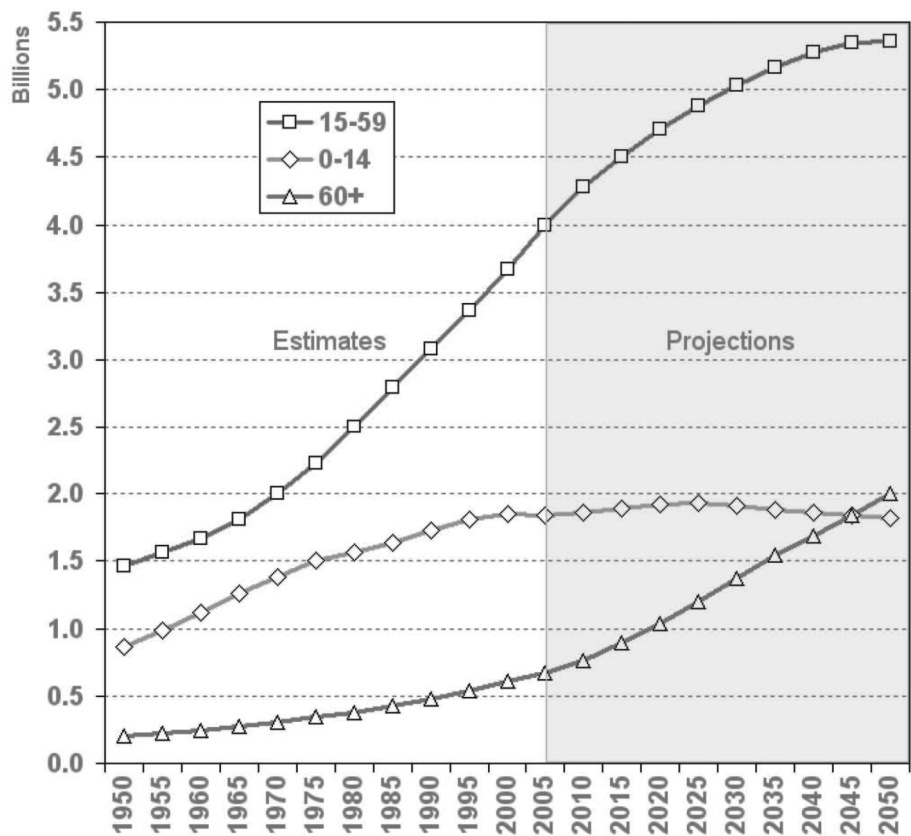
<i>Major area</i>	<i>Median age (years)</i>			<i>Median age in 2050</i>			
	<i>1950</i>	<i>1975</i>	<i>2005</i>	<i>Low</i>	<i>Medium</i>	<i>High</i>	<i>Constant</i>
World	23.9	22.4	28.0	43.3	38.1	33.4	30.3
More developed regions	29.0	31.1	38.6	51.7	45.7	39.8	46.4
Less developed regions	21.5	19.4	25.5	41.9	36.9	32.4	28.5
Least developed countries	19.5	17.6	19.0	31.2	27.9	25.2	18.8
Other less developed countries	21.8	19.6	26.6	45.0	39.4	34.3	32.0
Africa	19.1	17.5	19.0	31.2	28.0	25.3	18.7
Asia	22.2	20.2	27.6	45.8	40.2	35.0	33.1
Europe	29.7	32.1	38.9	53.4	47.3	40.8	49.6
Latin America and the Caribbean	20.0	19.3	26.0	46.3	40.1	34.5	33.4
Northern America	29.8	28.7	36.3	47.2	41.5	36.4	40.2
Oceania	28.0	25.6	32.3	45.2	40.0	35.2	35.1

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

Anexo 7

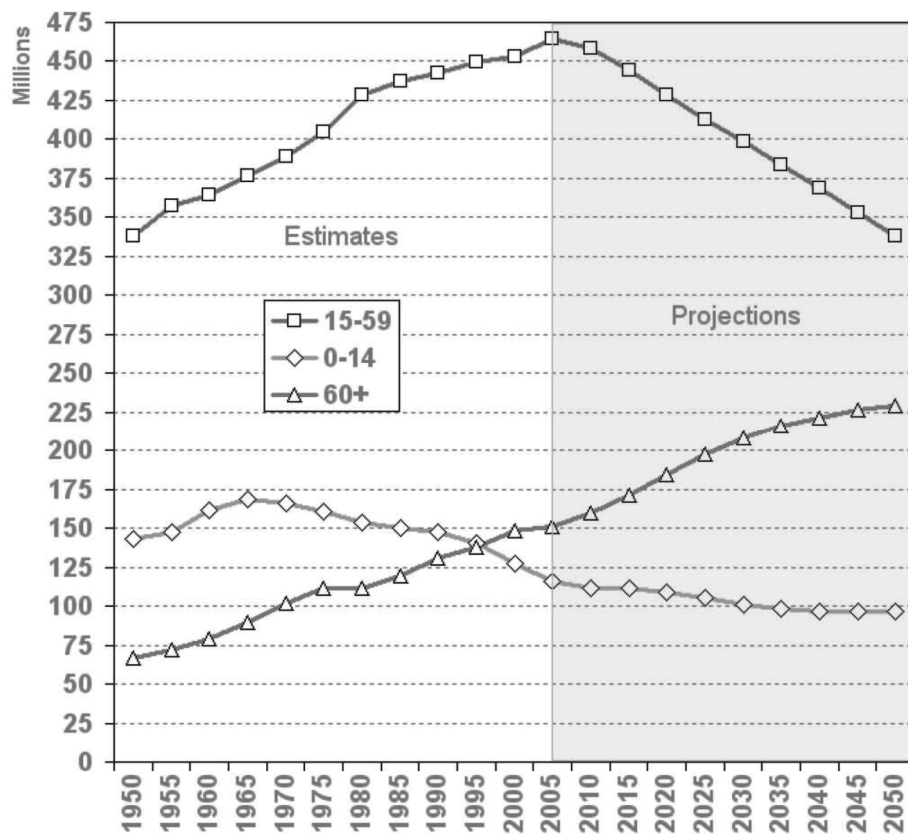
População mundial por grupos etários, 1950-2050



Fonte: UNITED NATIONS - POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision - Fact Sheet* (online).
Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/FS_ageing.pdf>

Anexo 8

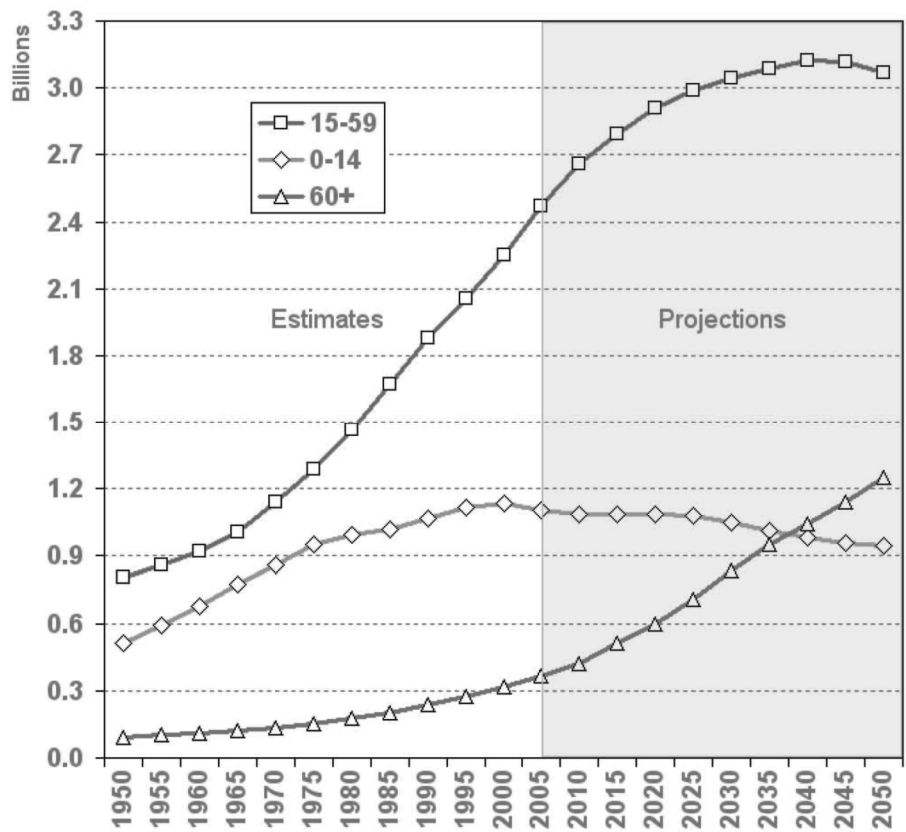
População da Europa por grupos etários, 1950-2050



Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Fact Sheet* (online).
 Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/FS_ageing.pdf>

Anexo 9

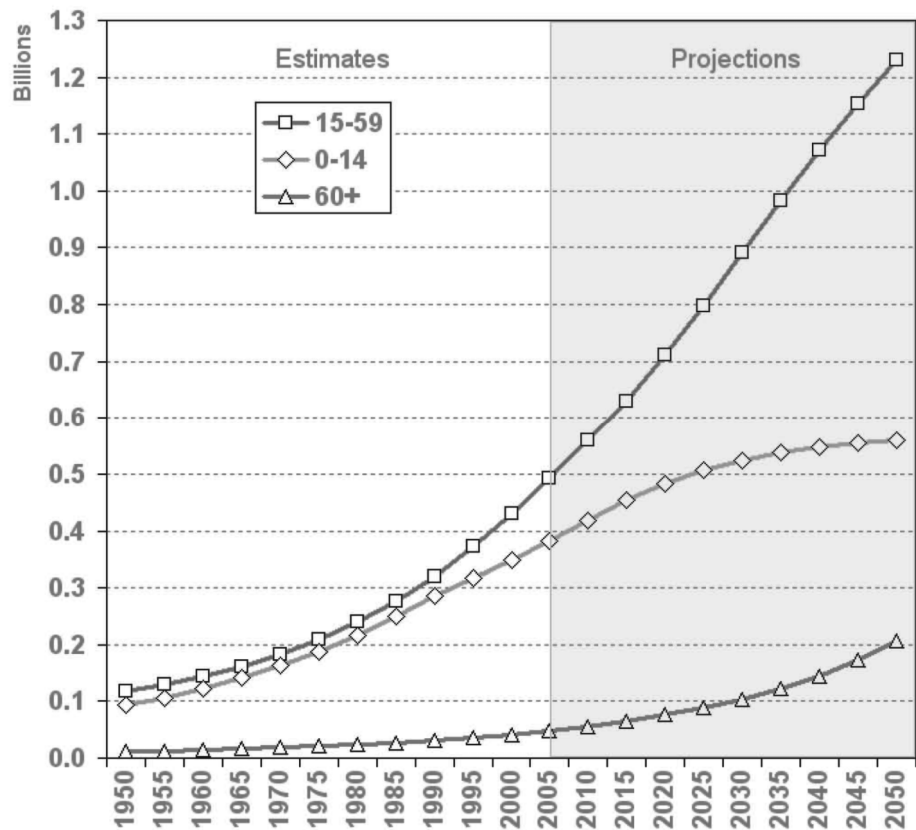
População da Ásia por grupos etários, 1950-2050



Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Fact Sheet* (online).
 Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/FS_ageing.pdf>

Anexo 10

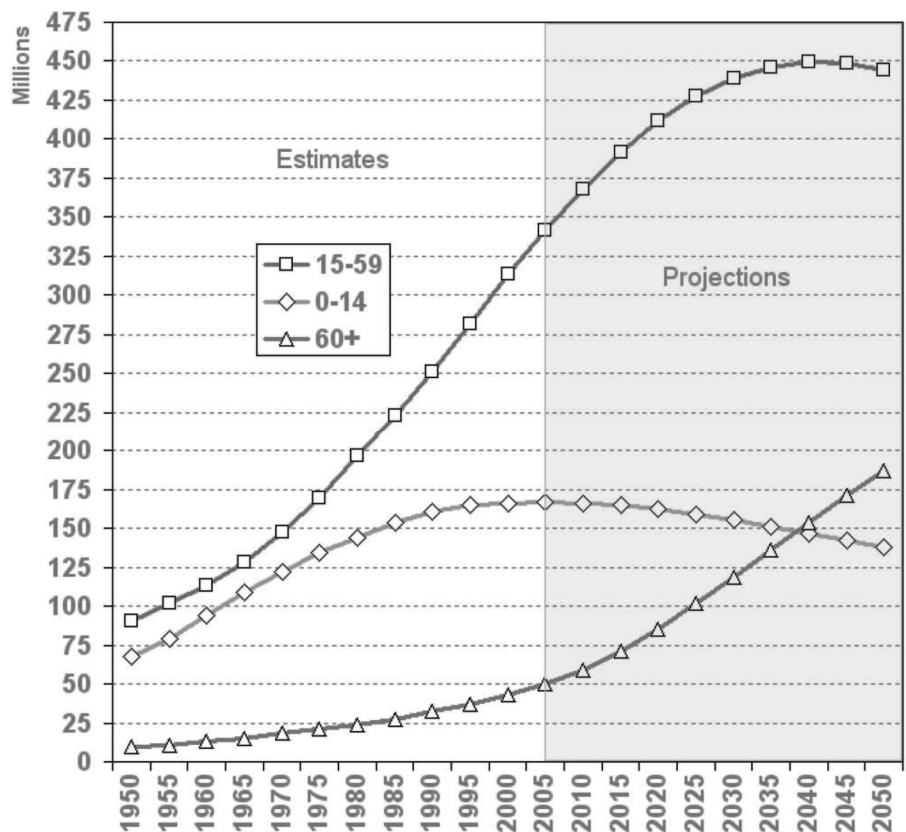
População da África por grupos etários, 1950-2050



Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Fact Sheet* (online).
 Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/FS_ageing.pdf>

Anexo 11

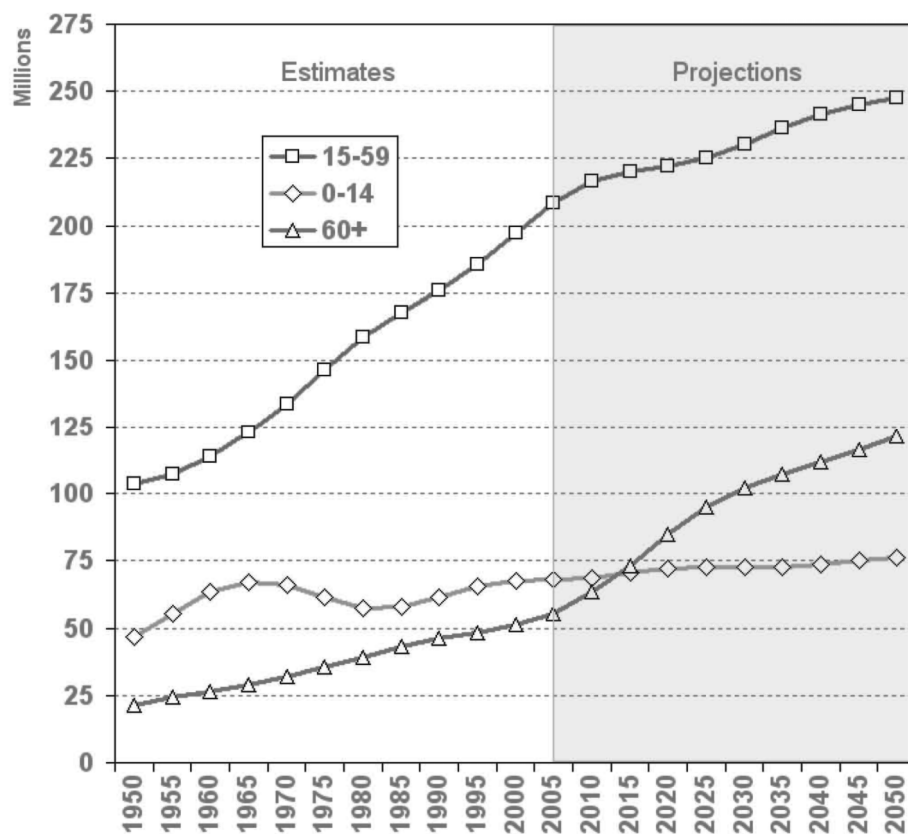
População da América Latina por grupos etários, 1950-2050



Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Fact Sheet* (online).
Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/FS_ageing.pdf>

Anexo 12

População da América do Norte por grupos etários, 1950-2050



Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Fact Sheet* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/FS_ageing.pdf>

Anexo 13

Distribuição da população das diferentes áreas geográficas por grupos etários, 2005 e 2050, de acordo com o cenário médio de projecção

<i>Major area</i>	<i>Percentage distribution in 2005</i>				<i>Percentage distribution in 2050</i>			
	<i>0-14</i>	<i>15-59</i>	<i>60+</i>	<i>80+</i>	<i>0-14</i>	<i>15-59</i>	<i>60+</i>	<i>80+</i>
World.....	28.3	61.4	10.3	1.3	19.8	58.3	21.8	4.4
More developed region.....	17.0	62.9	20.1	3.7	15.2	52.2	32.6	9.4
Less developed regions.....	30.9	61.0	8.1	0.8	20.6	59.3	20.1	3.6
Least developed countries.....	41.5	53.4	5.1	0.4	28.2	61.5	10.3	1.1
Other less developed countries	29.1	62.3	8.6	0.9	18.4	58.7	22.9	4.3
Africa.....	41.4	53.4	5.2	0.4	28.0	61.7	10.4	1.1
Asia	28.0	62.7	9.2	1.0	18.0	58.3	23.7	4.5
Europe	15.9	63.5	20.6	3.5	14.6	50.9	34.5	9.6
Latin America and the Caribbean	29.8	61.2	9.0	1.2	18.0	57.8	24.3	5.2
Northern America.....	20.5	62.7	16.7	3.5	17.1	55.6	27.3	7.8
Oceania.....	24.9	61.0	14.1	2.6	18.4	56.9	24.8	6.8

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Executive Summary* (online).

Disponível na Internet: <URL: <http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/English.pdf>>

Anexo 14

Distribuição da população mundial pelas diferentes áreas geográficas e por grupos etários, 2005 e 2050, de acordo com o cenário médio de projecção

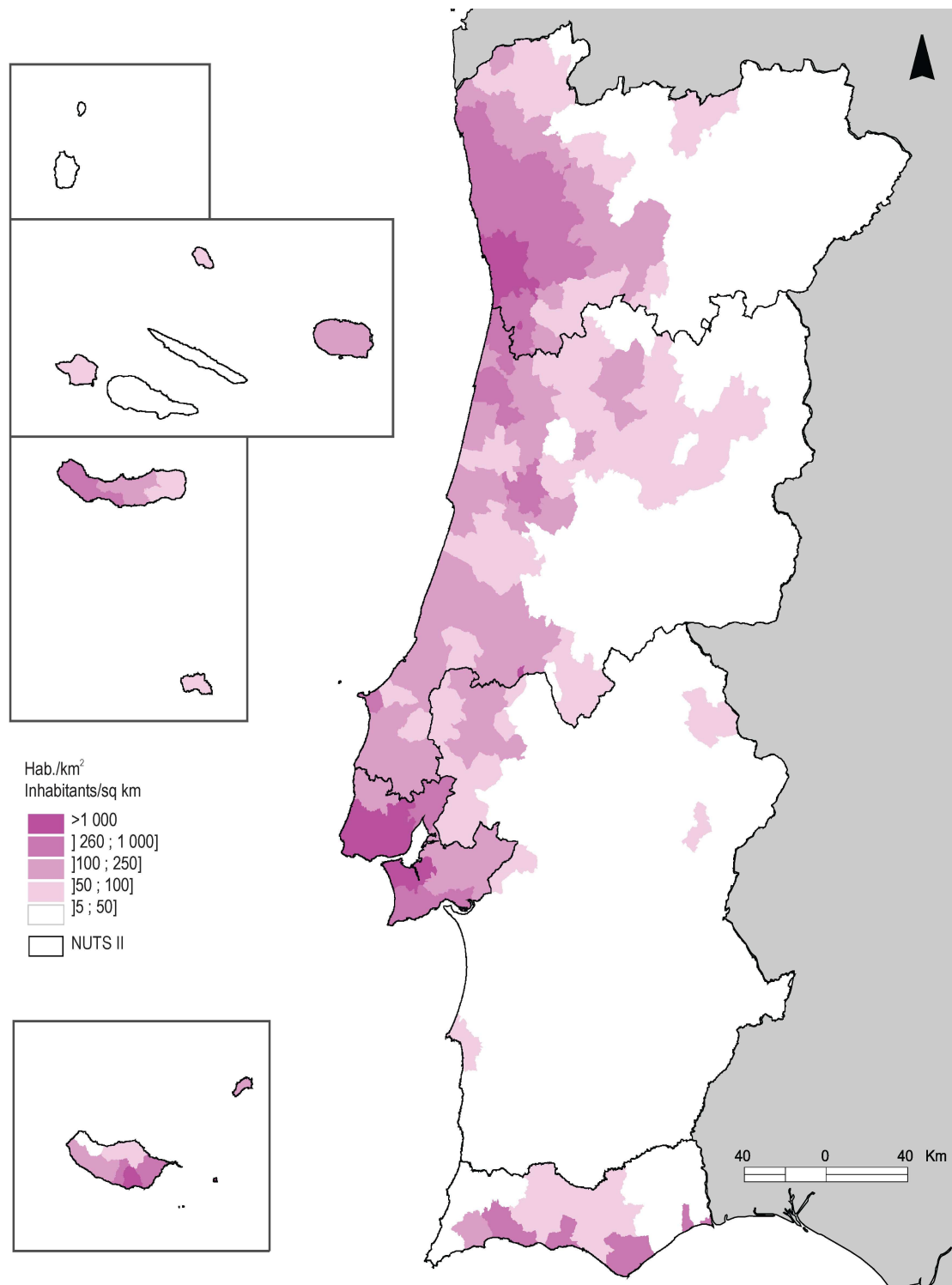
Major area	Population in 2005 (millions)					Population in 2050 (millions)				
	Total population	0-14	15-59	60+	80+	Total population	0-14	15-59	60+	80+
World	6 515	1 845	3 997	673	88	9 191	1 824	5 361	2 006	402
More developed regions	1 216	207	764	245	44	1 245	190	650	406	117
Less developed regions	5 299	1 638	3 233	428	43	7 946	1 635	4 712	1 600	284
Least developed countries	767	318	409	39	3	1 742	491	1 071	179	19
Other less developed countries	4 532	1 320	2 823	389	40	6 204	1 143	3 640	1 421	266
Africa	922	382	492	48	4	1 998	559	1 232	207	22
Asia	3 938	1 104	2 470	363	39	5 266	946	3 071	1 249	238
Europe	731	116	464	151	26	664	97	338	229	64
Latin America and the Caribbean	558	166	341	50	7	769	138	444	187	40
Northern America	332	68	208	56	12	445	76	248	121	35
Oceania	33	8	20	5	1	49	9	28	12	3
			<i>Percentage distribution by major area</i>							
More developed regions	18.7	11.2	19.1	36.3	50.7	13.5	10.4	12.1	20.2	29.2
Less developed regions	81.3	88.8	80.9	63.7	49.3	86.5	89.6	87.9	79.8	70.8
Least developed countries	11.8	17.3	10.2	5.8	3.5	19.0	26.9	20.0	8.9	4.6
Other less developed countries	69.6	71.5	70.6	57.9	45.8	67.5	62.7	67.9	70.8	66.2
Africa	14.2	20.7	12.3	7.1	4.4	21.7	30.6	23.0	10.3	5.4
Asia	60.4	59.8	61.8	54.0	44.1	57.3	51.8	57.3	62.3	59.2
Europe	11.2	6.3	11.6	22.4	29.3	7.2	5.3	6.3	11.4	15.8
Latin America and the Caribbean	8.6	9.0	8.5	7.5	7.9	8.4	7.6	8.3	9.3	10.0
Northern America	5.1	3.7	5.2	8.3	13.4	4.8	4.2	4.6	6.1	8.7
Oceania	0.5	0.5	0.5	0.7	1.0	0.5	0.5	0.5	0.6	0.8

Fonte: UNITED NATIONS – POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2007) *World Population Prospects: The 2006 Revision – Population Ageing* (online).

Disponível na Internet: <URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2006/wpp2006_ageing.pdf>

Anexo 15

Densidade populacional por município, 2007

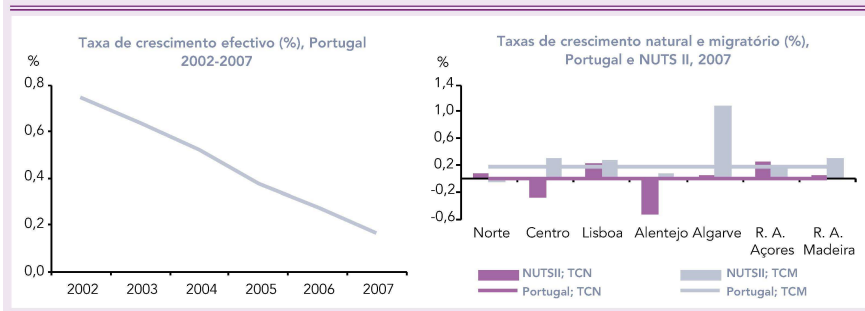


Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Anuário Estatístico 2007*. Lisboa, p 44

Anexo 16

Componentes demográficas, Portugal e NUTS II, 2002-2007

	Portugal	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve	R. A. Açores	R. A. Madeira
Acréscimo Populacional								
2002	78 125	24 393	14 991	27 742	1 454	7 437	1 192	916
2003	67 220	19 875	12 139	25 623	- 434	7 010	1 257	1 750
2004 ^a	54 570	15 513	9 918	20 460	130	6 088	1 182	1 279
2005	40 337	10 868	6 216	17 493	- 1 551	5 298	1 101	912
2006 ^b	29 503	6 550	3 443	15 129	- 1 686	4 681	777	609
2007 ^c	18 480	895	20	14 188	- 3 352	4 858	988	883
Saldo Natural								
2002	8 125	9 794	-5 022	6 303	-3 603	- 188	395	446
2003	3 720	6 840	-6 101	6 497	-4 194	- 129	445	362
2004 ^a	7 330	7 198	-4 508	6 518	-2 895	88	551	378
2005	1 937	4 836	-5 990	6 241	-4 093	106	580	257
2006 ^b	3 403	4 744	-5 407	6 473	-3 475	268	471	329
2007 ^c	-1 020	2 474	-6 924	6 408	-3 950	219	597	156
Saldo Migratório								
2002	70 000	14 599	20 013	21 439	5 057	7 625	797	470
2003	63 500	13 035	18 240	19 126	3 760	7 139	812	1 388
2004	47 240	8 315	14 425	13 943	3 025	6 000	631	901
2005	38 400	6 032	12 206	11 252	2 542	5 192	521	655
2006	26 100	1 806	8 850	8 656	1 789	4 413	306	280
2007	19 500	-1 579	6 944	7 780	598	4 639	391	727
Taxa de crescimento efectivo (%)								
2002	0,75	0,66	0,64	1,03	0,19	1,88	0,50	0,38
2003	0,64	0,54	0,51	0,94	-0,06	1,74	0,53	0,72
2004	0,52	0,42	0,42	0,74	0,02	1,49	0,49	0,52
2005	0,38	0,29	0,26	0,63	-0,20	1,28	0,46	0,37
2006	0,28	0,18	0,14	0,54	-0,22	1,12	0,32	0,25
2007	0,17	0,02	0,00	0,51	-0,44	1,15	0,41	0,36
Taxa de crescimento natural (%)								
2002	0,08	0,27	-0,21	0,23	-0,47	-0,05	0,17	0,19
2003	0,04	0,18	-0,26	0,24	-0,55	-0,03	0,19	0,15
2004	0,07	0,19	-0,19	0,24	-0,38	0,02	0,23	0,16
2005	0,02	0,13	-0,25	0,23	-0,53	0,03	0,24	0,11
2006	0,03	0,13	-0,23	0,23	-0,45	0,06	0,19	0,13
2007	-0,01	0,07	-0,29	0,23	-0,52	0,05	0,25	0,06
Taxa de crescimento migratório (%)								
2002	0,68	0,40	0,85	0,79	0,66	1,93	0,33	0,20
2003	0,61	0,35	0,77	0,70	0,49	1,78	0,34	0,57
2004	0,45	0,22	0,61	0,51	0,39	1,47	0,26	0,37
2005	0,36	0,16	0,51	0,41	0,33	1,25	0,22	0,27
2006	0,25	0,05	0,37	0,31	0,23	1,05	0,13	0,11
2007	0,18	-0,04	0,29	0,28	0,08	1,09	0,16	0,30



Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 21

Anexo 17

População residente por grandes grupos etários, Portugal e NUTS II, 2002-2007

	Portugal	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve	R. A. Açores	R. A. Madeira
População jovem (0-14 anos)								
2002	1 645 753	630 886	346 625	412 490	103 567	57 815	49 241	45 109
2003	1 648 996	626 543	345 679	420 252	103 169	59 429	48 814	45 110
2004	1 647 437	620 530	344 036	426 299	103 080	60 499	48 225	44 768
2005	1 644 231	612 961	341 704	432 767	102 688	62 008	47 581	44 522
2006	1 637 637	603 704	338 852	438 501	102 042	63 351	46 904	44 283
2007	1 628 852	593 048	335 161	444 154	101 158	64 848	46 437	44 046
População em idade activa (15-64 anos)								
2002	7 026 170	2 529 739	1 544 451	1 872 283	490 516	266 405	158 997	163 800
2003	7 064 293	2 545 522	1 551 619	1 880 330	489 882	270 229	161 014	165 697
2004	7 091 279	2 556 831	1 557 105	1 884 325	488 926	273 911	162 892	167 289
2005	7 115 261	2 567 646	1 561 927	1 888 219	487 913	276 601	164 518	168 437
2006	7 132 841	2 577 131	1 564 716	1 889 779	487 182	278 868	165 916	169 249
2007	7 138 892	2 580 689	1 565 352	1 888 986	485 099	281 041	167 341	170 384
População idosa (65 e mais anos)								
2002	1 735 542	531 293	463 554	429 884	173 915	74 144	30 524	32 345
2003	1 761 396	539 732	469 393	439 655	174 498	75 722	30 196	32 200
2004	1 790 539	549 949	475 468	450 073	175 673	77 058	30 089	32 229
2005	1 810 100	557 184	478 817	458 111	175 370	78 238	30 142	32 238
2006	1 828 617	563 506	482 323	465 946	175 061	79 309	30 198	32 274
2007	1 849 831	571 499	485 398	475 274	174 676	80 497	30 228	32 259

**População residente por grandes grupos etários
(em milhares), Portugal, 2002-2007**

Milhares

■ Pop. 0-14 anos ■ Pop. 15-64 anos ■ Pop. 65 e + anos

**População residente por grandes grupos etários (%),
NUTS II, 2007**

■ Pop. 0-14 anos ■ Pop. 15-64 anos ■ Pop. 65 e + anos

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) *Estatísticas Demográficas 2007*. Lisboa, p 22

Anexo 18

Dados demográficos das freguesias de Lisboa, 2001

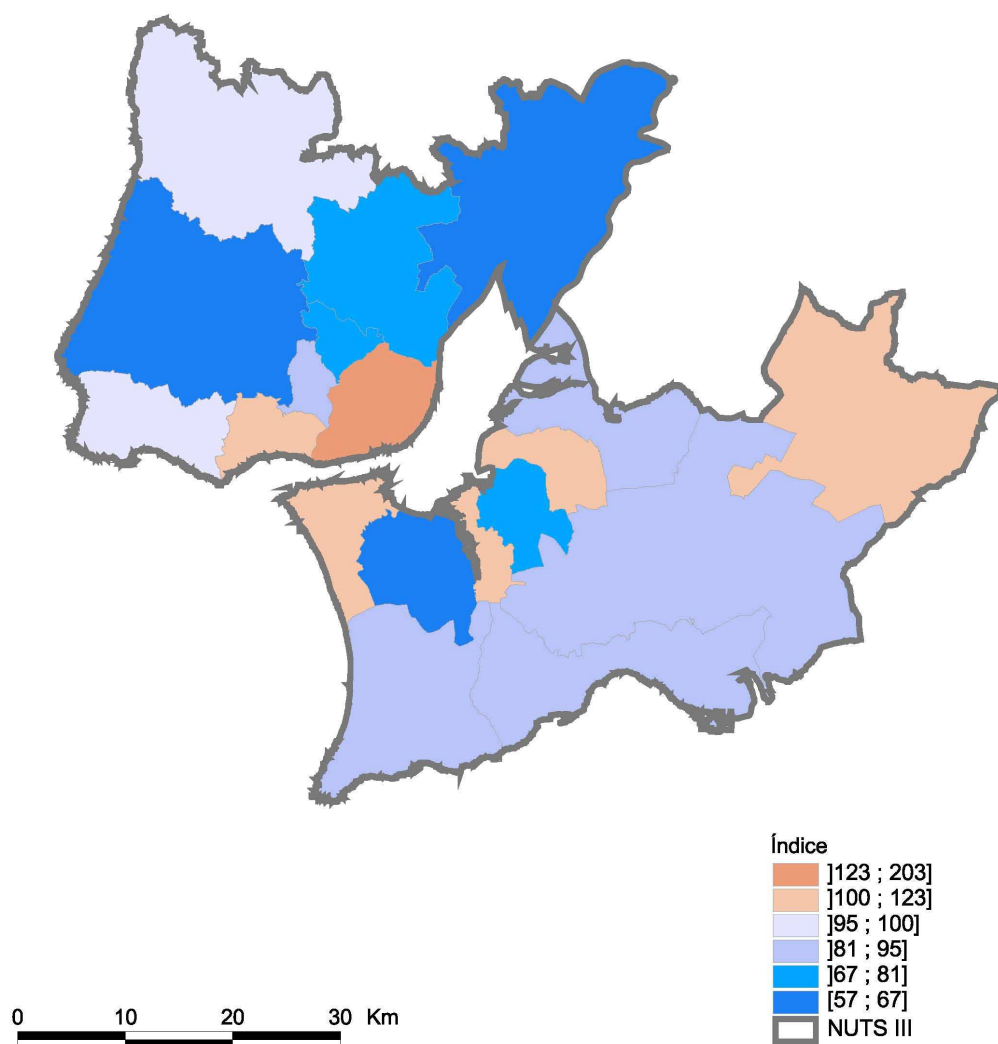
FREGUESIA	ÁREA (HA)	RESIDENTES 2001 (N°)	DENSIDADE (RESIDENTES POR HECTARE)	TAXA DE VARIACÃO DE RESIDENTES 1991-2001 (EM %)	RESIDENTES COM MAIS DE 64 ANOS (EM %)	RESIDENTES COM MENOS DE 25 ANOS (EM %)	FAMILIAS CLASSICAS (N°)
Ajuda	285	17 958	63,00	-19,8	25,5	23,7	7 475
Alcântara	441	14 443	32,70	-22,0	29,0	20,4	6 538
Alto do Pina	83	10 253	122,24	-19,0	22,5	25,4	4 308
Alvalade	59	9 620	161,85	-12,5	35,3	19,7	4 327
Ameixoeira	163	9 644	58,93	-9,1	12,9	30,3	3 575
Anjos	48	9 738	199,39	-22,0	28,8	20,7	4 564
Beato	155	14 241	91,76	-18,6	23,2	22,8	5 990
Benfica	794	41 368	52,08	-12,2	21,2	23,0	17 088
Campo Grande	245	11 148	45,38	-8,2	28,6	24,3	4 559
Campolide	277	15 927	57,33	-24,1	23,9	23,5	6 581
Carnide	401	18 989	47,30	28,6	13,5	33,4	6 494
Castelo	5	587	108,20	-24,1	30,7	20,3	281
Charneca	168	10 509	62,34	9,8	12,6	37,8	3 264
Coração de Jesus	55	4 319	77,45	-19,7	27,5	20,3	2 273
Encarnação	18	3 182	167,94	3,6	26,7	22,2	1 523
Graça	34	6 960	199,13	-19,1	29,6	19,3	3 134
Lapa	74	8 670	117,11	-18,6	27,9	22,8	3 672
Lumiar	610	37 693	61,76	6,5	12,6	30,6	13 925
Madalena	12	380	31,45	-27,8	27,1	21,3	196
Mártires	9	341	34,26	-15,0	23,5	23,8	164
Marvila	632	38 767	61,32	-18,9	13,7	32,2	12 423
Mercês	26	5 093	189,69	-15,7	27,2	21,4	2 509
N. Sra. de Fátima	190	15 291	80,26	-17,8	27,2	22,7	6 645
Pena	49	6 068	121,43	-13,9	27,4	20,1	2 995
Penha de França	68	13 722	200,97	-23,3	29,7	20,2	6 380
Prazeres	147	8 492	57,74	-15,7	24,6	22,2	3 801
Sacramento	8	880	104,00	-24,6	24,4	21,7	443
Santa Catarina	21	4 081	191,43	-20,8	28,4	21,8	1 951
Santa Engrácia	55	5 860	106,23	-23,2	27,4	19,9	2 649
Santa Isabel	62	7 270	116,11	-21,4	28,3	21,7	3 229
Santa Justa	24	700	28,41	-39,2	32,4	19,3	330
Santa Maria de Belém	337	9 756	28,94	-19,3	28,7	23,3	4 007
Santa Maria dos Olivais	1 091	46 410	42,51	-9,7	24,2	23,5	17 541
Santiago	6	857	133,32	-30,1	31,6	19,3	385
Santo Condestável	102	17 553	170,91	-20,9	28,4	21,8	8 084
Santo Estêvão	19	2 047	103,24	-35,9	30,6	21,0	1 035
Santos-o-Velho	54	4 013	73,26	-27,5	28,1	22,1	1 819
São Cristóvão e São Lourenço	7	1 612	204,36	-34,0	27,6	20,8	853
São Domingos de Benfica	430	33 678	78,31	-4,1	20,8	24,0	14 103
São Francisco de Xavier	229	8 101	35,25	-6,5	19,5	25,4	3 175
São João	151	17 073	112,94	-22,3	26,7	22,1	7 336
São João de Brito	227	13 449	59,07	-21,5	33,5	19,0	5 690
São João de Deus	92	10 782	116,59	-19,0	33,1	20,3	4 910
São Jorge de Arroios	115	17 404	150,28	-24,5	30,0	20,2	8 428
São José	32	3 278	99,37	-26,0	29,7	20,6	1 715
São Mamede	61	6 004	97,76	-15,1	27,9	22,0	2 738
São Miguel	5	1 777	342,92	-32,0	26,1	25,3	830
São Nicolau	26	1 175	43,89	-18,9	32,5	17,3	560
São Paulo	45	3 521	77,72	-24,7	24,7	22,9	1 528
São Sebastião da Pedreira	108	5 871	54,14	-25,1	29,3	20,9	2 542
São Vicente de Fora	31	4 267	134,68	-21,7	28,4	20,5	2 052
Sé	11	1 160	99,84	-39,8	29,7	19,5	545
Socorro	11	2 675	240,08	-37,9	25,9	22,4	1 289
TOTAL	8 462	564 657	66,73	-14,9	23,60	24,3	243 451

Fonte: INE, Censos 2001

Fonte: SEIXAS, J. (2004) *Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, p 25

Anexo 19

Índice de envelhecimento na Região de Lisboa, 2001



Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2002) *Censos 2001: Resultados Definitivos Lisboa*. Lisboa, p LIV

Anexo 20

Número estimado de fracturas provocadas por osteoporose por zona do corpo humano, em homens e mulheres com idade igual ou superior a 50 anos, por região da Organização Mundial de Saúde

WHO region	Expected number of fractures by site (thousands)				All osteoporotic fractures	
	Hip	Spine	Proximal humerus	Forearm	No.	%
Africa	8	12	6	16	75	0.8
Americas	311	214	111	248	1 406	15.7
South-East Asia	221	253	121	306	1 562	17.4
Europe	620	490	250	574	3 119	34.8
Eastern Mediterranean	35	43	21	52	261	2.9
Western Pacific ^a	432	405	197	464	2 536	28.6
Total	1 672	1 416	706	1 660	8 959	100

Fonte: WORLD HEALTH ORGANIZATION (2004) *WHO Scientific Group on the Assessment of Osteoporosis at Primary Health Care Level*. Brussels (online).

Disponível na Internet: <URL:<http://www.who.int/chp/topics/Osteoporosis.pdf>>

Anexo 21

Balança Turística de 2000 a 2008, Portugal, milhões de Euros

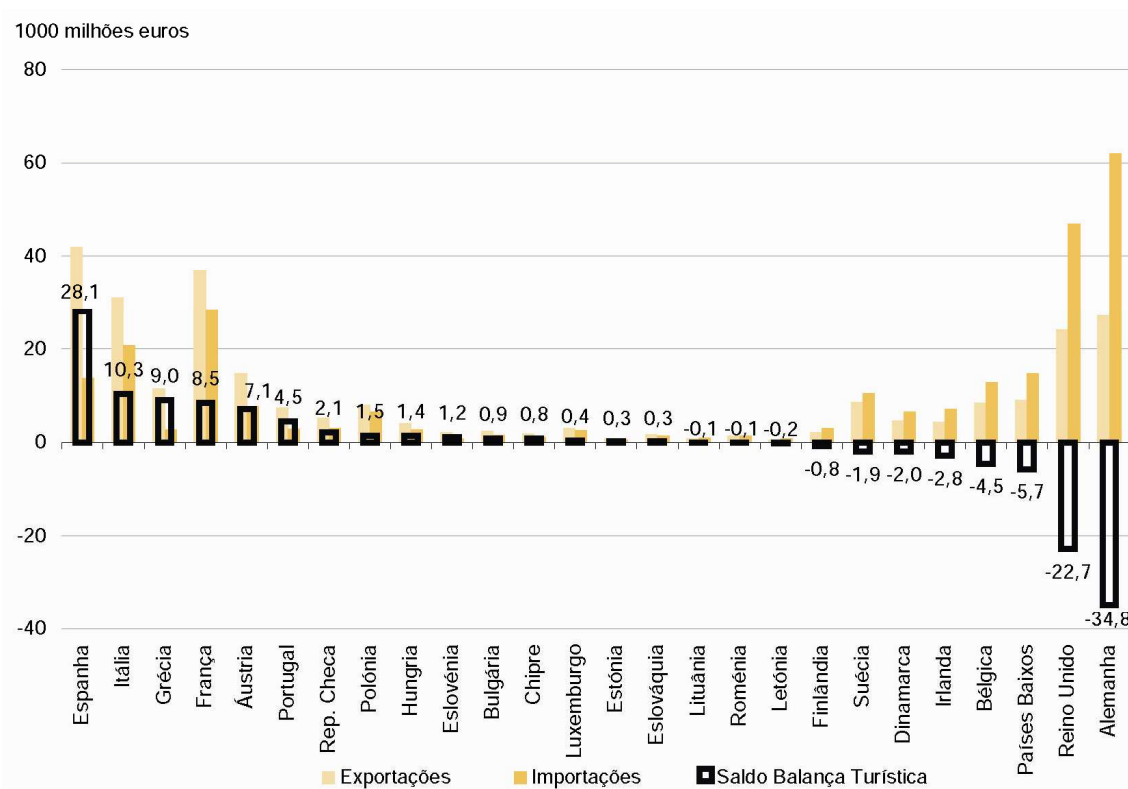
	Anos								
Componentes	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Receitas	5.720	6.125	6.094	5.849	6.195	6.199	6.672	7.402	7.440
Despesas	2.422	2.363	2.247	2.131	2.225	2.454	2.658	2.869	2.939
Saldo	3.298	3.762	3.847	3.718	3.971	3.744	4.014	4.533	4.501

Fonte: BP-Banco de Portugal

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online). Disponível na Internet:
<URL: http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises_estatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf>

Anexo 22

TOP da União Europeia dos países com os maiores e os menores Saldos da Balança Turística em 2008



Fonte: EUROSTAT

Nota: Os dados de 2008 apresentam um carácter provisório.

Nota 2: Informação recolhida a 30/06/2009. Nesta data não se encontrava disponível informação referente a Malta.

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Estatísticas do Turismo 2008*. Lisboa, p 16

Anexo 23

Consumo Turístico Interior de 2000 a 2008, Portugal, milhões de Euros

Componentes	Anos								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008Pe
Turismo Receptor	6.139	6.521	6.477	6.295	6.682	6.794	7.438	8.779	n.d.
Turismo Interno	2.375	2.483	2.506	2.470	2.624	2.806	2.993	3.250	n.d.
Outras Componentes	3.794	3.874	3.742	3.813	4.144	4.369	4.719	5.049	n.d.
Total	12.308	12.878	12.725	12.578	13.450	13.969	15.150	17.078	17.513
PIBpm	122.270	129.308	135.434	138.582	144.128	149.124	155.446	163.119	166.128
Importância do CTI no PIB	10,1%	10,0%	9,4%	9,1%	9,3%	9,4%	9,7%	10,5%	10,5%

Pe - Dados Preliminares

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online). Disponível na Internet:
 <URL: [http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises estatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises%20estatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf)>

Anexo 24

Receitas turísticas por países de residência, milhares de Euros, Portugal, 2000–2008

Países de Residência	Anos								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
África do Sul	27.147	16.708	18.906	18.258	15.711	15.585	24.530	24.628	n.d
Alemanha	619.507	731.202	696.327	670.855	701.163	753.513	833.433	888.424	807.584
Angola	68.494	49.489	71.702	119.489	95.792	78.462	80.592	87.332	n.d
Argentina	1.802	1.522	1.690	1.538	654	384	876	1.122	53.079
Austrália	25.971	29.707	23.078	21.538	19.295	13.671	16.182	19.421	n.d
Áustria	35.960	45.651	43.781	42.967	46.580	39.036	53.010	58.945	58.939
Bélgica	n.d.	n.d.	180.913	181.659	151.661	148.945	162.528	195.177	194.469
Brasil	142.577	128.912	227.213	149.074	95.868	100.206	148.783	176.907	233.216
Canadá	220.847	178.930	146.416	121.151	98.820	79.472	88.432	93.507	91.098
China	2.240	2.303	8.722	4.476	2.210	2.189	2.280	4.410	4.497
Dinamarca	42.312	58.705	48.676	50.589	61.226	67.484	78.157	80.597	84.873
Espanha	946.363	868.790	890.370	853.575	854.093	902.738	970.366	1.101.302	1.081.234
EUA	315.830	284.101	277.185	252.450	212.863	187.562	276.180	298.070	238.001
Finlândia	27.323	44.041	45.881	48.699	51.224	51.723	51.682	59.880	66.134
França	986.342	900.643	906.273	863.671	892.588	910.556	979.245	1.129.913	1.200.581
Grécia	4.451	7.037	7.000	7.749	16.264	8.220	9.153	13.295	12.621
Holanda	133.860	207.515	205.462	199.089	229.573	231.201	251.714	272.105	292.650
Hungria	2.755	4.380	3.351	4.141	5.761	7.775	9.833	11.796	11.994
Irlanda	44.958	92.696	108.425	129.824	143.505	149.051	169.019	199.635	203.365
Islândia	13.291	12.134	10.217	13.728	11.627	11.798	12.474	8.932	6.492
Itália	130.625	162.248	151.519	146.911	143.013	135.035	162.443	186.040	171.785
Japão	47.414	39.236	70.173	57.465	50.732	31.586	28.782	24.562	23.611
Luxemburgo	n.d.	n.d.	52.617	51.463	52.057	50.511	54.811	66.425	66.492
Marrocos	1.222	1.097	5.965	3.135	1.999	2.102	2.297	2.466	n.d
Noruega	37.907	62.280	55.878	57.017	78.898	76.724	85.221	99.967	89.074
Polónia	9.151	11.578	8.783	8.958	8.044	12.872	20.626	33.409	48.389
Reino Unido	1.043.423	1.391.562	1.354.929	1.329.599	1.535.656	1.539.641	1.614.033	1.790.079	1.640.375
Rep. Checa	2.013	4.472	4.912	5.371	10.310	8.008	10.131	13.253	16.393
Rússia	2.107	9.289	11.022	9.160	18.226	12.174	17.420	26.562	35.758
Suécia	60.750	95.700	85.962	80.311	98.795	89.248	87.555	93.109	94.904
Suíça	143.504	132.319	120.300	107.310	129.492	123.231	129.906	149.321	156.949
Turquia	3.189	3.557	3.157	3.768	4.518	4.257	5.553	5.707	5.909
Venezuela	17.651	19.692	6.408	8.981	5.635	18.725	38.403	68.769	80.140
Outros	559.012	527.262	240.606	224.958	351.616	334.914	196.285	117.033	369.499
Total Global	5.719.998	6.124.758	6.093.819	5.848.927	6.195.469	6.198.599	6.671.935	7.402.100	7.440.105

Fonte: BP-Banco de Portugal (Maio/09)
n.d. - dado não disponível

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online).
Disponível na Internet: <URL: http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises_estatísticas/oturismoem/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf>

Anexo 25

Dormidas e hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros por regiões, Portugal, 2008

Unidade: N.º	Dormidas				Hóspedes				Unit: No.
	Total	Hotéis	Pensões	Outros	Total	Hotéis	Pensões	Outros	
Portugal									
1990	23 813 534	10 878 242	3 672 152	9 263 140	7 330 276	3 951 507	1 688 317	1 690 452	
1995	27 936 842	12 758 651	3 158 347	12 019 844	8 020 570	4 519 631	1 458 287	2 042 652	
2000	33 795 123	16 754 813	3 250 713	13 789 597	10 317 217	6 228 971	1 508 543	2 579 703	
2005	35 520 631	18 594 490	3 364 333	13 561 808	11 469 314	7 166 474	1 557 148	2 745 692	
2006	37 566 461	20 629 295	3 543 884	13 393 282	12 376 941	7 879 703	1 633 195	2 864 043	
2007	39 736 583	22 141 345	3 834 459	13 760 779	13 366 173	8 556 412	1 793 118	3 016 643	
2008									
Portugal	39 227 938	21 689 824	3 767 058	13 771 056	13 456 372	8 635 977	1 698 184	3 122 211	
Continente	31 892 281	17 555 109	3 321 461	11 015 711	11 926 456	7 703 716	1 586 171	2 636 569	
Norte	4 250 764	2 860 093	835 357	555 314	2 412 837	1 610 397	427 040	375 400	
Centro	3 880 275	2 733 906	746 871	399 498	2 103 726	1 484 962	398 061	220 703	
Lisboa	8 410 405	6 565 790	1 082 791	761 824	3 817 925	3 065 174	445 039	307 712	
Alentejo	1 085 673	514 885	286 463	284 325	664 149	330 693	173 556	159 900	
Algarve	14 265 164	4 880 435	369 979	9 014 750	2 927 819	1 212 490	142 475	1 572 854	
R. A. Açores	1 127 513	913 695	85 773	128 045	353 479	292 838	31 609	29 032	
R. A. Madeira	6 208 144	3 221 020	359 824	2 627 300	1 176 437	639 423	80 404	456 610	

	Nights				Guests			
	Total	Hotels	Boarding houses	Other	Total	Hotels	Boarding houses	Other

© INE, I.P., Portugal, 2009, Anuário Estatístico de Portugal 2008/Statistical Yearbook of Portugal 2008. Informação disponível até 30 de Setembro de 2009. Information available till 30th September, 2009.

Fonte: INE, I.P., Estatísticas do Turismo.

Source: Statistics Portugal, Tourism Statistics.

Notas: Os dados apresentados abrangem os estabelecimentos classificados no Turismo de Portugal, I.P. (Continente) e Direcções Regionais de Turismo nas Regiões Autónomas. A rubrica Outros engloba os hotéis-apartamentos, os apartamentos turísticos, os aldeamentos turísticos, os motéis, as pousadas e as estalagens.

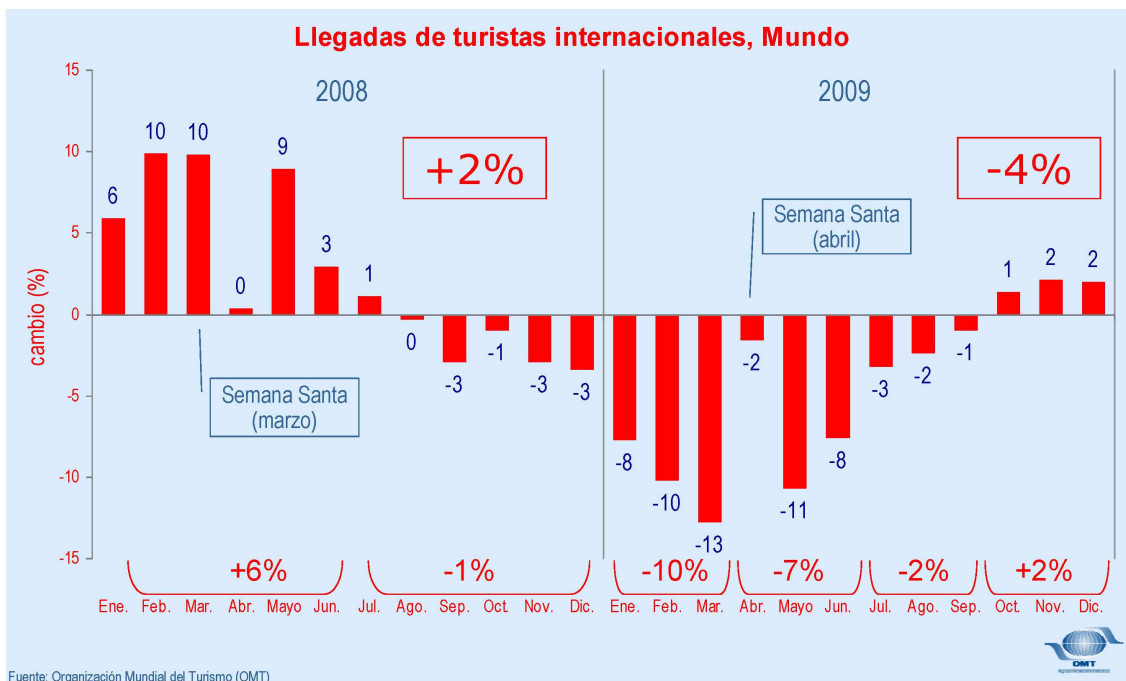
Notes: Data cover the establishments classified by Tourism of Portugal (for Mainland) and classified by the Regional Directorates for Tourism in the Autonomous Regions (Açores and Madeira).

The item Others include the apartment-hotels, tourist apartments, tourist villages, motels, inns and lodging-houses.

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Anuário Estatístico de Portugal 2008*. Lisboa, p 512

Anexo 26

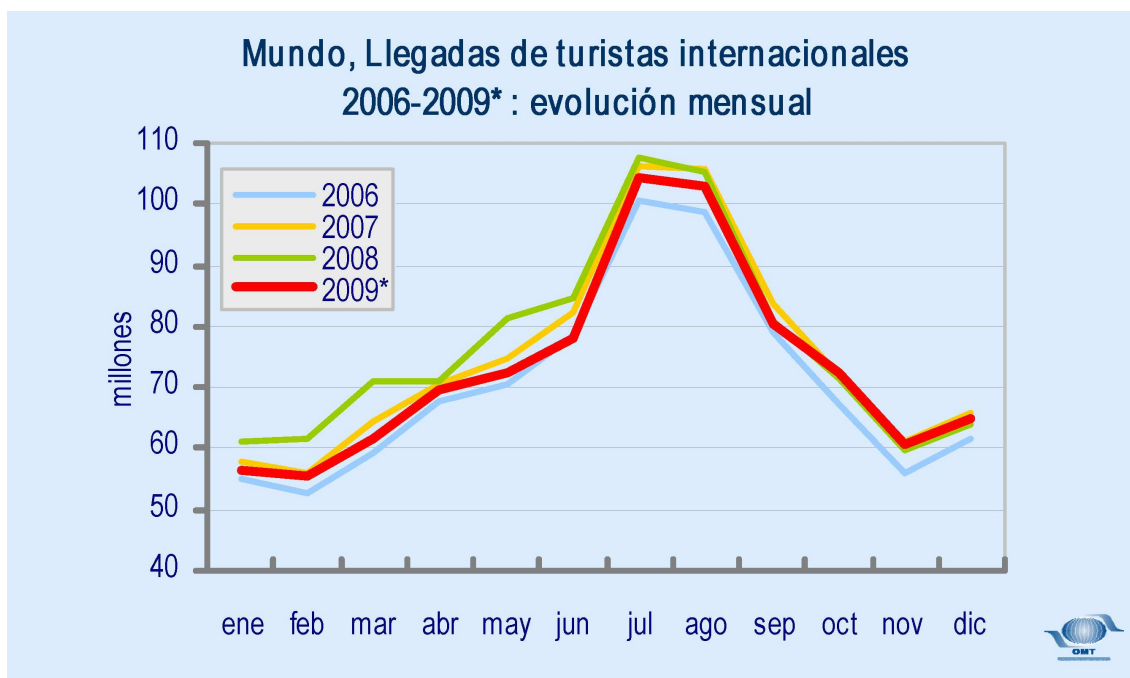
Chegadas de turistas internacionais, Mundo



Fonte: ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2010) *Resultados del Turismo internacional en 2009 y perspectivas para 2010* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/pdf/Barometro_1_2010.pdf>

Anexo 27

Chegadas de turistas internacionais, Mundo, 2006-2009: evolução mensal



Fonte: ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2010) *Resultados del Turismo internacional en 2009 y perspectivas para 2010* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/pdf/Barometro_1_2010.pdf>

Anexo 28

Comparação entre o *Travel & Tourism Competitiveness Index* de 2009 e 2008

Country/Economy	2009		2008	
	Rank/133	Score	Rank/130	Score
Switzerland	1	5.68	1	
Austria	2	5.46	2	
Germany	3	5.41	3	
France	4	5.34	10	
Canada	5	5.32	9	
Spain	6	5.29	5	
Sweden	7	5.28	8	
United States	8	5.28	7	
Australia	9	5.24	4	
Singapore	10	5.24	16	
United Kingdom	11	5.22	6	
Hong Kong SAR	12	5.18	14	
Netherlands	13	5.09	18	
Denmark	14	5.08	13	
Finland	15	5.07	12	
Iceland	16	5.07	11	
Portugal	17	5.01	15	
Ireland	18	4.99	21	
Norway	19	4.97	17	
New Zealand	20	4.94	19	
Cyprus	21	4.92	24	
Belgium	22	4.92	27	
Luxembourg	23	4.92	20	
Greece	24	4.91	22	
Japan	25	4.91	23	
Czech Republic	26	4.86	30	
Estonia	27	4.83	26	
Italy	28	4.78	28	
Malta	29	4.77	25	
Barbados	30	4.77	29	
Korea, Rep.	31	4.72	31	
Malaysia	32	4.71	32	
United Arab Emirates	33	4.57	40	
Croatia	34	4.54	34	
Slovenia	35	4.53	36	
Israel	36	4.50	35	
Qatar	37	4.49	37	
Hungary	38	4.45	33	
Thailand	39	4.45	42	
Mauritius	40	4.43	41	
Bahrain	41	4.42	48	
Costa Rica	42	4.42	44	
Taiwan, China	43	4.40	52	
Tunisia	44	4.37	39	
Brazil	45	4.35	49	
Slovak Republic	46	4.34	38	
China	47	4.33	62	
Latvia	48	4.31	45	
Lithuania	49	4.30	47	
Bulgaria	50	4.30	43	
Mexico	51	4.29	55	
Montenegro	52	4.29	59	
Puerto Rico	53	4.27	46	
Jordan	54	4.25	53	
Panama	55	4.23	50	
Turkey	56	4.20	54	
Chile	57	4.18	51	
Poland	58	4.18	56	
Russian Federation	59	4.14	64	
Jamaica	60	4.13	57	
South Africa	61	4.10	60	
India	62	4.09	65	
Uruguay	63	4.09	61	
Egypt	64	4.09	66	
Argentina	65	4.08	58	
Romania	66	4.04	69	
Dominican Republic	67	4.03	63	
Oman	68	4.01	76	
Brunei Darussalam	69	3.99	n/a	
Guatemala	70	3.90	68	
Saudi Arabia	71	3.89	82	
Colombia	72	3.89	71	
Georgia	73	3.89	72	
Peru	74	3.88	70	
Morocco	75	3.86	67	
Azerbaijan	76	3.84	79	
Ukraine	77	3.84	77	
Sri Lanka	78	3.82	73	
Botswana	79	3.81	87	
Macedonia, FYR	80	3.81	83	
Indonesia	81	3.79	80	
Namibia	82	3.77	93	
Honduras	83	3.77	75	
Trinidad and Tobago	84	3.75	74	
Syria	85	3.73	94	
Philippines	86	3.73	81	
Gambia, The	87	3.72	84	
Serbia	88	3.71	78	
Vietnam	89	3.70	96	
Albania	90	3.68	92	
Armenia	91	3.65	89	
Kazakhstan	92	3.65	91	
Moldova	93	3.64	98	
El Salvador	94	3.63	97	
Kuwait	95	3.63	85	
Ecuador	96	3.62	86	
Kenya	97	3.60	101	
Tanzania	98	3.59	88	
Suriname	99	3.54	95	
Zambia	100	3.53	107	
Senegal	101	3.50	108	
Guyana	102	3.50	109	
Nicaragua	103	3.49	99	
Venezuela	104	3.46	103	
Mongolia	105	3.46	100	
Kyrgyz Republic	106	3.45	113	
Bosnia and Herzegovina	107	3.44	105	
Cambodia	108	3.43	112	
Tajikistan	109	3.41	114	
Ghana	110	3.40	n/a	
Uganda	111	3.38	110	
Libya	112	3.38	104	
Pakistan	113	3.33	111	
Bolivia	114	3.33	106	
Algeria	115	3.31	102	
Madagascar	116	3.28	118	
Malawi	117	3.27	n/a	
Nepal	118	3.25	116	
Mali	119	3.19	119	
Benin	120	3.18	120	
Zimbabwe	121	3.17	117	
Paraguay	122	3.16	115	
Ethiopia	123	3.15	121	
Mozambique	124	3.12	123	
Cameroon	125	3.09	126	
Burkina Faso	126	3.08	124	
Mauritania	127	3.07	122	
Nigeria	128	3.02	125	
Bangladesh	129	3.02	127	
Côte d'Ivoire	130	2.99	n/a	
Burundi	131	2.98	128	
Lesotho	132	2.92	129	
Chad	133	2.52	130	

(Cont'd.)

Note that one country covered last year, Uzbekistan, is not included this year because of a lack of Survey data.

Fonte: BLANKE, J. & CHIESA, T. (2009) *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009*. Geneva: World Economic Forum, p XV

Anexo 29

The Travel & Tourism Competitiveness Index: Europa

Country/Economy	SUBINDEXES									
	OVERALL INDEX			T&T regulatory framework		T&T business environment and infrastructure		T&T human, cultural, and natural resources		
	Regional rank	Overall rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	
Switzerland	1	1	5.68	1	6.01	1	5.49	2	5.54	
Austria	2	2	5.46	4	5.91	6	5.22	7	5.24	
Germany	3	3	5.41	13	5.56	3	5.44	9	5.22	
France	4	4	5.34	8	5.67	7	5.22	11	5.13	
Spain	5	6	5.29	29	5.29	8	5.21	5	5.36	
Sweden	6	7	5.28	12	5.57	14	5.04	8	5.23	
United Kingdom	7	11	5.22	28	5.29	11	5.07	6	5.30	
Netherlands	8	13	5.09	22	5.44	9	5.08	17	4.75	
Denmark	9	14	5.08	10	5.59	10	5.08	28	4.57	
Finland	10	15	5.07	5	5.82	25	4.69	21	4.71	
Iceland	11	16	5.07	3	5.92	17	4.93	39	4.37	
Portugal	12	17	5.01	15	5.52	24	4.74	16	4.78	
Ireland	13	18	4.99	7	5.73	22	4.79	32	4.45	
Norway	14	19	4.97	9	5.64	19	4.84	36	4.42	
Cyprus	15	21	4.92	25	5.35	13	5.05	37	4.38	
Belgium	16	22	4.92	21	5.45	32	4.56	20	4.73	
Luxembourg	17	23	4.92	20	5.47	16	4.97	42	4.30	
Greece	18	24	4.91	18	5.49	27	4.66	27	4.58	
Czech Republic	19	26	4.86	16	5.50	36	4.41	24	4.67	
Estonia	20	27	4.83	17	5.50	21	4.81	47	4.19	
Italy	21	28	4.78	46	4.96	26	4.68	22	4.71	
Malta	22	29	4.77	11	5.58	31	4.58	52	4.15	
Croatia	23	34	4.54	43	5.02	37	4.32	43	4.28	
Slovenia	24	35	4.53	38	5.13	33	4.53	61	3.94	
Hungary	25	38	4.45	26	5.35	42	4.06	59	3.95	
Slovak Republic	26	46	4.34	34	5.20	54	3.78	55	4.05	
Latvia	27	48	4.31	32	5.22	43	4.04	86	3.68	
Lithuania	28	49	4.30	30	5.27	46	3.98	89	3.65	
Bulgaria	29	50	4.30	56	4.74	48	3.96	46	4.20	
Montenegro	30	52	4.29	50	4.86	66	3.57	35	4.43	
Turkey	31	56	4.20	63	4.60	60	3.73	44	4.28	
Poland	32	58	4.18	72	4.44	68	3.53	29	4.56	
Russian Federation	33	59	4.14	79	4.35	61	3.70	38	4.37	
Romania	34	66	4.04	61	4.68	64	3.61	77	3.83	
Georgia	35	73	3.89	33	5.20	99	2.84	92	3.64	
Ukraine	36	77	3.84	62	4.66	72	3.37	103	3.50	
Macedonia, FYR	37	80	3.81	69	4.46	75	3.29	87	3.67	
Serbia	38	88	3.71	78	4.35	80	3.20	96	3.57	
Albania	39	90	3.68	77	4.38	104	2.76	66	3.89	
Armenia	40	91	3.65	58	4.70	105	2.75	102	3.51	
Moldova	41	93	3.64	67	4.53	95	2.95	110	3.43	
Bosnia and Herzegovina	42	107	3.44	96	4.11	93	2.96	124	3.25	

Fonte: BLANKE, J. & CHIESA, T. (2009) *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009*. Geneva: World Economic Forum, p XVI

Anexo 30

TOP 25 Mundial, Chegadas internacionais de Turismo, milhares

Países	Anos								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 (p)
Mundo	684.000	683.800	702.800	690.900	764.000	804.000	853.000	904.000	922.000
França	77.200	75.200	77.000	75.000	75.100	75.900	78.900	81.000	78.400
E.U.A	50.900	44.900	43.500	41.200	46.100	49.200	51.000	56.000	58.000
Espanha	47.900	50.100	52.300	51.800	52.400	55.900	58.200	58.700	57.300
China	31.200	33.200	36.800	33.000	41.800	46.800	49.900	54.700	53.000
Itália	41.200	39.600	39.800	39.600	37.100	36.500	41.100	43.700	42.700
Reino Unido	23.200	22.800	24.200	24.700	25.700	28.000	30.700	30.900	30.100
Ucrânia	6.400	9.200	10.500	12.500	15.600	17.600	18.900	23.100	25.400
Turquia	9.600	10.800	12.800	13.300	16.800	20.300	18.900	22.200	25.000
Alemanha	19.000	17.900	18.000	18.400	20.100	21.300	23.500	24.400	24.900
México	20.600	19.800	19.700	18.700	20.600	21.900	21.400	21.400	22.600
Malásia	10.200	12.800	13.300	10.600	15.700	16.400	17.500	21.000	22.100
Áustria	18.000	18.200	18.600	19.100	19.400	20.000	20.300	20.800	21.900
Hong Kong	13.100	13.700	16.600	15.500	13.700	14.800	15.800	17.200	17.300
Canadá	19.600	19.700	20.100	17.500	19.100	18.800	18.300	17.900	17.100
Arábia Saudita	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8.000	8.600	11.500	14.700
Tailândia	9.600	10.100	10.900	10.100	11.700	11.600	13.800	14.500	14.600
Polónia	17.400	15.000	14.000	13.700	14.300	15.200	15.700	15.000	12.900
Egitpo	5.100	4.400	5.000	5.700	7.890	8.200	8.600	10.600	12.300
Macau	5.200	5.800	6.600	6.300	8.300	9.000	10.700	12.900	10.600
Holanda	10.000	9.500	9.600	9.200	9.600	10.000	10.700	11.000	10.100
África do Sul	6.000	5.900	6.600	6.600	6.800	7.400	8.400	9.100	9.600
Croácia	5.800	6.500	6.900	7.400	7.900	8.500	8.700	9.300	9.400
Rússia	n.d.	19.500	21.300	20.400	19.900	19.900	20.200	20.600	n.d.
Grécia	13.100	14.100	14.200	13.800	13.300	14.800	16.000	17.500	n.d.
Portugal	12.100	12.200	11.600	11.700	10.600	10.600	11.300	12.300	n.d.

Fonte: OMT-Organização Mundial de Turismo (Oct/09)
n.d. - não disponível

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online).

Disponível na Internet: <URL: [http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises estatísticas/oturismo em/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises%20estatísticas/oturismo%20em/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf)>

Anexo 31

TOP 15 Europa, Chegadas internacionais de Turismo, milhares

Países	Anos								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 (p)
Europa	392.600	387.800	397.300	399.000	424.400	441.600	468.400	486.800	488.500
França	77.200	75.200	77.000	75.000	75.100	75.900	78.900	80.800	78.400
Espanha	47.900	50.100	52.300	51.800	52.400	55.900	58.200	58.700	57.300
Itália	41.200	39.600	39.800	39.600	37.100	36.500	41.100	43.700	42.700
Reino Unido	23.200	22.800	24.200	24.700	25.700	28.000	30.700	30.900	30.100
Ucrânia	6.400	9.200	10.500	12.500	15.600	17.600	18.900	23.100	25.400
Turquia	9.600	10.800	12.800	13.300	16.800	20.300	18.900	22.200	25.000
Alemanha	19.000	17.900	18.000	18.400	20.100	21.300	23.500	24.400	24.900
Áustria	18.000	18.200	18.600	19.100	19.400	20.000	20.300	20.800	21.900
Polónia	17.400	15.000	14.000	13.700	14.300	15.200	15.700	15.000	12.900
Holanda	10.000	9.500	9.600	9.200	9.600	10.000	10.700	11.000	10.100
Croácia	5.800	6.500	6.900	7.400	7.900	8.500	8.700	9.300	9.400
Hungria	15.600	15.300	15.900	15.700	12.200	10.000	9.300	8.600	8.800
Rússia	n.d.	19.500	21.300	20.400	19.900	19.900	20.200	20.600	n.d.
Grécia	13.100	14.100	14.200	13.800	13.300	14.800	16.000	17.500	n.d.
Portugal	12.100	12.200	11.600	11.700	10.600	10.600	11.300	12.300	n.d.

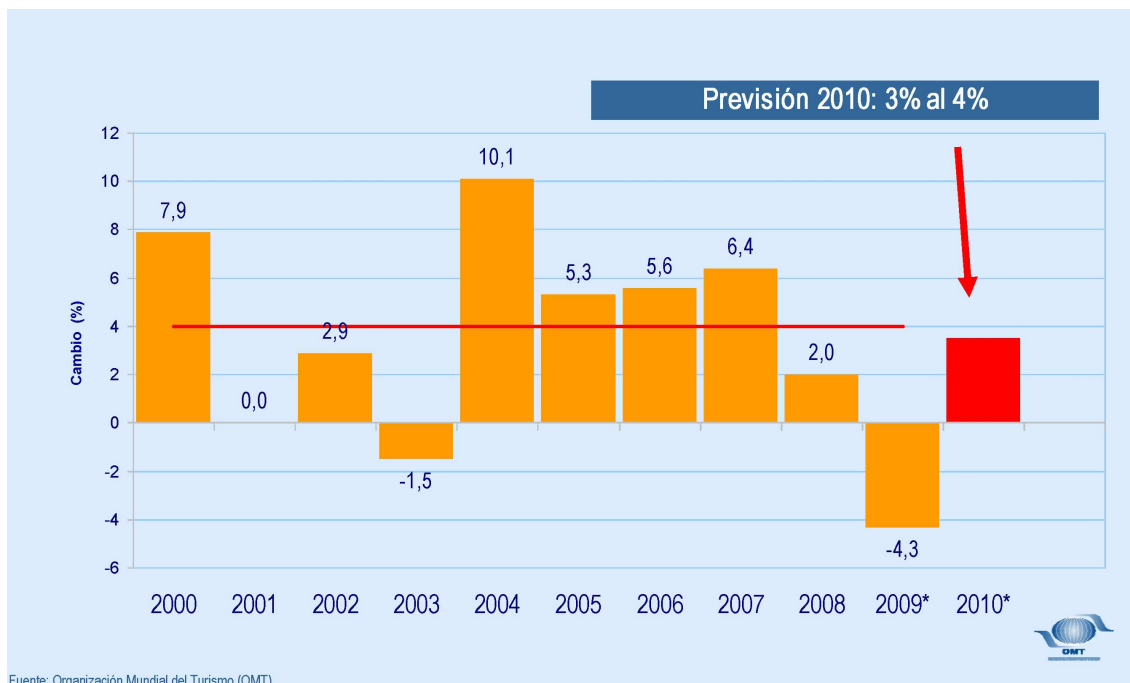
Fonte: OMT-Organização Mundial de Turismo (Oct/09)
n.d. - não disponível

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2009) *Anuário das Estatísticas do Turismo 2008* (online).

Disponível na Internet: <URL: [http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises estatísticas/oturismo em/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Português/ProTurismo/estatísticas/análises%20estatísticas/oturismo%20em/Documents/Anuario_Estat_2008.pdf)>

Anexo 32

Previsão do crescimento do turismo internacional para 2010



Fonte: ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2010) *Resultados del Turismo internacional en 2009 y perspectivas para 2010* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/pdf/Barometro_1_2010.pdf>

Anexo 33

Previsão do crescimento do turismo internacional para 2010, Regiões do Mundo

	2009	Previsión 2010
Mundo	-4%	entre 3% y 4%
Europa	-6%	entre 1% y 3%
Asia y el Pacífico	-2%	entre 5% y 7%
Américas	-5%	entre 2% y 4%
África	+5%	entre 4% y 7%
Oriente Medio	-6%	entre 5% y 9%

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT)



Fonte: ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2010) *Resultados del Turismo internacional en 2009 y perspectivas para 2010* (online). Disponível na Internet: <URL: http://www.unwto.org/pdf/Barometro_1_2010.pdf>

Anexo 34

Hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros por município, segundo o país de residência habitual, 2008

III.11.5	Total Geral	Total UE27	Total UE25	União Europeia (15)								E.U.A.	
				Total	dos quais								
					Portugal	Alemanha	Espanha	França	Itália	Países Baixos	Reino Unido		
Unidade: N.º													
Portugal	13 456 372	12 152 740	12 117 637	11 933 438	6 346 647	777 644	1 300 985	571 832	381 210	367 248	1 413 588	240 173	
Continente	11 926 456	10 714 710	10 681 360	10 532 655	5 888 891	561 368	1 246 380	474 695	357 229	318 443	1 119 602	222 619	
Lisboa	3 817 925	3 111 339	3 091 008	3 027 606	1 437 859	209 237	483 008	210 794	180 698	78 557	206 949	141 360	
Grande Lisboa	3 457 475	2 769 335	2 752 516	2 697 094	1 210 412	196 525	435 792	201 592	175 821	72 916	198 346	139 117	
Amadora	20 387	20 150	20 148	20 145	20 021	3	70	22	9	2	7	0	
Cascais	363 953	311 181	309 229	301 477	115 513	16 109	60 129	23 084	8 969	11 541	32 155	11 039	
Lisboa	2 778 203	2 168 483	2 154 353	2 109 948	896 858	170 629	341 324	167 133	160 940	57 154	152 603	121 839	
Loures	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mafra	43 240	41 396	41 283	40 531	29 482	2 297	3 311	1 622	636	453	1 533	404	
Odivelas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Oeiras	115 618	106 922	106 674	105 729	76 670	2 693	12 160	3 974	2 087	1 330	3 899	1 258	
Sintra	93 508	80 515	80 174	78 795	39 059	4 211	14 735	4 583	2 636	2 160	7 620	4 374	
Vila Franca de Xira	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Península de Setúbal	360 450	342 004	338 492	330 512	227 447	12 712	47 216	9 202	4 877	5 641	8 603	2 243	
Alcochete	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Almada	100 564	93 673	93 289	91 555	53 339	3 729	22 926	2 979	2 190	971	1 737	573	
Barreiro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Moita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Montijo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Palmela	21 680	20 124	20 018	19 607	15 084	742	1 619	520	307	271	620	387	
Seixal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Sesimbra	81 782	78 980	78 796	77 469	51 424	4 248	8 580	1 285	639	877	3 806	354	
Setúbal	132 068	125 657	122 901	118 601	90 749	3 644	11 280	3 401	1 446	2 393	2 161	883	
Unif. No.	Grand Total	Total EU27	Total EU25	Total	Portugal	Germany	Spain	France	Italy	The Netherlands	United Kingdom	USA	
					of which								
					European Union (15)								

© INE, I.P., Portugal, 2009, Anuário Estatístico da Região Lisboa 2008/Statistical Yearbook of Lisboa Region 2008. Informação disponível até 30 de Setembro de 2009. Information available till 30th September, 2009.

Fonte: INE, I.P., Estatísticas do Turismo.
Source: Statistics Portugal, Tourism Statistics.

Nota: Os dados apresentados abrangem os estabelecimentos classificados no Turismo de Portugal, I.P. (Continente) e Direcções Regionais de Turismo nas Regiões Autónomas.
Note: Data cover the establishments classified by Tourism of Portugal (for Mainland) and classified by the Regional Directorates for Tourism in the Autonomous Regions (Açores and Madeira).

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Anuário Estatístico da Região de Lisboa 2008*. Lisboa, p 238

Anexo 35

Dormidas nos estabelecimentos hoteleiros por município, segundo o país de residência habitual, 2008

III.11.4	Total Geral	Total UE27	Total UE25	União Europeia (15)								E. U. A.	
				Total	dos quais								
					Portugal	Alemanha	Espanha	França	Itália	Países Baixos	Reino Unido		
Unidade: N.º													
Portugal	39 227 938	35 745 569	35 623 335	34 960 566	13 023 693	3 657 516	3 069 468	1 590 488	929 096	1 974 157	7 302 078	568 053	
Continente	31 892 281	28 846 600	28 732 605	28 281 750	11 730 551	2 266 340	2 823 047	1 192 923	816 893	1 710 829	5 497 218	508 948	
Lisboa	8 410 405	6 712 704	6 643 915	6 485 123	2 502 762	555 465	1 131 658	500 737	444 450	211 183	521 958	324 950	
Grande Lisboa	7 673 494	6 021 799	5 972 008	5 834 800	2 107 714	519 082	1 028 559	479 904	432 527	195 482	499 849	319 308	
Amadora	24 089	22 890	22 884	22 880	22 493	26	209	65	25	7	15	0	
Cascais	1 076 175	911 123	903 345	878 262	228 458	60 297	183 477	64 182	26 825	57 648	117 765	38 431	
Lisboa	5 975 605	4 558 347	4 518 706	4 415 388	1 575 945	426 111	759 077	388 507	391 609	126 521	341 317	263 358	
Loures	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mafra	93 291	88 177	87 927	85 926	48 194	10 661	8 719	4 470	1 302	2 125	6 057	1 139	
Odivelas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Oeiras	222 877	196 040	195 208	192 565	119 003	7 794	27 920	9 374	5 723	3 892	10 549	5 053	
Sintra	208 913	177 215	176 086	172 667	64 243	12 476	40 920	10 651	5 309	4 548	22 603	10 889	
Vila Franca de Xira	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Península de Setúbal	736 911	690 905	671 907	650 323	395 048	36 383	103 099	20 833	11 923	15 701	22 109	5 642	
Alcochete	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Almada	244 886	228 844	227 660	218 339	102 982	15 176	57 240	8 444	5 736	4 269	5 718	1 722	
Barreiro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Moita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Montijo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Palmela	45 537	42 636	41 169	40 074	28 072	2 565	4 263	1 129	1 221	538	1 450	793	
Seixal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Sesimbra	126 597	122 256	122 052	120 176	78 218	6 791	11 995	2 143	1 072	1 815	8 049	607	
Setúbal	273 974	253 292	238 078	229 439	158 852	11 107	23 393	7 388	3 218	6 369	6 273	2 371	
Unit: No.	Grand Total	Total EU27	Total EU25	Total	Portugal	Germany	Spain	France	Italy	The Netherlands	United Kingdom	USA	
					of which								
					European Union (15)								

© INE, I.P., Portugal, 2009, Anuário Estatístico da Região Lisboa 2008/Statistical Yearbook of Lisboa Region 2008. Informação disponível até 30 de Setembro de 2009. Information available till 30th September, 2009.

Fonte: INE, I.P., Estatísticas do Turismo.
Source: Statistics Portugal, Tourism Statistics.

Nota: Os dados apresentados abrangem os estabelecimentos classificados no Turismo de Portugal, I.P. (Continente) e Direcções Regionais de Turismo nas Regiões Autónomas.
Note: Data cover the establishments classified by Tourism of Portugal (for Mainland) and classified by the Regional Directorates for Tourism in the Autonomous Regions (Açores and Madeira).

Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2009) *Anuário Estatístico da Região de Lisboa 2008*. Lisboa, p 237

Anexo 36

Tráfego aéreo em Dezembro, 2008-2009

	NÚMERO DE VOOS				NÚMERO DE PASSAGEIROS			
	Dezembro		Acumulado 2009		Dezembro		Acumulado 2009	
	2009	Var % 09/08	2009	Var % 09/08	2009	Var % 09/08	2009	Var % 09/08
Lisboa	10.566	-3,6%	132.380	-5,5%	991.874	4,0%	12.261.203	-2,5%
Porto	4.280	-2,9%	52.194	-7,0%	381.638	14,4%	4.508.330	-0,6%
Faro	1.553	5,2%	37.328	-6,2%	162.026	6,0%	5.061.801	-7,1%
P.Delgada	865	14,0%	12.349	1,9%	55.945	3,8%	896.813	-2,7%
S. Maria	264	-10,8%	3.255	-11,1%	7.954	-7,7%	93.357	-10,2%
Horta	308	-3,8%	4.830	0,6%	9.989	2,4%	191.832	-2,3%
Flores	94	2,2%	1.560	10,5%	1.906	-9,2%	41.423	-3,1%
Funchal	1.666	-6,1%	21.955	-3,7%	161.673	-4,4%	2.346.649	-4,1%
Porto Santo	223	15,5%	3.064	1,6%	7.202	-20,3%	120.126	-8,0%
Total	19.819		268.915		1.780.207		26.521.534	

Fonte: ANA Aeroportos

Fonte: TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Janeiro (online). Disponível na Internet:
 <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9cdabaaa-f3ab-48e0-97c9-7489937a8bff/RTL73-OBS.aspx>>

Anexo 37

Tráfego aéreo em Janeiro, 2009-2010

	Número de voos				Número de Passageiros			
	Janeiro		Acumulado 2010		Janeiro		Acumulado 2010	
	2010	Var % 10/09	2010	Var % 10/09	2010	Var % 10/09	2010	Var % 10/09
Lisboa	10.489	-0,5%	10.489	-0,5%	914.535	4,6%	914.535	4,6%
Porto	4.235	-0,6%	4.235	-0,6%	345.137	14,2%	345.137	14,2%
Faro	1.450	-3,5%	1.450	-3,5%	144.877	-8,1%	144.877	-8,1%
P.Delgada	850	12,6%	850	12,6%	49.781	-1,6%	49.781	-1,6%
S. Maria	237	-10,6%	237	-10,6%	7.875	1,8%	7.875	1,8%
Horta	329	8,9%	329	8,9%	9.745	1,1%	9.745	1,1%
Flores	92	35,3%	92	35,3%	1.912	-3,1%	1.912	-3,1%
Funchal	1.699	-2,4%	1.699	-2,4%	158.322	-1,8%	158.322	-1,8%
Porto Santo	216	-3,1%	216	-3,1%	6.437	-23,6%	6.437	-23,6%
Total	19.597		19.597		1.638.621		1.638.621	

Fonte: ANA Aeroportos

Fonte: TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet:
 <URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

Anexo 38

Tráfego marítimo (cruzeiros) em Dezembro, 2008-2009

	Dezembro			Acumulado Anual		
	2008	2009	Var%	2008	2009	Var%
Nº de navios	13	10	-23,1%	308	295	-4,2%
Nº Passageiros Totais	23.927	17.850	-25,4%	407.508	415.804	2,0%
Em Turnaround	4.442	4.347	-2,1%	38.920	83.871	15,5%
Em trânsito	19.485	13.503	-30,7%	368.588	331.933	-9,9%

Fonte: Administração do Porto de Lisboa

Fonte: TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Janeiro (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/9cdabaaa-f3ab-48e0-97c9-7489937a8bff/RTL73-OBS.aspx>>

Anexo 39

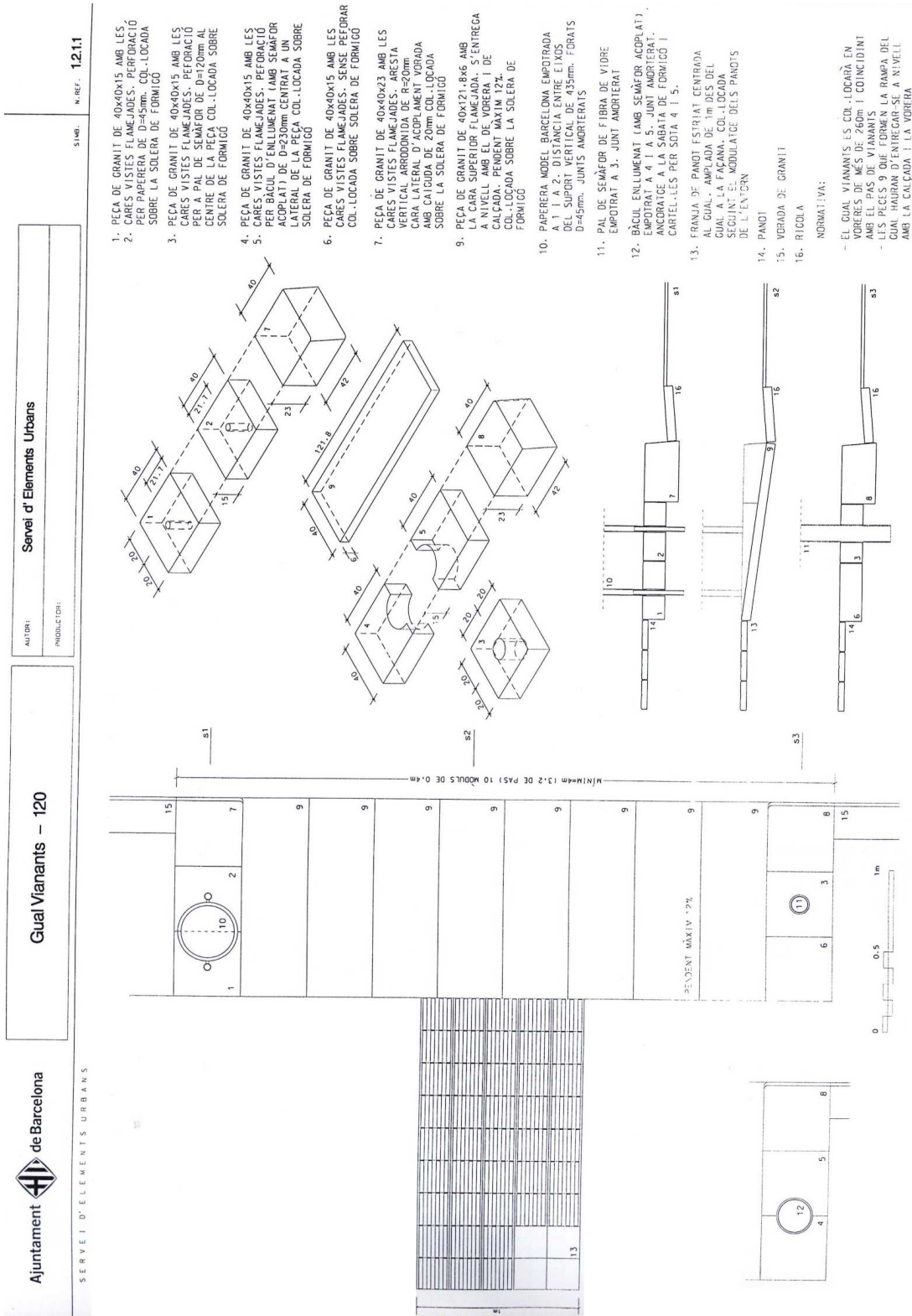
Tráfego marítimo (cruzeiros) em Janeiro, 2009-2010

	Janeiro			Acumulado Anual		
	2009	2010	Var %	2009	2010	Var %
Nº de navios	4	6	50,0%	4	6	50,0%
Nº Passageiros Totais	4.180	7.511	79,7%	4.180	7.511	79,7%
Em Turnaround	24	852	3450,0%	24	852	3450,0%
Em trânsito	4.156	6.659	60,2%	4.156	6.659	60,2%

Fonte: Administração do Porto de Lisboa

Fonte: TURISMO DE LISBOA (2010) *Observatório do Turismo de Lisboa*. Fevereiro (online). Disponível na Internet:
<URL: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/66b2106c-798e-43ff-8ed1-fa5962e6c84b/RTL74---OBS.aspx>>

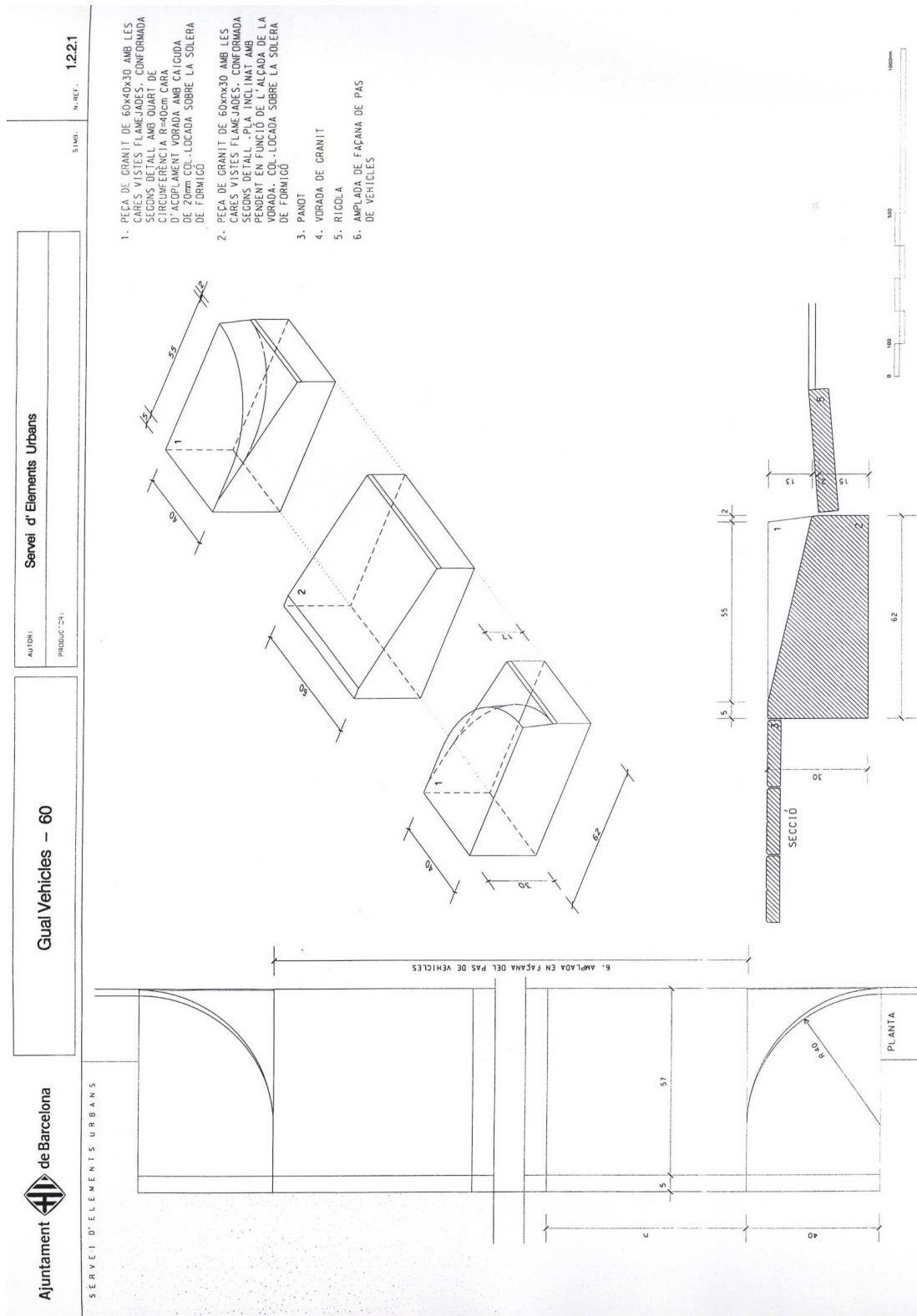
Equipamento urbano de Barcelona – rebaixamento de lancil para peões (Rebaixamento 120)




Fonte: SERVEI D'ELEMENTS URBANS (2000) Barcelona: Ajuntament de Barcelona

Anexo 41

Equipamento urbano de Barcelona – rebaixamento de lancil para veículos



Fonte: SERVEI D'ELEMENTS URBANS (2000) Barcelona: Ajuntament de Barcelona



Ajuntament de Barcelona
SERVEI D'ELEMENTS URBANS

Amidaments de Guals de Vehicles
Gual 60, Gual 40, Gual 20

Servei d'Elements Urbans

AUTOR:
PRODUCTOR:

SI.MG. N. REF. **1.22.5**

MODELS DE GUALS I AMPLADES DE VORERA

REGULAT PER:

- ORDENANÇA SOBRE LICÈNCIES D'ACCÉS DE VEHICLES ALS LOCALS A.C.C.P. (9-3-90)
- INSTRUCCIÓ D'ALCALDIA SOBRE LA INSTAL·LACIÓ D'ELEMENTS URBANS A L'ESPAI PÚBLIC D.A. (8-5-91)
- LLEI DE SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES (25-11-91)

* 1,3 < V < 2m GUAL 60
 V < 2m GUAL 40
 V < 1,3m i H < 10cm GUAL 20
 V < 1,3m i H > 10cm GUAL 20 + DEPRESSIÓ DE PLATAFORMA

* Per tal de garantir els 90cm de pas lliure mínim segons la Llei de Supressió de Barreres Arquitectòniques

RESTRICTIONS DIMENSIONALS REGULADES PER L'ORDENANÇA SOBRE LICÈNCIES D'ACCÉS DE VEHICLES ALS LOCALS (GUALS)

P Amplada porta
 A Amplada lliure per a l'accés de vehicles, descomptant l'accés peatonal de l'ample total de la porta (art. 11.1)

V Amplada de la vorera
 Lg Longitud del gual
 Normal Lg < A+1m (art. 11.1)
 Accés cotxes de gran tonatge Lg < P+2,5m (art.11.3)

Ag Amplada gual
 V < 2m Ag = 0,40m
 V > 2m Ag = 0,60m

C Amplada calçada
 S Longitud de la senyalització horitzontal (art.12)
 C > 6m S = Lg
 C < 6m S < Lg + 2m

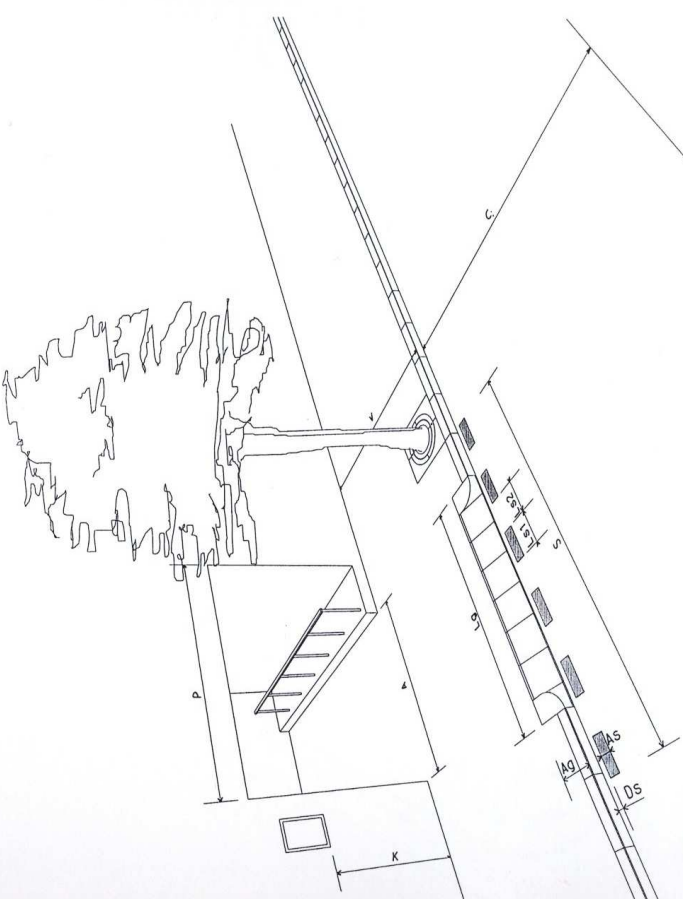
Ds Distància senyalització horitzontal a vorera (art.8)
 Ds = 0,2m

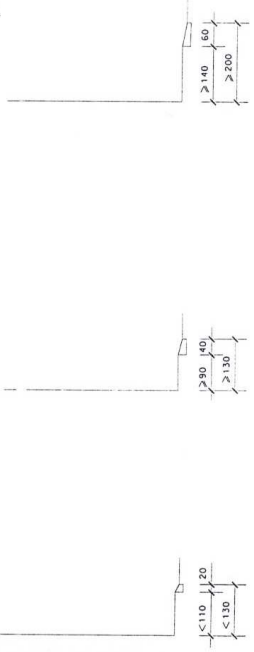
As Amplada de la senyalització horitzontal (art.8)
 As = 0,4m

Ls Longitud de les creus pintats
 Ls1 = Ls2
 0,3m < Ls < 1m

K Alçada màxima de la placa de senyalització vertical (art.9)
 K < 2,2m

H Alçada plinto vorera





Fonte: SERVEI D'ELEMENTS URBANS (2000) Barcelona: Ajuntament de Barcelona

Anexo 43

Questionário enviado aos peritos, versão portuguesa



Valorizar a Experiência através do Turismo: O Caso Lisboa

Abandonar >

Continuarei mais tarde

1.- Apresentação do projecto

O Questionário seguinte insere-se no âmbito do projecto de investigação "Valorizar a Experiência através do Turismo: o Caso de Lisboa - O Turismo Sénior como Oportunidade à Inclusão Social da 3ª Idade".

O objectivo principal da investigação é demonstrar a importância da adaptação do espaço público construído no sentido da Acessibilidade, utilizando como pretexto o Turismo Sénior.

O propósito do Questionário é conhecer a opinião de Especialistas em relação às questões colocadas no sentido de validar a Hipótese da Investigação: A eliminação das barreiras arquitectónicas, em áreas vocacionadas para o turismo sénior na cidade de Lisboa, constitui uma mais valia económica e social, fomentando este tipo de turismo e facilitando o usufruto da cidade pela população sénior residente.

A vossa motivação em colaborar é de extrema importância para o sucesso e bom termo deste projecto.

Encontro-me disponível para qualquer dúvida que surja através do contacto silvia.pedro@gmail.com

Obrigada pela vossa disponibilidade

Cumprimentos

Silvia Pedro

Pag. 1 / 5

Você também pode. Gerencie [GRÁTIS](#) suas próprias pesquisas online.

Seguinte >



Valorizar a Experiência através do Turismo: O Caso Lisboa

Abandonar >

Continuarei mais tarde

2.- Identificação do Inquirido

*1. Nome:

*2. Área de Formação:

*3. Actividade Profissional / Empresa:

*4. Currículo relacionado com o Design for All

Pag. 2 / 5

Você também pode. Gerencie [GRÁTIS](#) suas próprias pesquisas online.

< Anterior

Seguinte >





Valorizar a Experiência através do Turismo: O Caso Lisboa

Abandonar > Continuari mais tarde

3.- Perguntas de âmbito contextual geral

*5. Em que medida concorda ou discorda com as seguintes afirmações:

	Concordo	Não Concordo Nem Discordo	Discordo	Não Sei
A acessibilidade é uma característica fundamental de um espaço público de qualidade.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Um destino acessível é turisticamente mais atractivo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Um destino com um espaço público acessível é mais procurado pelo turismo sénior.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Um espaço público acessível contribui para o desenvolvimento do turismo sénior.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Um espaço público acessível é mais procurado pela sua população residente.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A acessibilidade no espaço público contribui para a melhoria de vida da sua população residente.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
O sector do turismo, designadamente o turismo sénior, poderá servir de pretexto para promover a acessibilidade do espaço público nas zonas turísticas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
O desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade implica a promoção da acessibilidade.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
O desenvolvimento de um turismo sénior de qualidade num determinado contexto contribui para a melhoria de vida da sua população residente.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Relativamente às afirmações anteriores, gostaria de acrescentar/sugerir algo?

Pág. 3 / 5

< Anterior Seguinte >



Valorizar a Experiência através do Turismo: O Caso Lisboa

Abandonar > Continuari mais tarde

4.- Perguntas de âmbito contextual específico: a cidade de Lisboa



*7. Conhece a cidade de Lisboa?

Sim Não

* Na globalidade, considera a cidade de Lisboa acessível?

Sim Não

* Justifique a resposta anterior

Que zonas turísticas de Lisboa conhece?



Baixa Pombalina



Avenida da Liberdade



Chiado



Bairro Alto



Castelo



Alfama



Mouraria



Belém



Expo

Outro (Por favor especificar)

* Como classifica o nível de acessibilidade do espaço público nas seguintes zonas turísticas de Lisboa?

	Muito Mau	Mau	Razoável	Bom	Muito Bom	Não Sei
Baixa Pombalina	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenida da Liberdade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chiado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bairro Alto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Castelo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alfama	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mouraria	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belém	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Expo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* Assinale os aspectos que considera importantes para garantir a acessibilidade no espaço público destas zonas.

- Rede de percursos pedonais continua e coerente
- Percursos pedonais livres de obstáculos
- Percursos pedonais reservados ao peão
- Percursos pedonais sem inclinações excessivas
- Passeio suficientemente largo para cruzamento de 2 peões, independentemente da sua forma de deslocação
- Piso de calçada bem conservado
- Substituição do actual piso de calçada
- Atravessamentos em intervalos regulares
- Atravessamentos adequadamente rampeados
- Atravessamentos bem iluminados
- Atravessamentos com faixa de aproximação de cor contrastante
- Atravessamentos com faixa de aproximação de diferente textura
- Existência de semaforização nos atravessamentos
- Em caso de semaforização, tempo de atravessamento adequado para pessoas com várias capacidades
- Em caso de semaforização, existência de botoneiras
- Em caso de semaforização, existência de dispositivos sonoros
- Em caso de semaforização, indicação de tempo restante de atravessamento
- Inexistência de degraus/desniveis
- Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante
- Em caso de degraus, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura
- Em caso de degraus, existência de corrimãos
- Existência de rampas para vencer pequenos desniveis
- Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de cor contrastante
- Em caso de rampas, existência de uma faixa de aproximação de diferente textura
- Em caso de rampas, existência de corrimãos
- Estacionamento ordenado
- Existência de WC públicos acessíveis
- Existência de informação áudio
- Existência de informação em braille
- Boa iluminação do espaço público
- Assentos colocados a intervalos regulares
- Assentos com apoios de costas e braços
- Áreas de sombra para descanso
- Outro (Por favor especificar)

* Concorda com situações de excepção?

- Sim Não

Que situações aceitaria como excepção?

* Tendo em conta os custos e benefícios relacionados com a promoção da acessibilidade no espaço público de zonas turísticas, considera que:

	Sim	Não	Não Sei
custo > benefício	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
custo = benefício	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
custo < benefício	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Justifique a sua opinião

Pag. 4 / 5

< Anterior Seguinte >

Esta pesquisa foi lançada utilizando GRÁTIS o software de pesquisas online - www.encuestafacil.com

Nº 1 na Europa e América Latina. Você também pode lançar GRÁTIS pesquisas como esta, para obter informação de forma rápida e simples, através de pesquisas online.



Valorizar a Experiência através do Turismo: O Caso Lisboa

Abandonar > Continuari mais tarde

5.- O questionário terminou

Muito obrigada pela sua colaboração

Pag. 5 / 5

< Anterior Fim >

Você também pode. Gerencie GRÁTIS suas próprias pesquisas online.



Anexo 44

Questionário enviado aos peritos, versão inglesa



Valorize Experience through Tourism: the Lisbon Case

Leave >

I will continue later

1.- Project Presentation

The following survey is developed in the scope of the research project "Valorize experience through tourism: the Lisbon case - senior tourism as an opportunity to social inclusion of elderly people.

The main goal of this research is to demonstrate the relevance of the adaptation of spaces in regard of accessibility, using senior tourism as main motivation.

The objective of this survey is to know the experts opinion about the questions, in order to validate the research hypothesis: by eliminating architectural barriers in areas of Lisbon that focus on senior tourism, this kind of tourism is improved and facilitates the use of the city by the senior resident population, and constitutes an improvement from the economical and social point of view.

Your cooperation is of extreme importance to the success and achievements of this project.

If you would like me to provide you any extra information, please do not hesitate to contact me (silvia.pedro@gmail.com)

Many thanks in advance.

Best regards,

Silvia Pedro

Next >

Pag. 1 / 5

Você também pode. Gerencie [GRÁTIS](#) suas próprias pesquisas online.



Valorize Experience through Tourism: the Lisbon Case

Leave >

I will continue later

2.- Inquiree

*1. Name:

*2. Field of Expertise:

*3. Company / Activity:

*4. Experience with Design for All:

< Previous

Next >

Pag. 2 / 5

Você também pode. Gerencie [GRÁTIS](#) suas próprias pesquisas online.





Valorize Experience through Tourism: the Lisbon Case

Leave > I will continue later

3.- General contextual questions

*5. To which extend would you agree or disagree with the following sentences:

	I agree	I don't agree or disagree	I disagree	I don't know
Accessibility is a fundamental feature of a quality public space	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An accessible destination is more attractive from the touristic point of view	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A destination with an accessible public space is more searched by senior tourism	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An accessible public space contributes for the development of senior tourism	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A destination with an accessible public space is more searched by it's local population	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accessibility in public space contributes for a better quality of life among its local population	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tourism, namely senior tourism, can be used as a reason to promote accessibility in public space among touristic areas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
The development of quality senior tourism implies promoting accessibility	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Developing senior tourism in a certain context contributes to improve the quality of life of its local population	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Regarding the previous sentences, would you like to add/suggest something?

< Previous Next >



Valorize Experience through Tourism: the Lisbon Case

Leave > I will continue later

4.- Specific contextual questions: the city of Lisbon



*7. Are you familiar with Lisbon?

Yes No

Pag. 4 / 5

Você também pode. Gerencie **GRÁTIS** suas próprias pesquisas online.

< Previous Next >



* In general, would you consider Lisbon accessible?

Yes No

* Please expand your answer

Which touristic areas of Lisbon do you know?



Downtown



Avenida da Liberdade



Chiado



Bairro Alto



Castelo



Alfama



Mouraria



Belém



Expo

Other (please, specify)

How do you classify the accessibility of the public space in the next touristic areas of Lisbon city?

	Very Bad	Bad	Reasonable	Good	Very Good	I Don't Know
Downtown	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avenida da Liberdade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chiado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bairro Alto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Castelo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alfama	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mouraria	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belém	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Expo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* Please choose the aspects that you would consider important to assure accessibility in public space within these areas.

- Continuous and coherent pedestrian routes network
- Obstacle-free pedestrian routes
- Pedestrian routes exclusively reserved to pedestrians
- Pedestrian routes without excessive inclinations
- Sidewalk sufficiently large for 2 pedestrians crossing, independently of their motion means
- Properly conserved sidewalk
- Replacement of current sidewalk
- Regular distant crosswalks
- Dropped kerbs or raised road crosswalks
- Properly lightned crosswalks
- Contrasting paving surface in the crossing point
- Tactile paving surface in the crossing point
- Pedestrian lights on crosswalks
- In case of pedestrian lights, proper timing for people of different abilities
- In case of pedestrian lighting, presence of activation buttons
- In case of pedestrian lighting, presence of sound actuators
- In case of pedestrian lighting, display of available time for crossing
- Absence of steps/levels
- In case of steps, contrasting paving surface proximity point
- In case of steps, different textured proximity point
- In case of steps, existence of handrails
- Ramps to overcome gaps
- In case of ramps, contrasting paving surface proximity point
- In case of ramps, different textured proximity point
- In case of ramps, existence of handrails
- Planned parking
- Accessible public toilets
- Audio-information
- Braille information
- Proper lighting of public space
- Public seats with regular distance
- Public seats with back and arm support
- Resting shadow areas
- Others (please, specify)

* Would you agree with exceptional situations?

- Yes No

Which situations would you agree as exceptions?

* In regard of costs and benefits related with promoting accessibility in public space on touristic areas, would you consider that:

	Yes	No	I don't Know
cost > benefit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cost = benefit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cost < benefit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Please expand your opinion

Pag. 4 / 5

< Previous Next >

Esta pesquisa foi lançada utilizando GRÁTIS o software de pesquisas online - www.encuestafacil.com

Nº 1 na Europa e América Latina. Você também pode lançar GRÁTIS pesquisas como esta, para obter informação de forma rápida e simples, através de pesquisas online.



Valorize Experience through Tourism: the Lisbon Case

Leave > I will continue later

5.- The end

Thank you for your attention, time and cooperation

Pag. 5 / 5

< Previous End >

Você também pode. Gerencie GRÁTIS suas próprias pesquisas online.

