

Maria Inês Ferreira Vieira da Silva

**Percursos Turísticos e Mobilidade Reduzida – o exemplo do Município
de Santo Tirso**

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Turismo, orientada pelo Professor
Doutor Rui Manuel Nunes Corredeira
e coorientada pelo Professor Doutor Luís Paulo Saldanha Martins

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

julho de 2015

Percursos Turísticos e Mobilidade Reduzida – o exemplo do Município de Santo Tirso

Maria Inês Ferreira Vieira da Silva

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Turismo, orientada pelo Professor
Doutor Rui Manuel Nunes Corredeira
e coorientada pelo Professor Doutor Luís Paulo Saldanha Martins

Membros do Júri

Professora Doutora Maria Inês Ferreira de Amorim Brandão da Silva
Faculdade de Letras - Universidade do Porto

Professora Doutora Tânia Cristina Lima Bastos
Faculdade de Desporto – Universidade do Porto

Professor Doutor Rui Manuel Nunes Corredeira
Faculdade de Desporto - Universidade do Porto

Classificação obtida: 15 valores

Sumário

Agradecimentos	6
Resumo	7
Abstract	8
Índice de Ilustrações	9
I – Introdução.....	11
1.1 – Justificação e Objetivos.....	11
1.2 - Opções metodológicas	12
II – Conceito e evolução do turismo e a sua importância no desenvolvimento local.....	14
2.1– Evolução do turismo em Portugal.....	14
2.2 – Turismo como fator de dinamização local, regional e nacional	15
III – Desporto, Turismo e Percursos Pedestres.....	17
3.1 – Conceitos de Desporto Adaptado e Turismo	17
3.2 – Turismo Acessível e Turismo Inclusivo	18
3.2.1 – Perfil e motivações dos turistas.....	19
3.2.2 – Impactos do turismo	21
3.3 – Percursos Turísticos/Percursos Pedestres e a sua articulação com o turismo	22
3.3.1 – O papel das autarquias.....	23
3.3.2 – Casos de sucesso em Portugal.....	25
IV – Estudo de caso: Percursos Turísticos no Município de Santo Tirso	30
4.1 - Caracterização da área de estudo.....	30
4.2 - Oferta turística de Percursos Turísticos e de Percursos Pedestres no Município.	37
V – Percorso projetado para futura implementação.....	57
5.1 – Caracterização do percurso	57
5.2 – Normas técnicas de acessibilidade universal.....	59
5.3 - Identificação das lacunas existentes na cidade ao longo do percurso e proposta de correções a efetuar	64
5.4 – O percurso como fator de animação turística	88
5.5 – Veículo a utilizar no percurso: <i>Joëlette</i>	89
5.6 - Possível integração em atividades desportivas e/ou recreativas existentes no Município de Santo Tirso e áreas envolventes	92
Referências Bibliográficas	96

Agradecimentos

Para a elaboração da presente dissertação de Mestrado em Turismo foram várias as entidades e instituições que deram da melhor forma o seu contributo.

Em primeiro lugar, agradeço ao Professor Doutor Rui Corredeira, meu orientador e ao Professor Doutor Luís Paulo Saldanha Martins, meu coorientador, por toda a disponibilidade e abertura demonstradas ao longo de todo o processo de investigação, bem como por todo o apoio e sugestões que me transmitiram.

Em segundo lugar, agradeço ao Departamento de Desporto da Câmara Municipal de Santo Tirso, nomeadamente ao Dr. Vítor Matos e restante equipa por me terem recebido e fornecido informações e pistas importantes para a elaboração da dissertação.

Um outro agradecimento dirige-se à Dr.^a Ana Sistelo, Arquitecta Paisagista na Câmara Municipal de Santo Tirso e à Dr.^a Lúcia Rodrigues, Chefe da Divisão de Planeamento e Projetos da Câmara Municipal de Santo Tirso por todo o apoio e atenção concedidos, pelo bom atendimento que me prestaram e pelos dados estatísticos, documentais e cartográficos fornecidos sobre a área em estudo.

A todos os colegas e amigos da Licenciatura em Geografia e dos Mestrados em Turismo, Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território e do Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, expresso o meu apreço e gratidão pelos “contributos cartográficos” indispensáveis à realização desta dissertação, bem como pela motivação que me deram e pelas horas de companheirismo passadas na *Mapoteca* da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Por último, mas não menos importante, quero agradecer a toda a minha família por acreditarem sempre no sucesso do meu projeto e no meu percurso académico.

Resumo

A presente dissertação de Mestrado em Turismo centrou-se no estudo e análise de percursos turísticos para pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada no Município de Santo Tirso.

A pertinência deste estudo prende-se com a necessidade de divulgar as ofertas que o Município disponibiliza no que diz respeito a percursos pedestres, adaptando-os a um nicho de mercado mais específico, neste caso, às pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada. Apesar de existirem várias hipóteses para a realização dos percursos, este estudo apresenta o veículo adaptado *Joëlette*.

As técnicas de recolha de dados utilizadas para a realização deste estudo foram as entrevistas exploratórias, a recolha de dados estatísticos sobre a população com mobilidade reduzida através do Instituto Nacional de Estatística (INE), e por último, o levantamento dos percursos existentes em Santo Tirso.

Foi ainda realizada cartografia com o intuito de serem identificados as variações de relevo e os percursos turísticos deste Município.

Também foi efetuada uma caracterização da evolução do turismo em Portugal, e o modo como este constitui um fator de dinamização local, regional e nacional.

Faz parte desta dissertação igualmente, uma abordagem relativamente aos temas *Desporto Adaptado, Turismo Acessível e Turismo Inclusivo*. Com a intenção de facilitar uma melhor perceção do tipo de turistas que procuram esta forma de turismo, foram abordados o perfil e motivação dos mesmos, tendo-se considerado ainda importante estudar os diferentes impactos do turismo.

A análise dos percursos turísticos e pedestres e a sua articulação com o turismo foram outros dos temas abordados nesta dissertação, bem como o papel das autarquias e os casos de sucesso em Portugal.

Por último, realizou-se uma caracterização da área de estudo, sendo feito o levantamento dos percursos existentes na mesma, a identificação das lacunas neles existentes e as propostas para a sua melhoria e/ou correção.

Palavras-Chave: Turismo, Percursos Pedestres, Mobilidade Reduzida, Turismo Inclusivo

Abstract

This Master's thesis on tourism focused on the study and analysis of tourist routes for people with reduced or limited mobility in Santo Tirso municipality.

The relevance of this study is related to the need of divulging the offers that the municipality provides with regard to walking trails, adapting them to a more specific group, in this case, people with reduced or limited mobility. Although there are several hypotheses to do the routes, this study presents the adapted vehicle *Joëlette*.

The data collection techniques used for this study were the exploratory interviews, the collection of statistical data on the handicapped population by the National Statistics Institute, and lastly, the inventory of the existing trails in Santo Tirso.

It was also done cartography in order to identify the variations of slope and the tourist routes of this city.

A characterization of the evolution of tourism in Portugal, and how this is a factor of local, regional and national dynamics was also made.

It is also part of this work an approach to the issues *Adapted Sports*, *Accessible Tourism* and *Inclusive Tourism*. In order to facilitate a better perception of the type of tourists seeking this form of tourism, it was analysed the profile and motivation of these people. It was also considered important to study the different impacts of tourism.

The analysis of tourist and pedestrian routes and their articulation with tourism in general was another of the issues addressed in this work, as well as the role of municipalities and the cases of success in Portugal.

Finally, the study area was characterized, the trails on it were inventoried, the problems on these were identified and some proposals for improvement and/or correction were suggested.

Keywords: Tourism, Walking Trails, Reduced Mobility, Inclusive Tourism

Índice de Ilustrações

Ilustração 1 - Enquadramento Geográfico do Município de Santo Tirso, em 2015	30
Ilustração 2 - Enquadramento Geográfico do Município de Santo Tirso em 2015, por freguesia	31
Ilustração 3 - Enquadramento Hipsométrico do Município de Santo Tirso.....	32
Ilustração 4 – Rede Hidrográfica do Município de Santo Tirso.....	33
Ilustração 5 - Mapa de Declives do Município de Santo Tirso	34
Ilustração 6 - Mapa de Exposição de Vertentes no Município de Santo Tirso	35
Ilustração 7 - Densidade populacional do Município de Santo Tirso, por freguesia, em 2011.....	36
Ilustração 8 - Requalificação das Margens do Ave	38
Ilustração 9 – Percursos Turísticos no Município de Santo Tirso	39
Ilustração 10 - Mapa do PR 1 ST - Histórico Pré-Industrial	41
Ilustração 11 - Mapa do PR 2 ST - Padrão.....	43
Ilustração 12 - Mapa do PR 3 ST - Rio Leça	45
Ilustração 13 - Mapa do PR 5 ST - Moinhos do Fojo.....	49
Ilustração 14 - Mapa do PR 6 ST - Vale do Leça.....	51
Ilustração 15 - Mapa do PR 7 ST - Entre Mosteiros.....	53
Ilustração 16 - Mapa do PR 8 ST.....	56
Ilustração 17 - Percorso projetado para futura implementação	57
Ilustração 18 - Alameda da Ponte, margem direita do Ave, Paragens de autocarros	65
Ilustração 19 - Pavimento do passeio pedonal da Alameda da Ponte, margem esquerda do Ave	65
Ilustração 20 - Rotunda Alameda da Ponte/Av. Unisco Godiniz	66
Ilustração 21 - Rotunda Av. Soeiro Mendes Maia/Av. Sousa Cruz	67
Ilustração 22 - Caldeiras das Árvores na Av. Sousa Cruz	67
Ilustração 23 - Passadeira na Av. Sousa Cruz	68
Ilustração 24 - Passeio público na Av. Sousa Cruz	68
Ilustração 25 - Rua Dr. Francisco Sá Carneiro	69
Ilustração 26 - Pavimento do Parque D. Maria II.....	70
Ilustração 27 - Atravessamento do Parque D. Maria II Rua Dr. Francisco Sá Carneiro	70
Ilustração 28 - Rua Francisco Moreira.....	71
Ilustração 29 - Rua Francisco Moreira.....	72

Ilustração 30 - Largo Coronel Baptista Coelho	72
Ilustração 31 - Largo Coronel Baptista Coelho	73
Ilustração 32 - Rua de Sousa Tropa	73
Ilustração 33 - Rua de Sousa Tropa	74
Ilustração 34 - Rua de Sousa Tropa	75
Ilustração 35 - Praça Conde S. Bento	75
Ilustração 36 – Praça Conde S. Bento.....	76
Ilustração 37 - Rua Sousa Tropa.....	76
Ilustração 38 - Rua Dr. António Augusto Pires de Lima	77
Ilustração 39 - Rua Dr. J. Cardoso Miranda.....	78
Ilustração 40 - Praça 25 de Abril	78
Ilustração 41 - Praça 25 de Abril (arruamento a nascente)	79
Ilustração 42 – Rua de Ângelo de Andrade/Jardim do Município	80
Ilustração 43 - Atravessamento da Rua Ângelo de Andrade/Rua do Casal Velho.....	80
Ilustração 44 - Rua do Casal Velho	81
Ilustração 45 - Atravessamento Rua do Casal Velho/Complexo Desportivo Municipal	82
Ilustração 46 - Rua do Casal Velho	82
Ilustração 47 - Passagem através do Polidesportivo Municipal	83
Ilustração 48 - Atravessamento da Rua do Casal Velho	84
Ilustração 49 - Atravessamento da Rua do Casal Velho	84
Ilustração 50 - Rua do Casal Velho - chegada à plataforma de entrada do Centro de Atendimento da Portugal Telecom	85
Ilustração 51 - Área de entrada do Parque da Ribeira do Matadouro.....	86
Ilustração 52 - Centro de Atendimento da Portugal Telecom.....	87
Ilustração 53 - Plataforma de entrada do Edifício Centro de Atendimento da Portugal Telecom.....	88
Ilustração 54 - Joëlette	90

I – Introdução

1.1 – Justificação e Objetivos

A motivação principal para abordar o tema - Percursos Turísticos e Mobilidade Reduzida no Município de Santo Tirso - na presente dissertação de Mestrado em Turismo partiu da elaboração e apresentação de vários trabalhos nas diferentes unidades curriculares do primeiro ano do mesmo ciclo de estudos, nomeadamente *Inovação e Atividades de Turismo e Património Histórico e Turismo* relacionados com percursos turísticos e mobilidade reduzida e pelo facto de eu própria possuir uma deficiência motora.

Por outro lado, acrescenta-se que também houve alguma motivação por ainda não ser um tema suficientemente discutido em Portugal, país onde cada vez mais se fala de desenvolvimento devido ao turismo como fator de desenvolvimento.

Deste modo, propõe-se analisar nesta dissertação a realidade do Município de Santo Tirso e de outros Municípios que já são casos de sucesso em Portugal em relação a esta temática, valorizando a sua promoção e divulgação através dos percursos que funcionam como promotores de desenvolvimento dos territórios em que se inserem.

Assim, um dos principais objetivos foi dar a conhecer, em primeiro lugar, os percursos turísticos e pedestres existentes no Município de Santo Tirso, algumas normas técnicas e regulamentares sobre os mesmos em geral e sobre os percursos adaptados em particular. A seguir, pretendeu-se mostrar as suas potencialidades turísticas para o desenvolvimento dos territórios envolventes e apresentar a possibilidade de os poder integrar em algumas atividades e eventos que já ocorrem em Santo Tirso mas, neste caso, perseguindo a possibilidade de o público-alvo ser mais abrangente. Ainda se pretendeu analisar a viabilidade do uso da *Joëlette* na realização destes percursos.

1.2 - Opções metodológicas

A procura e a conseqüente descoberta de informações, que até ao momento do início da investigação desconhecia, fez com que surgisse a vontade de tentar aplicar a bibliografia existente sobre a temática ao Município onde resido, Santo Tirso. Foi então este o primeiro processo realizado, a análise documental das fontes bibliográficas, apesar de o seu número ser ainda reduzido relativamente a este tema. Deste modo, analisaram-se dissertações de mestrado e/ou doutoramento, panfletos, revistas científicas *online* e documentos legislativos sobre o tema. Também se procedeu à recolha de dados estatísticos sobre a população-alvo da investigação (pessoas com mobilidade reduzida) através do *website* do Instituto Nacional de Estatística (INE).

“A entrevista é um método de investigação qualitativa que nos permite fazer uma análise mais intensiva do fenómeno que aqui nos propomos estudar” (Gomes, 2012, p.55). Assim, a realização de entrevistas exploratórias foi outro passo metodológico nesta investigação, uma vez que permitiu conhecer de uma forma mais objetiva a realidade do Município de Santo Tirso. “Leituras e entrevistas exploratórias devem ajudar a constituir a problemática da investigação. As leituras ajudam a fazer o balanço dos conhecimentos relativos ao problema de partida; as entrevistas contribuem para descobrir os aspetos a ter em conta e alargam ou retificam o campo de investigação das leituras. É essencial que decorram de uma forma aberta e flexível” (Quivy et al., 2013, p. 11).

No caso concreto do presente trabalho foram feitas entrevistas exploratórias junto dos serviços camarários do Município de Santo Tirso tendo o primeiro contacto sido estabelecido por *email* e só mais tarde presencial. A primeira entrevista foi dirigida ao Departamento de Desporto da Câmara Municipal de Santo Tirso, nomeadamente ao Professor Vítor Matos e restante equipa. As informações e indicações que me deram, levaram-me à segunda entrevista exploratória, que se viria a tornar bastante útil e produtiva para a investigação no que diz respeito ao fornecimento de dados e informações da maior relevância. Essa entrevista foi dirigida à Dr.^a Ana Sistelo, Arquitecta Paisagista na Câmara Municipal de Santo Tirso e à Dr.^a Lúcia Rodrigues, Chefe da Divisão de Planeamento e Projetos da Câmara Municipal de Santo Tirso.

No que diz respeito à realização de cartografia, utilizou-se o *software* ArcGis 10.3 para elaborar mapas temáticos como o de enquadramento territorial de Santo Tirso, o da representação dos percursos pedestres no Município e o da altimetria. Este

software permitiu, assim, identificar as variações do relevo, sendo que para esta tarefa foi necessário solicitar à Câmara Municipal de Santo Tirso as *shapes* com as curvas de nível através da carta da altimetria. Outro *software* utilizado para o mesmo efeito foi o *Google Earth*. Para todo este procedimento foi disponibilizada informação geográfica pela Divisão de Planeamento e Projetos da Câmara Municipal de Santo Tirso, nomeadamente cartografia de base, as curvas de nível, os pontos cotados e os percursos pedestres de Santo Tirso.

II – Conceito e evolução do turismo e a sua importância no desenvolvimento local

2.1– Evolução do turismo em Portugal

São vários os fatores que tornam o setor do turismo fundamental do ponto de vista estratégico no que diz respeito à criação de riqueza e emprego e na divulgação das culturas locais e do património.

Segundo o que nos refere o Plano Estratégico Nacional do Turismo de 2006, “As actividades ligadas ao turismo e os volumes de negócios adjacentes compreendiam 11% do PIB em 2004 e representam um dos principais motores da economia portuguesa” (PENT, 2006-2015 p.5).

Alguns dos fatores que têm vindo a favorecer o crescimento da economia nacional através do setor do turismo são: as condições climáticas favoráveis, a competitividade de preços, a hospitalidade dos portugueses e a variedade de culturas.

No contexto histórico pode referir-se que “o arranque do Turismo em Portugal deveu-se, em grande medida, à projeção internacional levada a cabo em primeira instância pela mudança proporcionada pela 1ª República e, em seguida, pelas políticas motivadas pelo Estado Novo, nomeadamente pelo Secretariado de Propaganda Nacional (SPN), liderado por António Ferro.” (Ferreira, 2011, p. 4).

No final da década de 60, verificou-se que houve em Portugal um crescimento acentuado de turistas e conseqüentemente de receitas devido à criação de novas infraestruturas e equipamentos e de escolas de hotelaria e turismo.

Neste período, verificavam-se em Portugal grandes movimentações geradas quer pelo turismo interno através da imagem que era dada do país, quer pelo turismo externo através da imagem que passava para além das fronteiras nacionais.

Atualmente, verifica-se que “o turismo é encarado como um instrumento de desenvolvimento e de promoção dos territórios, sendo considerado um elemento dinamizador da estrutura económica, na medida em que compreende um efeito multiplicador na economia. Neste sentido, e decorrente da conjuntura internacional, os destinos turísticos têm vindo a sofrer uma crescente e competitiva concorrência que decorre não só da oferta de uma vasta panóplia de produtos, alguns muito idênticos, como também do facto de que os mercados emissores possuem diversas motivações, bem como diversas e atuais informações (Internet, Agências de Viagem, *Mass Media*, entre outros). As conjunturas motivadas pelas companhias de “*Low Cost*” (companhias

aéreas; hotéis e *hostels*; entre outros), não só projetaram novas acessibilidades entre destinos, como praticamente extinguiram as distâncias entre os mercados. Estas realidades, para além de redimensionaram a “indústria do turismo”, também contribuíram para o acentuado processo de globalização dos mercados, provocando um incremento da concorrência entre as Nações e povos” (Carvalho, 2007, cit. por Ferreira, 2011, p.6).

O mesmo autor salienta ainda que “existe uma clara necessidade de desenvolver novos “produtos turísticos”, de novas formas de promoção e de valorização, satisfazendo as clientelas cada vez mais exigentes e os mercados emissores, numa conjuntura que qualifica cada vez mais a competição entre mercados.”

2.2 – Turismo como fator de dinamização local, regional e nacional

O desenvolvimento de áreas de turismo em Portugal iniciou-se através de processos de periferização e decompôs-se em duas fases. Na primeira fase desenvolvem-se “as principais cidades, nomeadamente através da evolução dos transportes e fundamentalmente através da implementação dos caminhos-de-ferro” (Martins, 1994, p.78 cit. por Ferreira, 2011, p.1). A segunda fase ficou marcada pela “procura por novas áreas de turismo num espaço peri-urbano dos principais centros urbanos” (Martins, 1994, p.78 cit. por Ferreira, 2011, p.1).

Para se falar de turismo como fator de dinamização local, regional e nacional, é obrigatório referir-se a importância do ordenamento do território no que diz respeito aos espaços turísticos e à sua revitalização e qualificação de modo a criar novas áreas de lazer principalmente nos centros das cidades (onde habitualmente se encontra um elevado registo de património histórico e arquitetónico), frentes ribeirinhas e marítimas ou antigas áreas industriais (Ferreira, 2011, p.1).

À escala nacional, o turismo é incluído normalmente em programas estratégicos de ordenamento do território como é o caso do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT). Numa escala regional e local podem referir-se, respetivamente, o PROT – Plano Regional de Ordenamento do Território, o PDM – Plano Diretor Municipal e o PMOT – Plano Municipal de Ordenamento do Território.

Para justificar as grandes mudanças que se têm vindo a verificar nos territórios (principalmente à escala municipal), mudanças essas que têm consequências diretas no setor do turismo, Gonçalves (2005, p.6) indica que “quase todos os Municípios criam,

ou tentam criar a sua marca promocional, 96% contempla o turismo nas suas estratégias de desenvolvimento, 83% considera ter fortes potencialidades turísticas e 58% vê o turismo como eixo prioritário de desenvolvimento. Mais de 60% considera necessário criar infra-estruturas, mas apenas 15% refere a vantagem de se integrar numa estratégia regional.”

Como refere Silva (2010), “o impacto do turismo no desenvolvimento da economia é um facto, e muitas vezes uma questão de sobrevivência, com influência em diversos sectores de serviços. O peso do turismo na economia nacional tem vindo a crescer, sendo actualmente considerado uma “componente estratégica de primeira importância para a reformulação do modelo de desenvolvimento económico em Portugal” (CTP, 2005, cit. por Silva, 2009, p.9).

Ainda o mesmo autor sublinha que “o crescimento da actividade turística está estritamente associado à importância que o lazer tem vindo a assumir, como forma de preenchimento do tempo livre que as sociedades contemporâneas tanto reclamam.”

III – Desporto, Turismo e Percursos Pedestres

3.1 – Conceitos de Desporto Adaptado e Turismo

Entre os séculos XVIII e XIX começou a comprovar-se que a prática de desporto era fundamental para a reabilitação das pessoas com deficiência.

O maior *boom* do Desporto Adaptado surgiu depois da 2ª Guerra Mundial para auxiliar todos os feridos e pessoas de alguma forma incapacitadas a nível físico em consequência da mesma.

Como é do conhecimento geral, a prática de desporto contribui para o desenvolvimento cognitivo, para o aumento da comunicação, a integração social e para o aumento da qualidade de vida. E se o desporto é benéfico para toda a sociedade também se tem verificado um grande investimento e interesse no bem-estar e qualidade de vida das pessoas com necessidades especiais, por isso, tem-se incentivado cada vez mais estas pessoas para praticar desporto e têm sido realizadas cada vez mais investigações e estudos sobre este tema tão pertinente.

Lembra-se que a Lei de Bases do Desporto, Lei n.º 30/2004, de 21 de julho, aborda o desporto como “fator cultural indispensável na formação plena da pessoa humana e no desenvolvimento da sociedade, referindo também a prática desportiva pelo cidadão portador de deficiência”.¹

Segundo esta lei, compete aos organismos do Estado, pôr em prática medidas e ações que não comprometam o acesso a atividades desportivas por parte de todos os cidadãos com deficiência. Sendo assim, também é necessário investir no Turismo Desportivo para estas pessoas.

Para pessoas com necessidades especiais, o desporto ou o lazer não são somente uma forma de “passar o tempo” mas também uma forma de inclusão na própria sociedade, tanto que elas se veem frequentemente privadas do acesso a alguns serviços de lazer, cultura e entretenimento.

A este propósito, Standeven e Knop (1999) defendem que as pessoas com necessidades especiais que sejam capazes de praticar um desporto, seja ele qual for, são potenciais consumidores do turismo desportivo.

¹ Instituto Português do Desporto e Juventude, I. P. (s.d.). Lei n.º 30/2004, de 21 de Julho - Lei de Bases do Desporto. Obtido em novembro de 2014, de Instituto Português do Desporto e Juventude, I. P.: http://www.idesporto.pt/DATA/DOCS/LEGISLACAO/Doc05_031.pdf

Com efeito, sempre que atletas das várias modalidades desportivas se deslocam juntamente com os seus técnicos, familiares e amigos, há, conseqüentemente, uma acentuada procura de alojamento, alimentação e animação, promovendo o turismo nessas localidades, quer seja por um dia, quer seja por períodos mais prolongados.

Outra das vantagens do desporto é valorizar as capacidades dos desportistas, dando-lhes reconhecimento e visibilidade, o mesmo acontecendo a desportistas com necessidades especiais.

Neste sentido, lembra-se que em relação às modalidades do Desporto Adaptado que se praticam em Portugal, há dezanove que entram em competições paraolímpicas: atletismo; basquetebol em cadeira de rodas; *boccia* (lançamento de bolas); ciclismo; hipismo; esgrima em cadeira de rodas; futebol de 5 para cegos; futebol de 7 para cegos; *goalball*; halterofilismo; judo; natação; *rugby* em cadeira de rodas; ténis de mesa; ténis em cadeira de rodas; tiro; tiro com arco; vela ou iatismo e voleibol.

3.2 – Turismo Acessível e Turismo Inclusivo

O envelhecimento da população, que se tem acentuado nos últimos anos, levou ao surgimento dos termos Turismo Acessível e Turismo Inclusivo.

Segundo a Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal (2013), “o turismo acessível é um segmento significativo do mercado turístico, com enorme potencial de crescimento, dado o acentuado envelhecimento da população.”

“O turismo acessível é uma questão fundamental para a realização pessoal de todos os cidadãos e para o desenvolvimento económico de Portugal” (Gouveia et. Al., 2010, p.7).

Segundo Stainback (1990), “inclusão é uma consciência de comunidade, uma aceitação das diferenças e uma co-responsabilização para obviar às necessidades de outros”.

O turismo inclusivo é um nicho do mercado turístico cada vez mais em crescimento, uma vez que a população europeia está a envelhecer e a sociedade atual está a exigir mais e melhores condições para estes cidadãos, bem como para as pessoas com mobilidade reduzida uma vez que a sua maioria não faz turismo por falta de oferta acessível e/ou adaptada.

Segundo as estatísticas mais recentes, estima-se que o turismo inclusivo movimente mais de 130 milhões de pessoas na Europa, o que corresponde

aproximadamente a 20% da população europeia, e que cerca de 15% das receitas turísticas anuais da Europa sejam equivalentes a um volume de negócios superior a 80 mil milhões de euros por ano.

A oferta turística inclusiva deve ser dotada de profissionais de turismo qualificados e de equipamentos e instalações bem adaptados.

Associado ao turismo acessível e turismo inclusivo destaca-se outro conceito de extrema importância - a acessibilidade inclusiva. Esta “é um direito fundamental estabelecido na Constituição da República Portuguesa e como tal deve ser garantida a todos em situação de igualdade. Todas as barreiras impostas à acessibilidade inclusiva constituem um acto discriminatório à luz da legislação nacional, sendo por outro lado causadoras de preconceitos e de atitudes discriminatórias na população em geral, em especial a juvenil, contra as pessoas com deficiência, os mais idosos, os obesos, entre outros, promovendo a exclusão social” (Babo *et al.*, 2011, p.2).

Ainda os mesmos autores sublinham que “a temática da acessibilidade inclusiva em meio físico tem vindo a impor-se trazendo importantes mudanças aos parâmetros dimensionais de desenho do espaço público. São novos parâmetros que importa introduzir e estabilizar, iniciando um processo de revisão profunda dos hábitos de desenho, adoptando a questão da acessibilidade inclusiva como premissa fundamental no trabalho de projecto” (Babo *et al.*, 2011, p.2).

Ao longo da revisão de literatura sobre o tema, foi possível constatar, de facto, que “ao conceito de Turismo Acessível podem ser associadas outras terminologias, são elas: Turismo para pessoas com necessidades especiais, Turismo para Todos, Turismo livre de barreiras e Turismo Acessível para Todos” (Nunes, 2011, p.15).

3.2.1 – Perfil e motivações dos turistas

Vários autores apontam a importância de se conhecerem as características e necessidades dos turistas que frequentam determinado destino. Este é um fator essencial para o seu sucesso ou insucesso ao nível da melhoria da oferta de produtos e serviços turísticos.

No geral, a maioria dos turistas viaja por motivos inicialmente apontados e estudados por Krapf, entre os quais: “a busca de conhecimentos, o repouso, a cura, a religião, ver paisagens diferentes” (Krapf, 1962, p. 111), para além de simplesmente se

viajar por prazer ou por determinado destino turístico “estar na moda” ou por ser frequentado por pessoas conhecidas ou com importância na sociedade.

Outros fatores são ainda apontados: sentimento de superação por parte dos turistas com algum tipo de deficiência e sensação de que o facto de se conseguir viajar transmite liberdade e autonomia.

Crompton e McKay (1997) estabelecem sete motivações principais (fatores “*Push*” do modelo dos fatores “*Push*” e “*Pull*” de Crompton), justificativas para se viajar: a novidade, a socialização, o prestígio/*status*, o repouso/relaxamento, o valor educacional/enriquecimento, o reforço do parentesco e das relações/família junta e a regressão, sendo que esta última se traduz no “desejo de encontrar um comportamento reminescente da juventude” (Crompton e McKay, 1997, cit. por Cunha, 2006, p. 119).

Este modelo dos fatores “*Push*” e “*Pull*” de Crompton parece ser o mais adequado para representar e descrever o perfil dos turistas com algum tipo de deficiência.

Segundo dados da Organização Mundial de Saúde (2011), 15% da população mundial possui alguma incapacidade quer seja física, mental ou sensorial.

O número de turistas de turismo acessível e inclusivo tem vindo a aumentar, pelo que a procura de um “ambiente acessível” ao nível das infraestruturas, dos transportes e dos serviços neste segmento segue a mesma tendência de crescimento.

Os consumidores deste tipo de turismo normalmente têm estadias longas nos locais que visitam e ao contrário de outros tipos de turistas preferem viajar numa “época baixa”.

Os praticantes de turismo acessível e inclusivo, por norma, viajam acompanhados por familiares, amigos ou por profissionais especializados em acompanhamento de pessoas com deficiência, pelo que os números referentes a este tipo de turismo tendem a ser consideravelmente elevados. Este grupo específico da população pode também incluir todas as pessoas que por algum motivo tenham uma incapacidade temporária, bem como famílias com crianças e a população idosa. Esta última tem tido bastante influência nos valores relativos ao turismo inclusivo, uma vez que atualmente se está a registar em muitos países um acentuado envelhecimento da população.

Segundo o INR (2007, cit. por Nunes, 2011, p.15), “os turistas com deficiência têm sempre, e em todas as circunstâncias, a necessidade de informação relativa aos

serviços em oferta e às condições de acessibilidade, visto que estas, abarcam um conjunto muito diverso que vai desde as ajudas técnicas ao acesso dos edifícios.”

3.2.2 – Impactos do turismo

Os destinos de turismo acessível podem atualmente assumir uma grande vantagem competitiva ao nível da economia ligada à indústria do turismo, uma vez que o público que adere é cada vez maior e os serviços relacionados com este tipo de turismo são cada vez melhores e mais adequados às necessidades e desejos dos clientes.

A tendência, ao nível da procura, prende-se com a imagem do destino que está relacionada com a perceção que o turista tem sobre as suas condições de acessibilidade.

O aumento da procura pode trazer impactos económicos muito positivos para o destino, como por exemplo: aumento de benefícios económicos nas áreas de destino e desenvolvimento de bens e serviços turísticos.

Um impacto económico muito importante é o das despesas do turista (Santana, 1997), que se distribuem geralmente entre alimentação, alojamento, transporte, compras e outras (Pérez, 2009).

Os impactos da atividade turística sobre o meio ambiente podem ser divididos em impactos positivos tendo-se, como exemplo, a restauração de monumentos e a conservação de restos arqueológicos e de recursos naturais, e negativos, tais como, a aglomeração de população, massificação e ruído.

Atualmente, verifica-se uma maior sensibilização para os impactos ambientais, uma vez que a maioria da população mundial vive em cidades e a pressão sobre o território é, por esse motivo, cada vez maior.

No que se refere aos impactos socioculturais, Santana (1997), afirma que “O turismo permite viajar e participar em culturas alheias à do turista, criando assim impactos socioculturais” (Santana, 1997, p. 90).

3.3 – Percursos Turísticos/Percursos Pedestres e a sua articulação com o turismo

Podem identificar-se na literatura relacionada com o tema, essencialmente, duas formas de movimentos pedonais: as deslocações pendulares e as deslocações de lazer ou de turismo, dentro das quais encontramos, entre outros, os percursos pedestres.

O pedestrianismo é uma atividade de desporto de natureza que valoriza a preservação ambiental e paisagística do território pelo que a maior concentração de percursos pedonais se localiza em áreas naturais e espaços rurais.

“Nos últimos anos, as atividades ao ar livre têm vindo a ganhar cada vez mais adeptos, que retiram grande satisfação em percorrer a pé ou de bicicleta trajetos sinalizados, em contacto com a natureza e usufruindo de uma diversidade enriquecedora a nível turístico, cultural, ambiental e até desportivo.”²

Segundo Ferreira (2011), “os percursos pedestres apresentam-se como uma forma de actividade ao ar livre, aparecendo associado ao montanhismo devidamente marcado e sinalizado, desenvolvendo-se tanto em cotas altas como em cotas baixas, junto de vales fluviais e zonas costeiras. A marcação e sinalização dos percursos pedestres arrancou em França na década de 50, tendo constituído um exemplo para as restantes comunidades europeias, incluindo Portugal, que adoptou sinalização semelhante” (Ferreira 2011, p. 19).

Ainda o mesmo autor refere que “os movimentos pedonais constituem uma forma de andar a pé, sendo considerada uma actividade ancestral, ou seja, desde sempre se realizaram estas actividades. Existem actualmente algumas formas de lazer que têm por base fazer caminhadas. As caminhadas tanto se podem desenvolver ao nível dos movimentos pendulares, deslocando-nos durante a nossa vida quotidiana, como também se podem desenvolver como forma de lazer e de turismo” (Ferreira 2011, p. 18). Os movimentos pedonais podem ser deslocações pendulares ou de lazer. Nestes últimos, podem incluir-se os percursos pedestres aos quais se dará maior destaque nesta investigação.

No que diz respeito a legislação portuguesa sobre o tema em investigação, esta aborda-o referindo que está fortemente ligado ao contacto com a natureza e aproxima a população do meio ambiente. É exemplo a Portaria nº 1465 de 17 de dezembro de 2004, que inclui a seguinte definição de pedestrianismo: “actividade de percorrer distâncias a

² Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Percursos*. Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/57>

pé, na natureza, em que intervêm aspectos turísticos, culturais e ambientais, desenvolvendo-se normalmente por caminhos bem definidos, sinalizados com marcas e códigos internacionalmente aceites” (Ferreira, 2011, p.30).

Segundo a Fédération Européene de la Randonée Pédestre (2009, cit. por Ferreira 2011, p. 30), “o conceito de pedestrianismo associa-se ao desenvolvimento do acto de andar a pé e proporciona o contacto com o meio ambiente, tendo em conta a preservação e/ou a protecção do ambiente. É uma forma de participação na protecção e valorização do património cultural, quer em áreas rurais, quer em áreas urbanas. O seu principal papel passa pela protecção, manutenção dos caminhos e salvaguarda do património natural.”

Como forma de valorizar o património histórico, cultural, religioso, natural e paisagístico de que Portugal dispõe, é de uma extrema importância promover o desenvolvimento de itinerários/circuitos turísticos, bem como a qualificação das atrações turísticas e a melhoria do acesso à informação acerca dos serviços e produtos turísticos de cada região.

3.3.1 – O papel das autarquias

As autarquias locais, na sua maioria, consideram o turismo como atividade de desenvolvimento do território, e tendem a desenvolver estratégias concertadas com vista à criação de equipamentos e infra-estruturas, considerando-as fundamentais para a construção de motivações turísticas (Ferreira, 2011, p.2) para além de terem a responsabilidade de fiscalização e regulação das atividades de pedestrianismo.

A população com necessidades especiais deveria ser integrada em todos os estudos e planos realizados pelas autarquias, mas para isso seria necessário haver uma “mudança de mentalidades e de atitudes (...) de todos os que “fazem” a cidade” (Constantino, J. M., 2000, p. 99), uma vez que a maioria das autarquias não mostra sensibilidade nem interesse para se tornar destino turístico mais acessível e inclusivo.

Um dos maiores problemas discutidos entre as autarquias e os organismos que representam todos os cidadãos com algum tipo de deficiência é a questão das acessibilidades.

As autarquias têm um papel fundamental no que diz respeito à integração da população com mobilidade reduzida em atividades ligadas à cultura, ao lazer e à prática desportiva, devendo para isso respeitar alguns requisitos, entre os quais:

- Conhecer a realidade social especificamente dos cidadãos com deficiência.
- Fomentar acordos com as organizações locais com o objetivo de aumentar “a sua capacidade de prestação de trabalho social” (Constantino, J. M., 2000, p. 98).
- Disponibilizar equipamentos de recreação e lazer adequados a um público específico, facilitando a sua utilização e acessibilidade.
- Promover a coesão social através da “redução das desigualdades no plano económico, cultural, social, mas também físico” (Constantino, J. M., 2000, p. 98).

Para que estas medidas tenham algum efeito positivo, devem estar envolvidas na sua implementação os órgãos dos domínios social, cultural e desportivo da autarquia em causa.

“As políticas de cada Estado nestas matérias e a portuguesa também, têm de ser concebidas para que o turismo seja uma realidade acessível em custos, em facilidades de alojamento e transporte, mas fundamentalmente acessível em termos físicos (sem barreiras) e em termos de informação e de comunicação” (INR, 2007, cit. por Nunes, 2011, p.28).

Para Trindade (2009, cit. por Nunes, 2011), Secretário de Estado do Turismo em 2009-2011, “o Governo considera o Turismo uma actividade prioritária e estratégica para a dinamização da economia portuguesa. Presentemente o Turismo representa 11% do PIB e emprega mais de 500.000 pessoas, constituindo inquestionavelmente um sector fundamental no combate às assimetrias regionais, pela capacidade de que demonstra para gerar riqueza e criar emprego” (Trindade, 2009, cit. por Nunes, 2011, p.28).

“O Estado devia ser um exemplo para a sociedade. As acessibilidades são uma matéria de cultura cívica, não basta agirmos passivamente a este problema, temos que “lutar” para um mundo melhor e acessível a Todos” (Nunes, 2011, p.33).

3.3.2 – Casos de sucesso em Portugal

Neste ponto achou-se oportuno referir alguns exemplos de autarquias que têm implementado projetos associados a Turismo Acessível. São os casos dos Municípios da Lousã, de Penafiel, da Póvoa de Varzim, de Santa Maria da Feira, de Alvaiázere e das Aldeias do Xisto do Gondramaz em Miranda do Corvo.

O projeto de “Destino de Turismo Acessível” da Lousã teve o seu arranque em 2007 no Congresso Nacional de Turismo Acessível que se realizou no mesmo Município. Os seus promotores foram: a Câmara Municipal da Lousã, a Provedoria Municipal, o INR (Instituto Nacional de Reabilitação), a ESEC (Escola Superior de Educação de Coimbra), a DRE – Centro (Direção Regional de Economia do Centro), a ARCIL (Associação de Recuperação dos Cidadãos Inadaptados da Lousã) e a DUECEIRA (Associação de Desenvolvimento do Ceira e Dueça). “Após este congresso, o Município da Lousã apostou em se tornar no primeiro destino de Turismo Acessível de Portugal, assumindo assim, a primeira candidatura ao POPH Programa Operacional de Potencial Humano, que tendo sido aprovada, foi apoiada economicamente com fundos comunitários entre 2008 e 2011” (Nunes, 2011, p.6).

Para a implementação do projeto foram criados vários protocolos e parcerias, nomeadamente entre a Câmara Municipal da Lousã e a ARCIL, com a *Proasolutions* (especialista da Acessibilidade para Todos), que, segundo a Câmara Municipal da Lousã (2011 cit. por Nunes, 2011, p.91), “elaborou um estudo orientador e estratégico denominado PSIAT – Plano de Soluções Integradas de Acessibilidade para Todos, que tem como fundamento a abordagem da acessibilidade no espaço público, edifícios municipais, transportes, comunicação e info-acessibilidade. Este documento (PSIAT), permitiu ao Município da Lousã realizar diversos estudos e executar vários projectos por diferentes técnicos, (...) como guia de boas práticas no desenvolvimento de soluções integradas de Arquitectura e Urbanismo, com o *Design for All* como ferramenta de trabalho transversal ao desenho das Cidades e dos edifícios”, com a *Essentia*, que desenvolveu a gestão do projeto e com a *Accessible Portugal* (Agência de Viagens especializada em turismo acessível). Esta última teve como objetivo principal fomentar a “integração da oferta no mercado do turismo acessível” (Nunes, 2011, p.91).

O mesmo autor salienta ainda que para analisar o projeto em vigor na Lousã foi “pertinente aproveitar o evento “Descida da Serra da Lousã em Cadeira de Rodas” para

a realização de uma abordagem do tipo exploratório, um inquérito por questionário aos participantes desta iniciativa”.

O segundo caso de sucesso analisado foi o do Município de Penafiel que possui variadas vantagens ao nível das acessibilidades no espaço público como é o caso do centro da cidade, do parque da cidade, do parque intergeracional da Quinta das Lages, bem como da área envolvente ao centro de saúde. Para além destes, podem-se destacar vários outros equipamentos e edifícios já adaptados como é o caso do Museu Municipal, do Pavilhão de Feiras e Exposições, do Posto de Turismo, das Piscinas Municipais, da Loja do Cidadão, do Balcão Único, da Estação de caminhos-de-ferro, do Hospital, da Escola Secundária de Penafiel, da Loja de Produtos Tradicionais, dos Serviços Camarários, de alguns hotéis, serviços de prestação de cuidados médicos e de alguns monumentos. Há ainda alguns edifícios municipais como os Paços do Concelho ou a Biblioteca Municipal que ainda estão em fase de adaptação para se tornarem completamente acessíveis.

O terceiro caso diz respeito à Póvoa de Varzim e intitula-se “Um destino Inclusivo/Para Todos”, sendo que pelo facto de ser um dos Municípios fundadores da “Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para todos”, foi-lhe atribuída a Bandeira de Prata e de Ouro da Mobilidade já por duas ocasiões, nos anos de 2008 e 2010.

Esta cidade goza de um enorme potencial no que diz respeito a turismo acessível em espaços públicos porque possui enormes áreas pedonais com declives baixos e um percurso pedonal em frente ao mar com mais de 2km de extensão que passa por áreas comerciais da cidade e pelo centro cívico. Este percurso conta com vários lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida nomeadamente num parque subterrâneo com 750m de extensão que possui 5 espaços em particular e ainda 3 áreas com instalações sanitárias adaptadas.

Outra das mais-valias da cidade da Póvoa de Varzim, no que diz respeito a infraestruturas e equipamentos, encontra-se nas piscinas municipais que sofreram recentemente intervenções profundas com o objetivo de melhorar as acessibilidades, para que qualquer pessoa possa ter um pleno usufruto das mesmas. O Museu Municipal de Etnografia e História e o Mercado Municipal são outros dos edifícios que sofreram remodelações, bem como o Hospital, o Tribunal, a Central de Camionagem, o Auditório Municipal e várias unidades hoteleiras e templos religiosos. Outro dos destaques é o

Pavilhão Municipal, com capacidade para acolher eventos como o Campeonato Nacional ou o Mundial de Boccia que já têm decorrido naquele local.

Tratando-se da Póvoa de Varzim, é obrigatório falar-se da acessibilidade às praias onde tem sido feito um forte investimento nos acessos, no estacionamento e nas instalações sanitárias para que se tornem acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada. Recentemente, dia 10 de junho de 2015 foi inaugurado na vila de A Ver-o-Mar, junto à praia, na zona dunar, um passeio pedonal e clicável, com ótimas acessibilidades.

No caso de Santa Maria da Feira, o forte investimento feito no que diz respeito ao turismo acessível tem mostrado resultados positivos ao nível da competitividade e da imagem deste destino.

No que concerne ao turismo cultural, este Município tem a seu favor o facto de os seus monumentos, edifícios e equipamentos estarem acessíveis, tais como: o Castelo de Santa Maria da Feira que apresenta acessibilidade parcial ao nível das acessibilidades motoras e possui no seu interior elevador; o Museu do Papel em Terras de Santa Maria que possui acessibilidades para cidadãos com limitações motoras e um desdobrável em *braille*; o Museu Convento dos Lóios; o Museu Santa Maria de Lamas que possui o projeto “toca e sente a arte” – réplicas para invisuais; o Zoo de Lourosa – Parque Ornitológico que possui acessibilidade para cidadãos com limitações motoras, embora algumas zonas apresentem passeios com inclinação superior a 6% (não recomendável em termos técnicos).

Em relação ao Turismo de Negócios, Santa Maria da Feira possui boas acessibilidades no complexo do Europarque e *Visionarium*, este último considerado o mais acessível para cidadãos com limitações motoras, visuais e auditivas, segundo informações da Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal (2013).

Segundo a mesma fonte, no Turismo de Saúde e Bem-Estar, as Termas de S. Jorge apresentam acessibilidades para cidadãos com limitações motoras.

Quanto a eventos, o grande destaque vai para a Viagem Medieval, uma vez que promove as boas acessibilidades ao centro histórico e divulga as ofertas turísticas que são disponibilizadas aos turistas e visitantes. O ano de 2013 ficou marcado por grandes mudanças neste evento uma vez que a organização deu uma especial atenção às pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada.

As infraestruturas hoteleiras e de restauração já possuem acesso para cidadãos com limitações motoras, mas pecam por não serem adaptadas para cidadãos com limitações sensoriais.

O Município de Alvaiázere, em 2011, no âmbito do “Programa mais acessível” lançado pelo Governo em 2008, apresentou um Plano Local de Promoção da Acessibilidade que “consiste na adoção das medidas estratégicas de acessibilidade a um território concreto. Deteta os problemas existentes, estuda as soluções apropriadas e propõe as ações específicas para dotar a área previamente definida das condições próprias do acesso universal à cidade. Porém, não é apenas um documento técnico porque engloba compromisso político, participação cívica, envolvimento e parcerias múltiplas, pesquisa de soluções orçamentais e modelos de execução das ações. É assim, o espaço exemplar para efetivar o princípio universal do direito à cidade.”³

Por fim, apresenta-se o projeto da ADXISTUR – Agência para o Desenvolvimento Turístico das Aldeias do Xisto do Gondramaz em Miranda do Corvo, designado “Caminho do Xisto Acessível de Gondramaz”. Este projeto teve como objetivo principal “possibilitar a sua utilização por pessoas portadoras de incapacidade.

Para se atingir este grau de acessibilidade, foram utilizadas algumas soluções técnicas a nível do pavimento, da sinalética e dos equipamentos, conciliando no entanto estes aspetos com as normas de homologação pela Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal.

O percurso possui um pavimento sensorial, possibilitando, através da diferença de texturas, orientar as pessoas invisuais, tornando assim possível a sua utilização de uma forma autónoma. Para além da orientação, as diferentes texturas alertam os invisuais para a consulta de áudio-guias fornecidos gratuitamente em diversos pontos de recolha (Posto de Turismo de Miranda do Corvo, Quinta da Paiva – M. do Corvo e Restaurante Pátio do Xisto – Gondramaz). O percurso é apoiado por uma casa de banho totalmente adaptada a pessoas com incapacidade, localizada no largo da capela. A zona de acolhimento tem um bom acesso automóvel e possui dois lugares de estacionamento destinados a pessoas com incapacidade.”⁴

³ Disponível em *mpt – Mobilidade e Planeamento do Território: Projetos*. Obtido em maio de 2015, de *mpt – Mobilidade e Planeamento do Território*: <http://www.paulateles.pt/projecto?id=102>

⁴ Disponível em *Caminho do Xisto Acessível de Gondramaz*. Obtido em maio de 2015, de Aldeias do Xisto: http://www.walkingportugal.com/z_distritos_portugal/Coimbra/Miranda_do_Corvo/MCV_pr1_caminho_do_xisto_acessivel_de_gondramaz_folheto.pdf

Também o Município em estudo, Santo Tirso, tem edifícios de interesse turístico com acessibilidades facilitadas, como é o caso da Biblioteca, da Piscina, do Pavilhão e da Câmara Municipal. Salienta-se ainda o facto de a Biblioteca possuir algumas edições de livros em *braille*.

IV – Estudo de caso: Percursos Turísticos no Município de Santo Tirso

4.1 - Caracterização da área de estudo

O Município de Santo Tirso pertence ao distrito do Porto e está integrado na Nomenclatura de Unidade Territorial (NUT) III do Ave. É delimitado a Norte por Vila Nova de Famalicão e Guimarães, a Nordeste por Vizela e Lousada, a Este por Paços de Ferreira, a Sul por Valongo e a Oeste pelos Municípios da Trofa e Maia.

Enquadramento Geográfico do Município de Santo Tirso



Fonte: CAOP, Câmara Municipal de Santo Tirso

Ilustração 1 - Enquadramento Geográfico do Município de Santo Tirso, em 2015

É composto por catorze freguesias: Agrela, Água Longa, Vila das Aves, Monte Córdova, Rebordões, Reguenga, Roriz, São Tomé Negrelos, Vilarinho, União de freguesias de Areias, Sequeirô, Lama e Palmeira, União de freguesias de Santo Tirso, Couto (Santa Cristina e São Miguel) e Burgães, União de freguesias de Campo (S. Martinho) S. Salvador do Campo e Negrelos (S. Mamede), União de freguesias de Lamelas e Guimarei e União de freguesias de Carreira e Refojos.

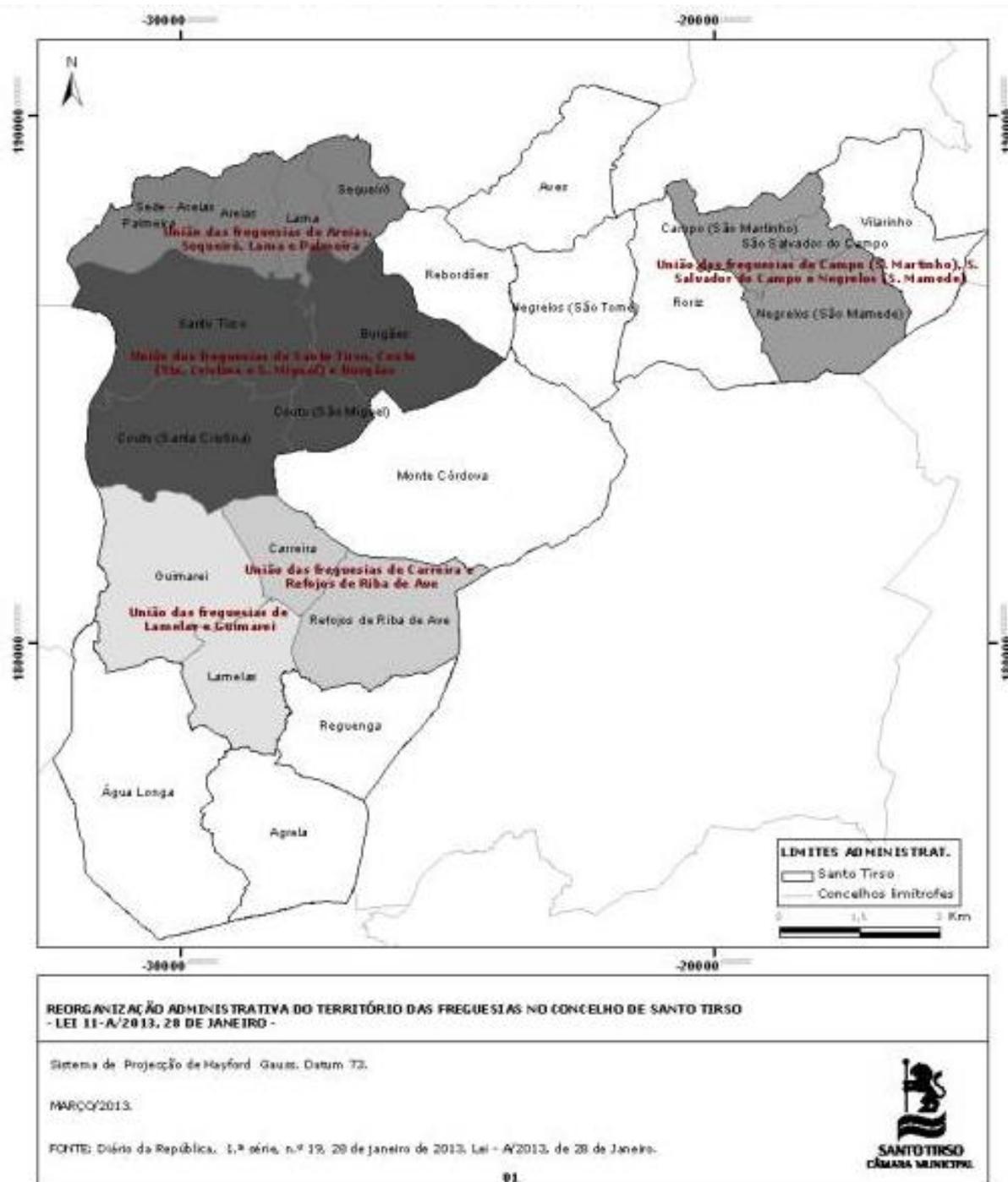


Ilustração 2 - Enquadramento Geográfico do Município de Santo Tirso em 2015, por freguesia

Fonte: Conselho Local de Ação Social de Santo Tirso. (maio de 2014). *Diagnóstico Social de Santo Tirso - Cadernos temáticos. Recortes sociodemográficos.* (D. d. Tirso, Ed.) Obtido em junho de 2015, de http://www.cm-stirso.pt/uploads/writer_file/document/1375/caderno_demografia.pdf

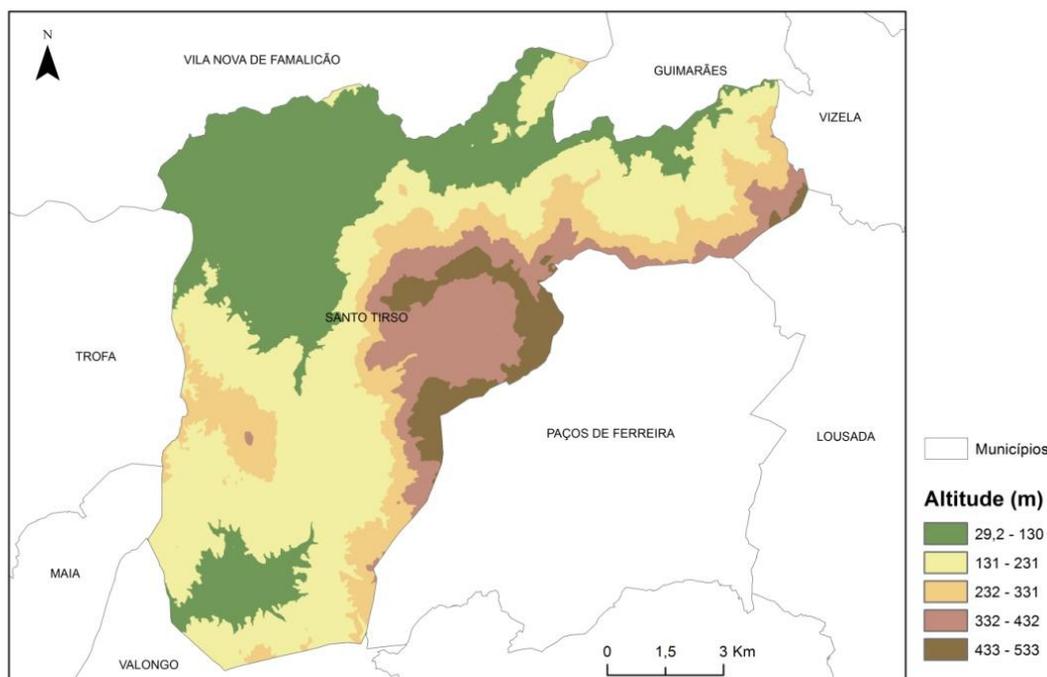
No que concerne à caracterização do Município de Santo Tirso foi feita primeiramente uma abordagem aos aspetos físicos e seguidamente aos aspetos humanos.

Em relação a aspetos orográficos no Município, este apresenta grandes diferenças na distribuição das cotas, sendo que entre o ponto mais baixo e o ponto mais alto se regista a discrepância de 502 metros. O valor mais baixo localiza-se no vale do rio Ave, na freguesia de Santo Tirso (30 metros) e o ponto mais alto situa-se no lugar do Pilar, em Monte Córdova (532 metros).

As principais formações montanhosas do Município são o planalto de Monte Córdova, a Serra da Agrela e o Monte Pisão.

Algumas das oscilações de altitude que se podem visualizar através da cartografia nas freguesias a nascente, devem-se ao “desenho” da rede hidrográfica.

Enquadramento Hipsométrico do Município de Santo Tirso



Fonte: CAOP, Câmara Municipal de Santo Tirso

Ilustração 3 - Enquadramento Hipsométrico do Município de Santo Tirso

O Município de Santo Tirso é dividido por duas bacias hidrográficas, a Bacia Hidrográfica do Ave e a Bacia Hidrográfica do Leça.

“O rio Ave, com uma direcção predominante Este-Oeste, tem como principal afluente, no concelho de Santo Tirso, o rio Vizela. O rio Leça, com uma direcção predominante Nordeste-Sudoeste, nasce em Monte Córdova, a cerca de 420 m de altitude. No território concelhio o seu principal tributário é a Ribeira do Pisão.”⁵

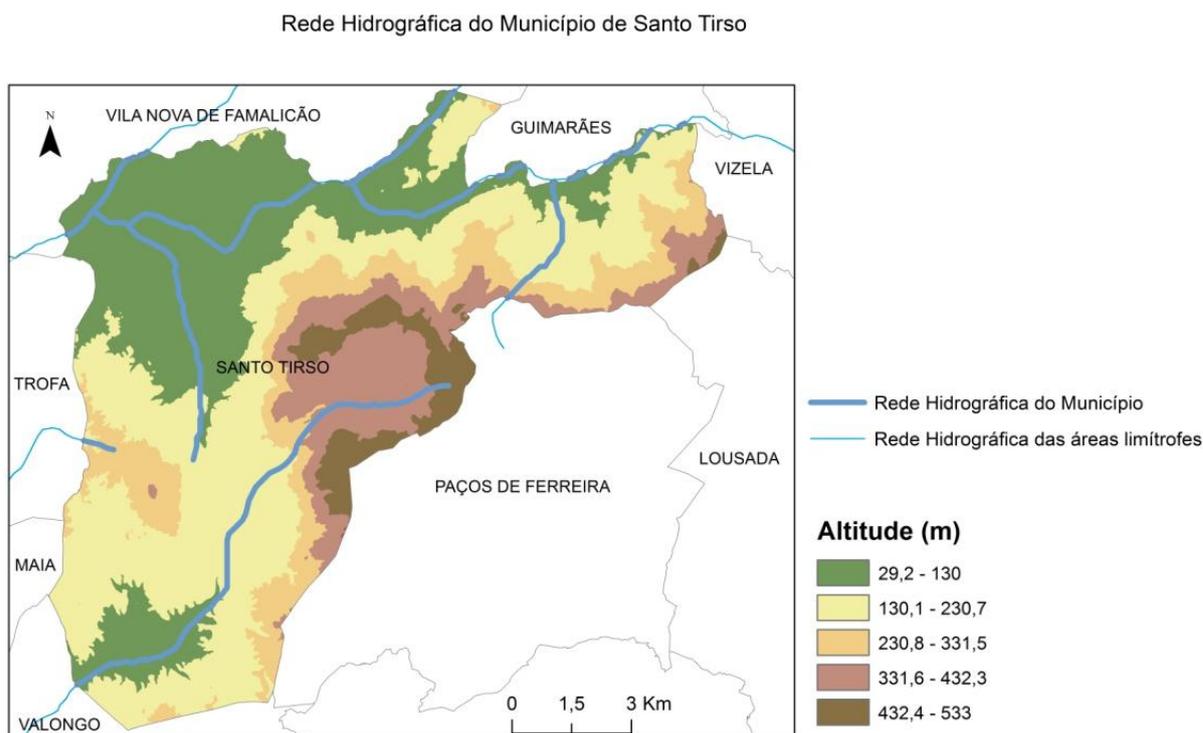


Ilustração 4 – Rede Hidrográfica do Município de Santo Tirso

⁵ Disponível em *Caracterização: Física: Hidrografia*. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em abril de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/104>

Relativamente aos declives, pode referir-se que no Município de Santo Tirso há registo de situações opostas, isto é, declives muito acentuados assim como declives muito suaves.

As freguesias onde se registam em simultâneo as situações referidas anteriormente são as que delimitam o concelho a sudeste: Água Longa, Agrela, Reguenga, Refojos e Monte Córdova.

No limite sul das freguesias de Vilarinho, S. Mamede de Negrelos, Roriz, São Tomé de Negrelos, São Salvador do Campo e São Martinho do Campo, bem como em toda a vertente do planalto do Monte Córdova e nas vertentes da Serra da Agrela e da Serra de Covelas podemos encontrar os declives maiores do Município, que correspondem normalmente a áreas planas com espaços agrícolas e espaços florestais.

Podemos encontrar os declives mais baixos nas freguesias de Lama, Sequeirô, Areias e Palmeira e ainda no vale do rio Leça.

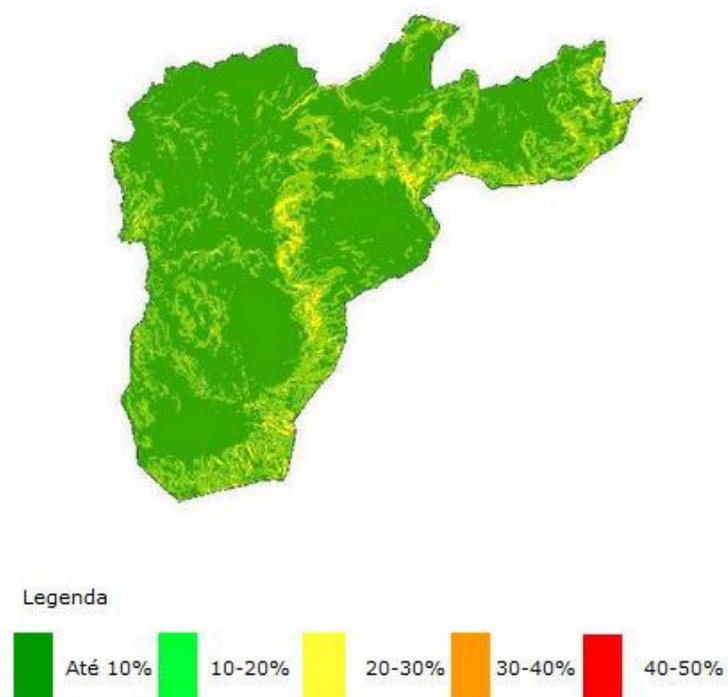


Ilustração 5 - Mapa de Declives do Município de Santo Tirso

Fonte: Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Caracterização: Física: Declives*. Obtido em abril de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/105>

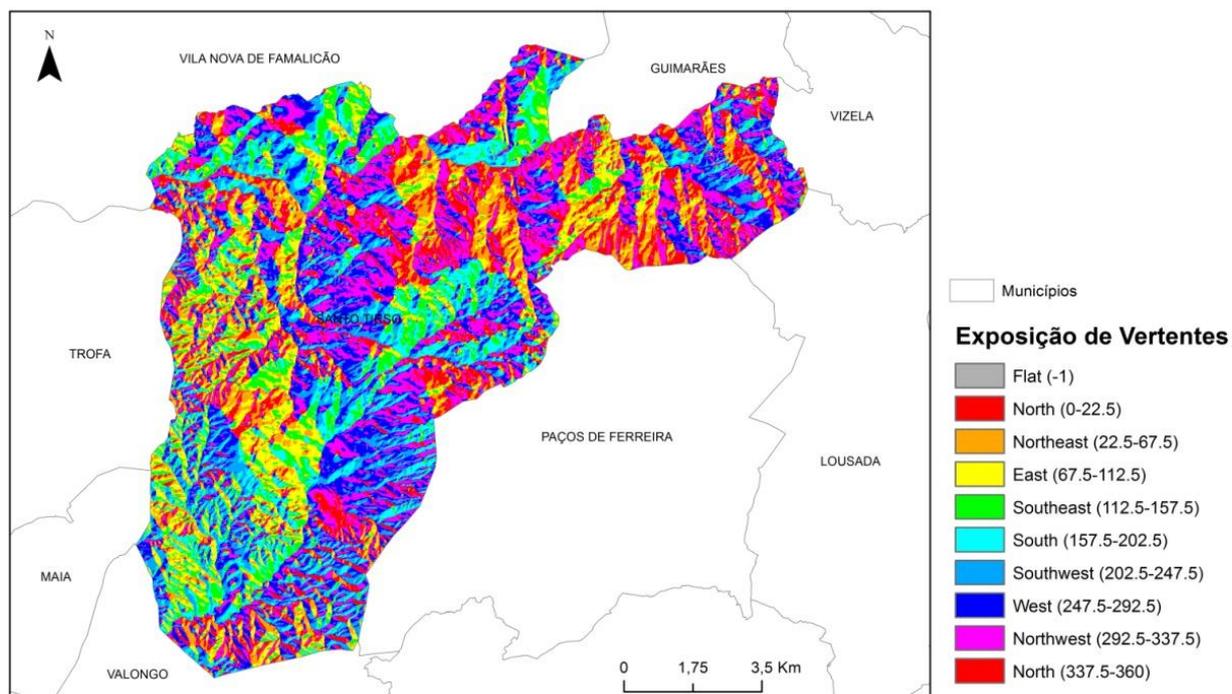
Ainda, no que diz respeito à caracterização física do Município de Santo Tirso, destaca-se a exposição de vertentes.

As vertentes viradas a norte que na sua maioria se localizam na parte nascente do concelho, são as mais húmidas porque só recebem luz solar direta quando a altura do sol é superior ao declive da vertente.

As vertentes viradas a sul, mais soalheiras, localizam-se na área oeste do concelho tendo-se como exemplos o planalto de Monte Córdova, as freguesias além-rio e Vila das Aves.

Por fim, as vertentes viradas a oeste, localizam-se na Serra da Agrela (situada no limite sudeste do concelho) e no Monte de Nossa Senhora da Assunção.

Mapa de Exposição de Vertentes no Município de Santo Tirso



Fonte: CAOP, Câmara Municipal de Santo Tirso

Ilustração 6 - Mapa de Exposição de Vertentes no Município de Santo Tirso

A caracterização humana do Município em estudo foi feita através de duas referências essenciais: o povoamento e a população residente.

Relativamente ao povoamento, pode dizer-se que este marca vivamente a paisagem, uma vez que se distribui de forma dispersa no território e por isso pode constatar-se que tem uma forma original e que a população vive “entre cidades”.⁶

No Município de Santo Tirso, o povoamento reparte-se em duas grandes áreas: o Vale do Rio Ave e o Vale do Rio Leça. A primeira acolhe cerca de 75% da população residente e é marcada pelo facto de serem as vias de comunicação que definem a forma e a distribuição do povoamento existente e a segunda é abundantemente rural, possui um povoamento disperso e pouco denso sendo o rio Leça e a Estrada Nacional 105 que definem a forma e distribuição da povoação.

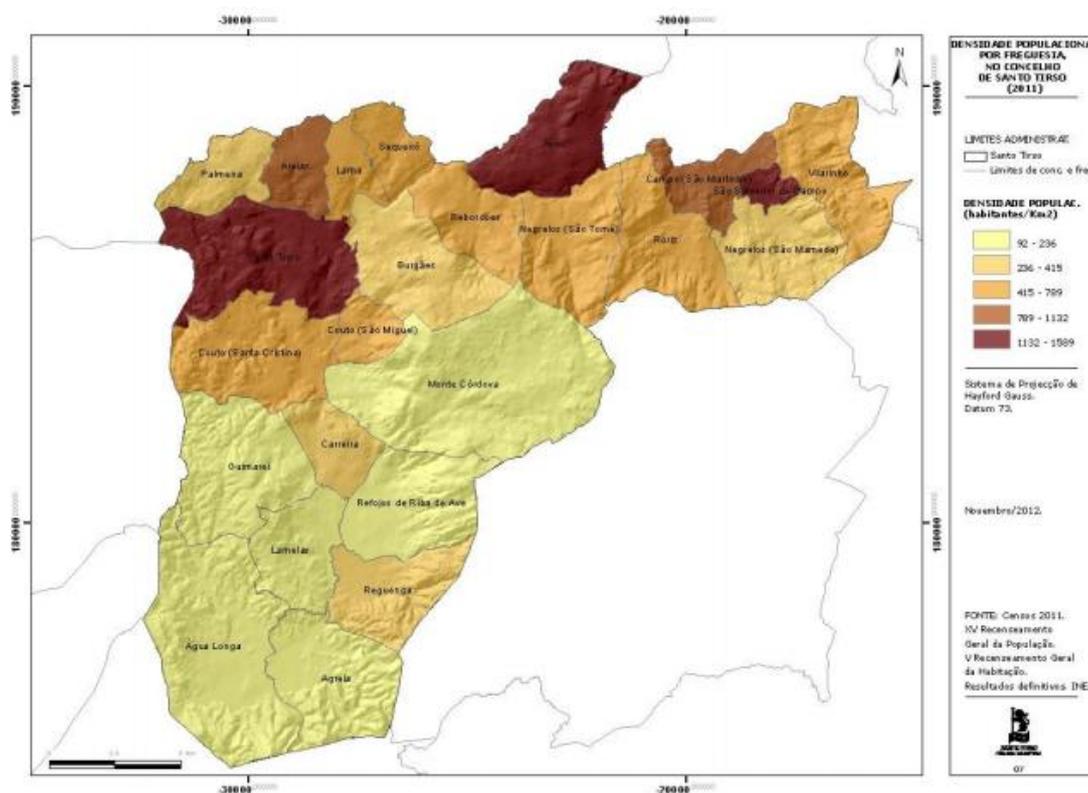


Ilustração 7 - Densidade populacional do Município de Santo Tirso, por freguesia, em 2011

Fonte: Conselho Local de Ação Social de Santo Tirso. (maio de 2014). Diagnóstico Social de Santo Tirso - Cadernos temáticos. Recortes sociodemográficos. (D. d. Tirso, Ed.) Obtido em junho de 2015, de http://www.cm-stirso.pt/uploads/writer_file/document/1375/caderno_demografia.pdf

⁶ Disponível em *Caracterização: Humana: Povoamento*. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em abril de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/108>

Em termos evolutivos, a população residente do Município em estudo sofreu um crescimento mais acentuado entre 1940 e 1960, devido ao crescimento natural (elevada taxa de natalidade e baixa taxa de mortalidade). O mesmo não aconteceu na década de 60, período em que se verificou uma queda no crescimento populacional provocada pela elevada emigração que se registou. Após a revolução do 25 de abril de 1974, verificou-se o retorno dos militares das ex-colónias portuguesas e dos portugueses que tinham emigrado devido à conjuntura política que se vivia em Portugal no Estado Novo. Estes foram fatores essenciais para que na década de 70 se voltasse a registar um crescimento demográfico acentuado.

Como se tem verificado em todo o território nacional, o Município de Santo Tirso não foge à regra no que toca ao abrandamento no crescimento populacional que se tem verificado desde 1981, sobretudo devido à diminuição da taxa de natalidade, sendo que o crescimento registado nos censos de 2001 foi de apenas 3,8%. Segundo os últimos censos, realizados em 2011, a população residente era de 71530 habitantes.

4.2 - Oferta turística de Percursos Turísticos e de Percursos Pedestres no Município

Com o objetivo de se conhecer a oferta turística ao nível dos percursos existentes no Município de Santo Tirso, procedeu-se ao seu levantamento e análise com o apoio do *website* da Câmara Municipal.

Com a realização recente da Requalificação das Margens do Ave, foram criadas uma ciclovia e áreas de repouso, entre o Parque Urbano da Rabada e a cidade de Santo Tirso.

“O Passeio das Margens do Ave é uma nova zona de lazer na cidade de Santo Tirso que pode ser utilizada para caminhadas a pé ou para passeios de bicicleta. O Passeio une o Parque Urbano da Rabada ao coração da cidade e estende-se por 1,4 km.

É possível passear, correr ou andar de bicicleta e aceder às margens em diversos pontos ao longo do Passeio, onde existem pesqueiros. Efetuou-se uma reconstituição da galeria ripícola para manutenção da biodiversidade da frente ribeirinha. A criação do

Passeio teve como objetivos fomentar as práticas desportivas informais e contribuir para a preservação e valorização da história e da memória coletiva local.”⁷

Segundo informações recolhidas junto das entidades responsáveis pelo projeto da Câmara Municipal, “os objectivos desta intervenção são tornar as frentes ribeirinhas do Rio Ave um espaço de sociabilidade e fruição para todos os habitantes, turistas e visitantes de Santo Tirso, introduzindo para tal significativas melhorias ao nível dos espaços naturais e das infra-estruturas culturais e sociais existentes no local e criando um centro de actividades económicas urbanas inovadoras e competitivas.”



Ilustração 8 - Requalificação das Margens do Ave

Fonte: *Visitar Santo Tirso: Percursos Pedestres*. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/71>

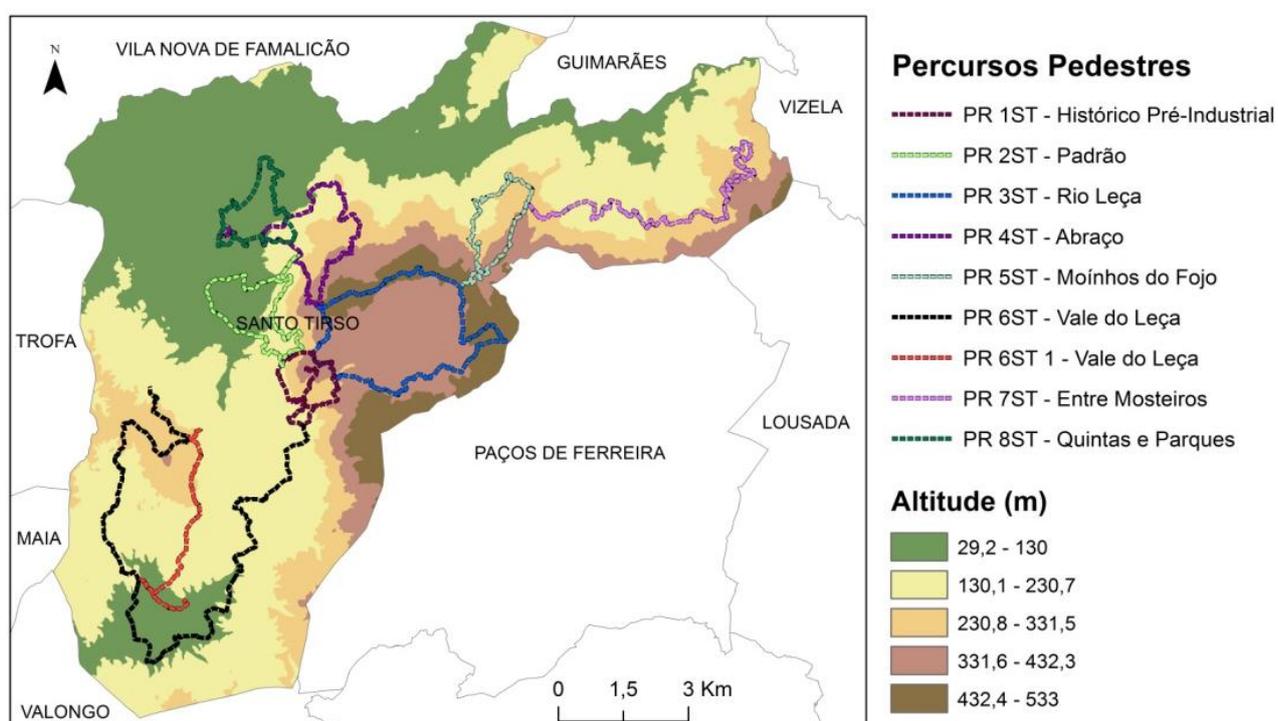
Para além deste, os habitantes do Município de Santo Tirso e todos os visitantes têm ainda ao seu dispor outros oito percursos pedestres, numerados e classificados pelo Município, onde podem apreciar a diversidade de património e de biodiversidade existentes ao longo dos percursos.

“Em Santo Tirso estes percursos, cada vez mais valorizados, atraem pessoas de todas as idades, pequenos aglomerados familiares e até turistas que procuram conhecer o espaço rural, as suas gentes, costumes e tradições, ao mesmo tempo que observam o meio natural.”⁸

⁷ Disponível em *Visitar Santo Tirso: Percursos: Pedonal e Ciclável*. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/713>

⁸ Disponível em *Visitar Santo Tirso: Lazer: Percursos*. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/57>

Estes, no que diz respeito à sua extensão, são todos classificados como sendo de “pequena rota - PR”, porque “apresentam rotas com menor extensão, não ultrapassando os 30km” (Ferreira, 2011, p.26). Seguem-se a identificação e a descrição de cada um dos oito percursos, representados no mapa que se segue, salientando-se o facto de nenhum deles possibilitar na atualidade o usufruto por pessoas com mobilidade reduzida. No entanto, com a sugestão da utilização da *Joëlette*, como mais à frente se verá, estes percursos tornar-se-ão viáveis e acessíveis aos turistas com mobilidade reduzida.



Fonte: CAOP, IGEOE, Câmara Municipal de Santo Tirso

Ilustração 9 – Percursos Turísticos no Município de Santo Tirso

“PR 1 ST - Histórico Pré-Industrial

Tipo de percurso: Circular de pequena rota

Extensão e Duração: 11,00 Km – 3 a 4 Horas

Grau de Dificuldade: Médio

Âmbito do percurso: Histórico, ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Todo o ano

Localização: Carvalhal de Valinhas; Pereiras; Castro do Monte Padrão.

Pontos de Partida / Chegada: Carvalhal de Valinhas; Pereiras; Monte Padrão.

Pontos de Interesse: Serra Hidráulica de Pereiras; Azenhas de Valinhas; Quedas de Fervença; Castro do Monte Padrão; Rio Leça.

Acessos: EN 105 e A3

Descrição geral

Percurso circular com partida e chegada num dos seguintes pontos: Carvalhal de Valinhas; Pereiras; Capela do Monte Padrão. Este percurso entronca com o “PR 2 ST – Padrão” junto da Quinta de Linhares.”⁹

⁹ Disponível em *Percurso: Percursos Pedestres: PR 1 ST - Histórico Pré-Industrial*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/715>

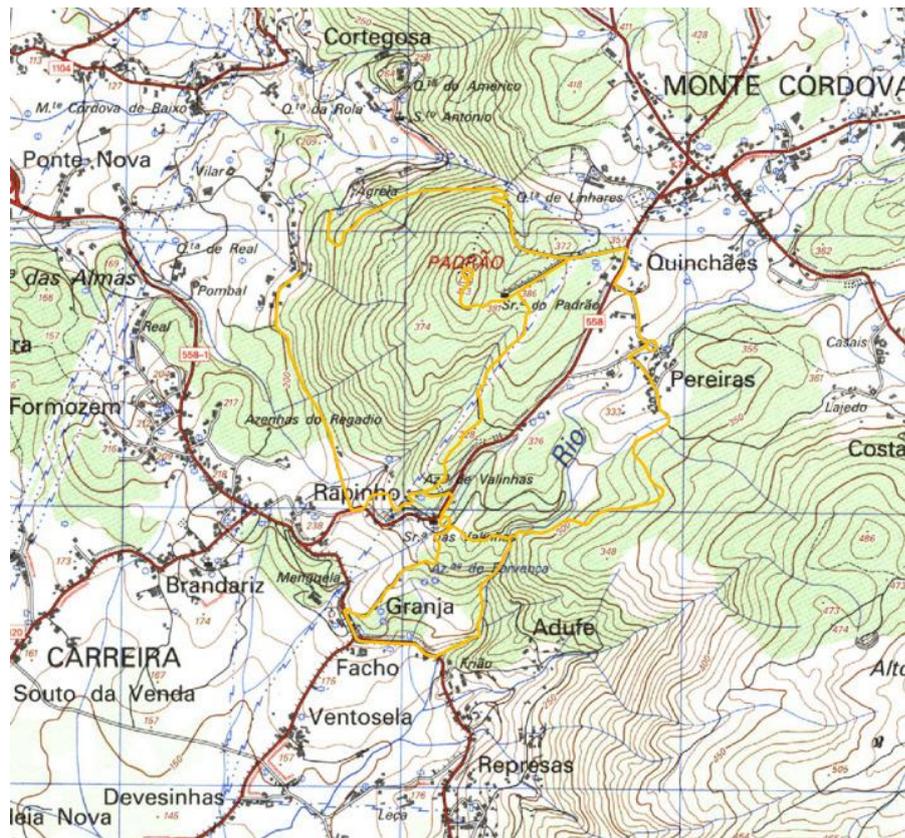


Ilustração 10 - Mapa do PR 1 ST - Histórico Pré-Industrial

Fonte: *Percursos: Percursos Pedestres: PR 1 ST - Histórico Pré-Industrial*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/715>

“PR 2 ST - Padrão

Tipo de percurso: Circular de pequena rota

Extensão e Duração: 12,00 Km – 3 a 4 Horas

Grau de Dificuldade: Médio

Âmbito do percurso: Ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Outono; Inverno; Primavera

Localização: Quinta do Américo; Monte Padrão; Couto (Santa Cristina)

Pontos de Partida / Chegada: Santo Tirso (Mina D’Água) e Igreja de Santa Cristina.

Pontos de Interesse: Quinta do Américo; Quinta de Linhares; Capela de Santo António; Senhor do Padrão; Monte Padrão; Igreja de Santa Cristina.

Acessos: EN 105 e A3

Descrição geral

Percurso circular com partida e chegada num dos seguintes pontos: Mina D’Água, na Rua Ferreira de Lemos, na Cidade de Santo Tirso e Igreja de Santa Cristina, em Couto (Santa Cristina). Este percurso entronca com o “PR 1 ST – Histórico Pré-Industrial” na Quinta do Américo.”¹⁰

¹⁰ Disponível em *Percursos: Percursos Pedestres: PR 2 ST - Padrão*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/716>

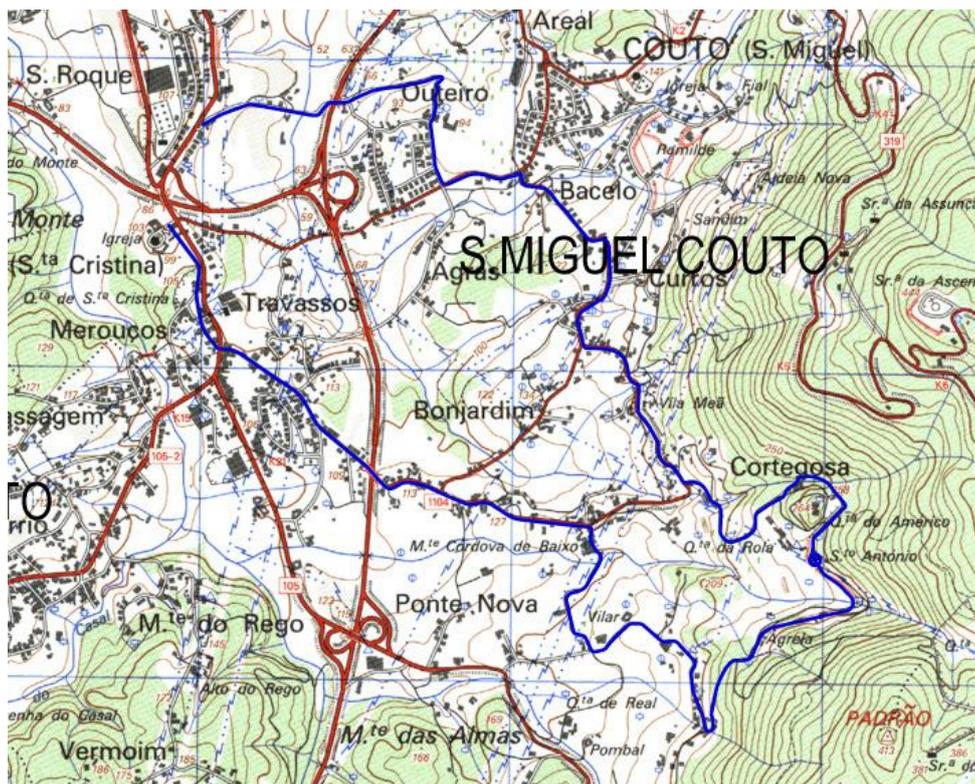


Ilustração 11 - Mapa do PR 2 ST - Padrão

Fonte: Percursos: Percursos Pedestres: PR 2 ST - Padrão. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/716>

“PR 3 ST - Rio Leça

Tipo de percurso: Circular de pequena rota

Extensão e Duração: 18,00 Km – 6 a 7 Horas

Grau de Dificuldade: Baixo

Âmbito: Ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Todo o ano

Localização: Mosteiro de Nossa Senhora da Assunção; Cabanas; Redundo; Hortal; Pereiras.

Pontos de Partida / Chegada: Mosteiro de Nossa Senhora da Assunção e Pereiras.

Pontos de Interesse: Mosteiro de Nossa Senhora da Assunção; Cabanas; Nascentes do Rio Leça e Ribeiro do Fojo; Redundo; Hortal; Serra Hidráulica em Pereiras.

Acessos: EN 105 e A3

Descrição Geral

Percurso circular com partida e chegada num dos seguintes pontos: Mosteiro de Nossa Senhora da Assunção; Redundo, junto à nascente do Rio Leça; Pereiras, próximo da Serra Hidráulica. Este percurso entronca com os “PR 1 ST – Histórico Pré-Industrial”; “PR 4 ST – Abraço”; “PR 5 ST – Moinhos do Fojo”.

O Rio Leça nasce no Concelho de Santo Tirso, na encosta Sul do Monte de Santa Luzia, no Lugar de Redundo, serpenteando pelas freguesias da parte Sul do Concelho, e correndo para o Atlântico, onde desagua junto à cidade de Matosinhos.

Ao longo deste rio de águas límpidas, no seu percurso de montanha, podemos observar uma multiplicidade de fauna e flora que coabitam nas suas margens, podendo encontrar-se vários moinhos e azenhas ao longo do seu percurso distribuídos pelas terras que este rio percorre.

Em Pereiras, por onde passa o Rio Leça, encontramos a Serra Hidráulica que é um notável exemplo da arquitetura pré-industrial. Dedicada à serração de Madeira para uso industrial e doméstico, recorria à força da água para mover o engenho de serrar.

Classificada como Imóvel de Interesse Público irá ser reabilitada, tornando-se um pólo museológico das atividades pré-industriais do Concelho de Santo Tirso.”¹¹

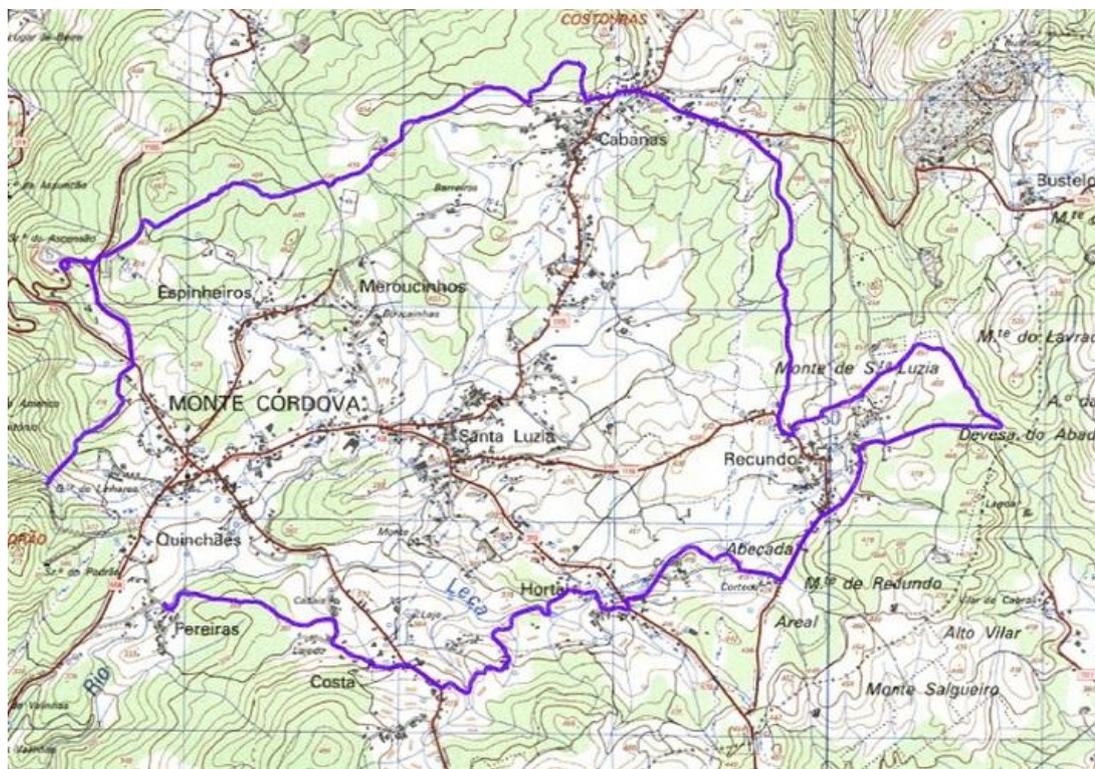


Ilustração 12 - Mapa do PR 3 ST - Rio Leça

Fonte: *Percursos: Percursos Pedestres: PR 3 ST - Rio Leça*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/717>

¹¹ Disponível em *Percursos: Percursos Pedestres: PR 3 ST - Rio Leça*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/717>

“PR 4 ST - Abraço

Tipo de percurso: Circular de pequena rota

Extensão e Duração: 12,00 Km – 5 a 6 Horas

Grau de Dificuldade: Médio Alto

Âmbito do percurso: Ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Todo o ano

Localização: Santo Tirso; S. João do Carvalhinho; Santa Cruz; Nossa Senhora da Assunção; Abelha.

Pontos de Partida / Chegada: Santo Tirso (Parque de estacionamento da Câmara)

Pontos de Interesse: Santo Tirso; Burgães; Capela de S. João do Carvalhinho; Capela de Santa Cruz; Basílica de Nossa Senhora da Assunção.

Acessos: EN 105 e A3

Descrição geral

Percurso circular com partida e chegada em Santo Tirso, junto ao parque de estacionamento da Câmara Municipal, tomando as escadas da Quelha da Pêssega em direção à Fonte da Maria Velha, na Rua do Tapado. Segue o percurso até à Lomba onde bifurca para S. João do Carvalhinho e Nossa Senhora da Assunção.

Decidindo por S. João do Carvalhinho, passa no lugar da Enfermaria, na direção de Burgães, chegando à Capela de S. João do Carvalhinho que se situa no cimo do monte com o mesmo nome. Nesta parte do trilho tem a oportunidade de observar as quintas do “Campo do Linho”; da “Cerdeira”, do “Gil; e várias Alminhas, nichos de uma religiosidade tradicional, que representam uma promessa e homenagem realizadas pela alma de alguém.

A Capela de S. João do Carvalhinho, cujo orago é S. João, encontra-se localizada num antigo castro romanizado, desfrutando-se de uma bela vista panorâmica do Vale do Ave, permitindo uma observação da cidade de Santo Tirso e do Parque Urbano da Rabada.

O percurso segue em direção a Santa Cruz onde se encontra a Capela com o mesmo nome. Esta construção setecentista possui duas belas imagens representando Nossa Senhora e S. João. Junto a esta encontra-se um belo fontanário, onde se encontra esculpida uma cabeça humana por onde brota a água.

Segue então para Nossa Senhora da Assunção tendo acesso pela Sala de Visitas, já na Mata do respetivo Monte, onde pode apreciar uma vegetação deslumbrante e espaço de lazer.

A Basílica de Nossa Senhora da Assunção foi concebida pelo arquitecto Korrodi sob a inspiração romano-gótica com alguns laivos de neo-romantismo. De planta em cruz grega, a sua soberba construção faz lembrar as monumentais basílicas orientais.

Encontra-se localizada em lugar de ampla visibilidade no Monte da Assunção. Tutela do alto do monte a cidade de Santo Tirso.

Daqui desce em direção a Santo Tirso, passando pelo Lugar de Abelha e Lomba, encontrando o percurso na bifurcação que anteriormente nos obrigou a decidir pelo sentido do percurso a tomar.

Santo Tirso situa-se na margem esquerda do Rio Ave, a história desta freguesia prende-se com o Mosteiro Beneditino, cuja fundação remonta do séc. X, hoje classificado Monumento Nacional. A igreja é obra do Séc. XVII, e o autor do seu projeto foi Frei João Torriano. A galeria do coristálo é posterior e nela se encontra hoje custalado o Museu Municipal Abade Pedrosa. A parte antiga do Mosteiro, onde se encontra instalada a Escola Profissional Agrícola Conde de S. Bento, é também digna de visita. São também dignos de visita os jardins públicos da Praça 25 de Abril, Parque D.^a Maria II, Carvalhais, onde se encontram implantadas um conjunto de obras de escultura contemporânea, constituindo-se num Museu Internacional de Esculturas ao Ar Livre.”¹²

¹² Disponível em *Percursos: Percursos Pedestres: PR 4 ST - Abraço*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/718>

“PR 5 ST - Moinhos do Fojo

Tipo de percurso: Circular de pequena rota

Extensão e Duração: 10,00 Km – 3 a 4 Horas

Grau de Dificuldade: Médio

Âmbito do percurso: Ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Outono; Inverno; Primavera

Localização: São Tomé de Negrelos, Roriz

Pontos de Partida / Chegada: São Tomé de Negrelos (Igreja)

Pontos de Interesse: São Tomé de Negrelos – Igreja Paroquial, Capela do Santíssimo Sacramento, Casas Solarengas de Vilela, a do Paço e a de Leiras, Coutada, Ribeira do Fojo, Castro de Santa Margarida, Pedreiras de Bustelo, Moinhos da Ribeira do Fojo.

Acessos: EN 105 e A3

Descrição geral

Este trilho caracteriza-se pela influência da Ribeira do Fojo, que já fez mover uma vintena de moinhos de água e um lagar de azeite, na agricultura local, situando-se, em quase toda a sua extensão, na Freguesia de São Tomé de Negrelos.

O percurso inicia-se junto ao Infantário, próximo da Igreja matriz, e termina junto à referida Igreja. Passa e percorre parte do leito da Ribeira do Fojo, até às Pedreiras de Bustelo, com uma subida um pouco acentuada, percorrendo, desde aí, a crista do monte até Coutada, descendo suavemente, permitindo uma soberba vista dos Rios Ave e Vizela, Vila das Aves e São Tomé de Negrelos. Dirige-se depois para o Castro de Santa Margarida, povoado fortificado que se localiza em pequena elevação a Norte de São Tomé de Negrelos, sobre o Rio Vizela e com uma altura de 300 metros, continuando depois para a Igreja Paroquial de São Tomé de Negrelos, onde termina. Daí o grau de dificuldade ser considerado Médio.

A povoação de São Tomé de Negrelos chegou a ser vila e Couto, tendo pertencido ao Concelho de Negrelos, o qual, depois de extinto, foi integrado no Concelho de Santo Tirso.

São dignos de visita a Igreja Paroquial, a Capela do Santíssimo Sacramento com abóbada de Nós, uma “loggia” quinhentista, exemplar único na região. Quem vai a São

Tomé de Negrelos não pode deixar de visitar também as quintas onde se produz alguns dos melhores vinhos verdes da região.”¹³

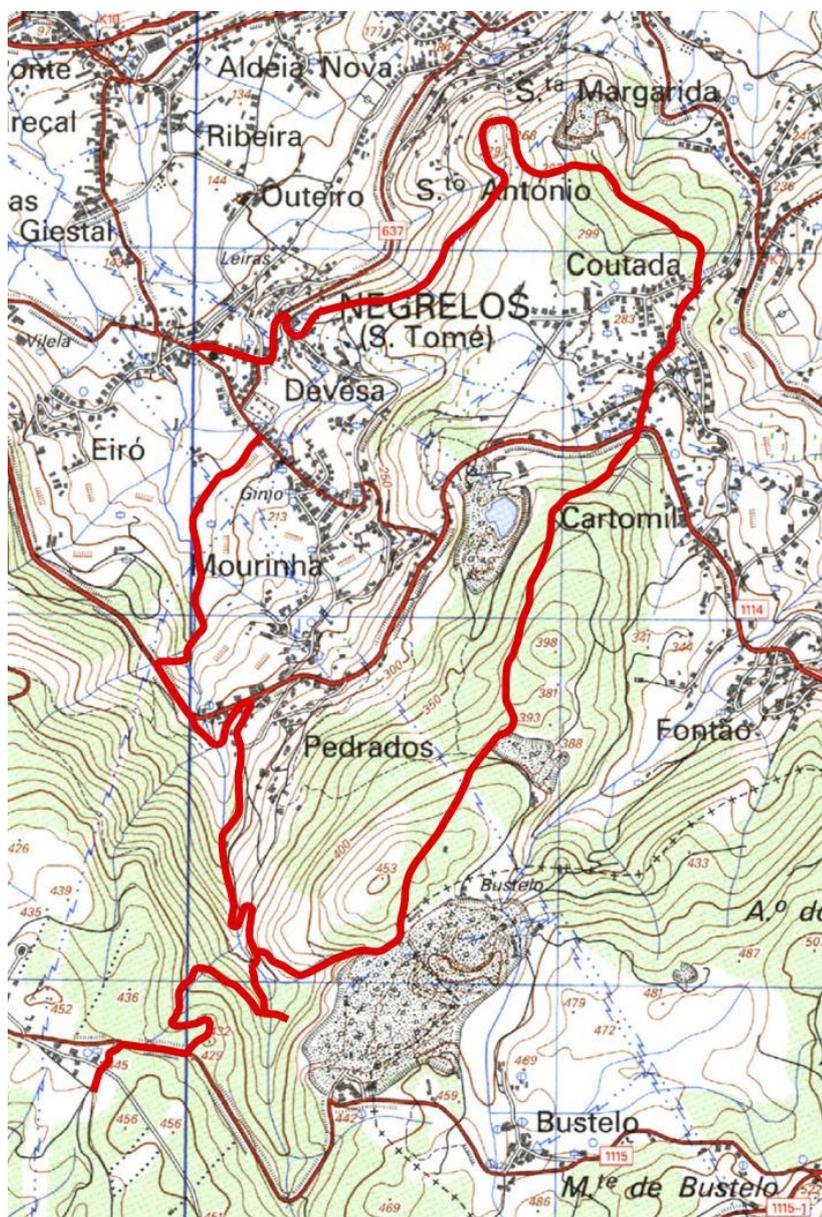


Ilustração 13 - Mapa do PR 5 ST - Moinhos do Fojo

Fonte: *Percursos: Percursos Pedestres: PR 5 ST - Moinhos do Fojo*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/719>

¹³ Disponível em *Percursos: Percursos Pedestres: PR 5 ST - Moinhos do Fojo*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/719>

“PR 6 ST - Vale do Leça

Tipo de percurso: Linear com alternativa de circular de pequena rota

Extensão e Duração: 16,7 km – 5 a 6 Horas

Grau de Dificuldade: Moderado / Médio

Âmbito do percurso: Ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Inverno; Primavera; Outono

Localização: Guimarei, Lamelas, Água Longa, Agrela, Reguenga, Refojos

Pontos de Partida / Chegada: Guimarei e Refojos

Pontos de Interesse: Guimarei – Campo de Jogos, Igreja Matriz e Quinta da Picaria; Lamelas – Casa de Santa Eulália, Capela de Santo António e Alto da Vela; Água Longa – Afluentes e Bacia do Rio Leça, Quinta e Ribeira do Pisão, Igreja Matriz; Agrela – Alto do Cornadinho, Igreja Matriz, Quinta da Agrela; Reguenga Capela da Senhora das Dores, Vale Agrícola do Rio Leça, Igreja Matriz; Refojos – Quinta do Casal, Igreja Matriz, Quedas de Fervença do Rio Leça.

Acessos: EN 105 e A3

Descrição geral

O Trilho Vale do Leça permite percorrer o espaço correspondente às Freguesias que ladeiam o respetivo Vale, facultando a sua observação e o acompanhamento do leito do Rio Leça desde as Quedas da Fervença até próximo da sua saída do Concelho em Água Longa.

O Percurso pode ser iniciado junto ao campo de Futebol de Guimarei e terminar na Ponte das Cabras em Refojos, ou vice-versa. Existe um percurso circular intermédio entre o Campo de Futebol de Guimarei, passando pelo Lugar de Sobradelo – Água Longa, Lamelas e termina na Igreja de Guimarei.

Este Percurso permite a observação das áreas agrícolas das Freguesias que circundam o Vale do Leça, o Outeiro Alto, nos limites das Freguesias de Guimarei e Lamelas, Quintas da Peneda e Pisão que foram aglutinadas pelo Campo de Golfe de Água Longa, (empreendimento Turístico e Lazer), Alto Catorze e Cornadinho (ponto mais alto da área do Vale do Leça – desafiando os mais afoitos a trepar), as águas cristalinas do Rio Leça e as Quedas de Fervença em Refojos.

Este trilho caracteriza-se pelas tradições agrícolas ainda bem presentes neste início de século XXI, sendo de pequena rota (PR), apresentando um traçado linear, (existe opção circular), com um declive pouco acentuado tornando-o de média dificuldade, facultando ao pedestrianista a plena fruição e contacto ambiental.”¹⁴

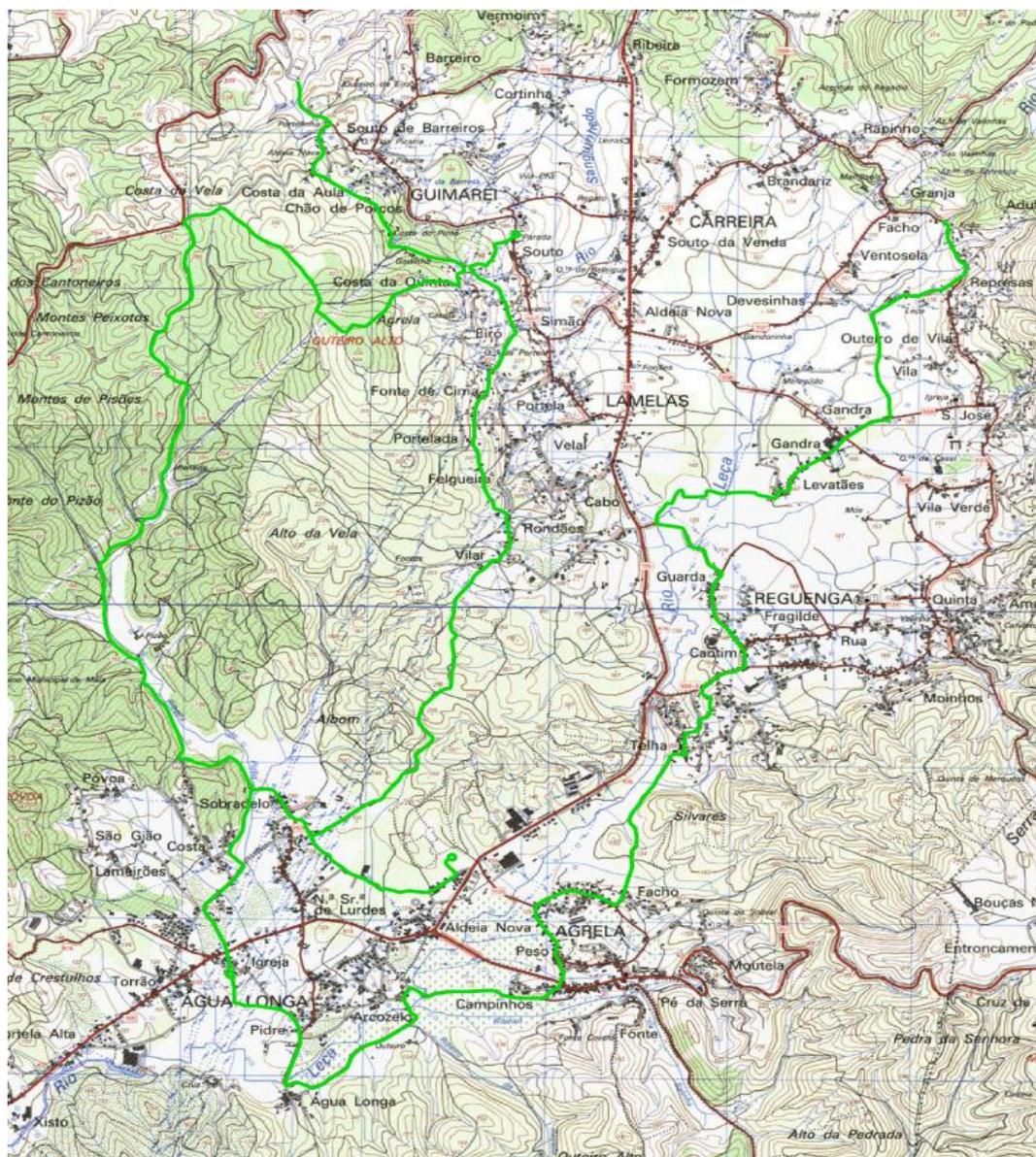


Ilustração 14 - Mapa do PR 6 ST - Vale do Leça

Fonte: *Percursos: Percursos Pedestres: PR 6 ST - Vale do Leça*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/720>

¹⁴ Disponível em *Percursos: Percursos Pedestres: PR 6 ST - Vale do Leça*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/720>

“PR 7 ST - Entre Mosteiros

Tipo de percurso: Linear de pequena rota

Extensão e Duração: 12,7 km – 4 a 5 Horas

Grau de Dificuldade: Moderado / Médio

Âmbito do percurso: Ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Inverno; Primavera; Verão; Outono

Localização: Roriz, S. Mamede de Negrelos, Vilarinho

Pontos de Partida / Chegada: Roriz e Vilarinho

Pontos de Interesse: Roriz – Igreja de S. Pedro de Roriz; Mosteiro de Santa Escolástica; Mosteiro Beneditino; S. Mamede de Negrelos – Igreja Matriz; Capela de S. Roque; Casa dos Barrosos; Vilarinho – Igreja Matriz; Igreja de São Miguel de Vilarinho, antigo Mosteiro; Casa do Burgo;

Acessos: EN 105, 209-2, 644, 613 e A3

Descrição geral

“Entre Mosteiros” é o trilho que percorre as freguesias de Roriz, S. Mamede de Negrelos e Vilarinho, estabelecendo a ligação entre os Mosteiros de Roriz e Vilarinho.

Em todo o seu percurso podemos observar a forte vocação predominantemente agrícola das três freguesias, embora se registem também pequenas unidades fabris do sector têxtil.

O Mosteiro de Roriz com a sua torre sineira, igreja e residência conventual são elementos a observar e apreciar todos os seus elementos construtivos e decorativos. Ali perto podemos visitar o Mosteiro de Santa Escolástica onde as bolachas de Roriz nos proporcionam delicados sabores.

No Mosteiro Beneditino temos à nossa espera o Licor de Singeverga, único em Portugal, de origem monástica, fabricado pelos monges. É obrigatória uma visita à adega onde o cheiro fino e adocicado se respira logo à entrada.

A Igreja Matriz de São Mamede de Negrelos é um templo moderno, de invulgar traça, construído em granito. A Capela de S. Roque, que serve de Cruzeiro às procissões da freguesia, é o miranete aberto, sobre esta linda bacia do Rio Vizela, a todos os que desejem gozar um formoso panorama. A Casa dos Barrosos, embora bastante degradada, é um interessante exemplar de casa senhorial.

Vilarinho é a mais oriental das freguesias de Santo Tirso, situando-se a Sul do rio Vizela. Ali se situa o antigo Mosteiro de Vilarinho com a sua antiga Igreja paroquial.

A Nordeste da referida Igreja situa-se o Monte de São Pedro, de formato cónico onde se encontra um marco geodésico, de onde se pode apreciar uma paisagem agrícola e industrial com o rio Vizela a percorrê-la.

O percurso pode ser iniciado junto à Igreja de Roriz e terminar junto ao Mosteiro de Vilarinho, ou vice-versa, apresentando um traçado linear, com um declive acentuado em alguns pontos, tornando-o de média dificuldade, facultando ao caminheiro a plena fruição da paisagem e do património construído.”¹⁵

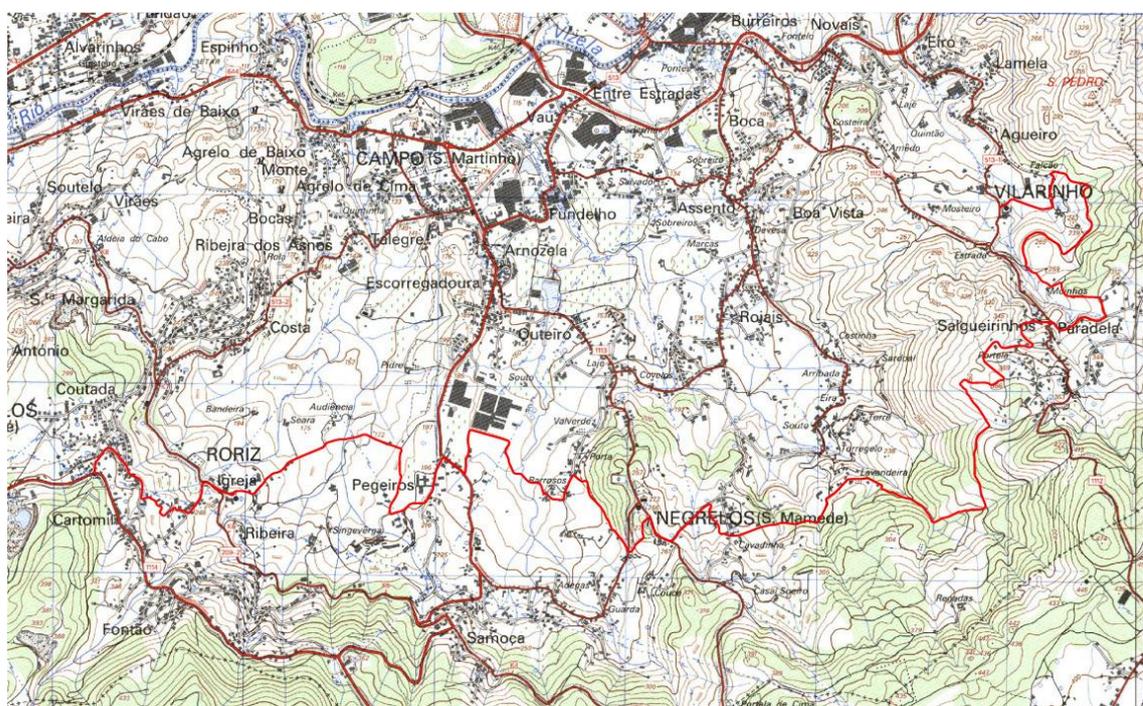


Ilustração 15 - Mapa do PR 7 ST - Entre Mosteiros

Fonte: Percursos: Percursos Pedestres: PR 7 ST - Entre Mosteiros. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/721>

¹⁵ Disponível em Percursos: Percursos Pedestres: PR 7 ST - Entre Mosteiros. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/721>

“PR 8 ST

Tipo de percurso: Circular de pequena rota

Extensão e Duração: 9 km – 3 Horas

Grau de Dificuldade: Moderado

Âmbito do percurso: Ambiental, paisagístico, cultural e desportivo

Época aconselhada: Todo o ano.

Localização: Santo Tirso; Burgães

Pontos de Partida / Chegada: Câmara Municipal; Parque Urbano da Rabada

Pontos de Interesse: Santo Tirso – Jardins e Parques da Cidade de Santo Tirso; Museu Internacional de Escultura Contemporânea; Igreja Matriz; Escola Profissional Agrícola Conde de S. Bento; Parque Desportivo Municipal; Parque do Ribeiro do Matadouro; Burgães – Parque Urbano da Rabada; Quinta da Cerdeira; Quinta da Cerqueda;

Acessos: EN 105, A3, A41

Descrição geral

O PR 8 ST estabelece um circuito circular, unindo todos os parques urbanos da cidade de Santo Tirso, tendo como referência estruturante o Rio Ave”¹⁶.

Quer nestes parques urbanos, quer em vários jardins da cidade, podem encontrar-se inúmeras obras de arte que integram o Museu Internacional de Escultura Contemporânea.

Em frente à já referida Quinta da Escola Conde S. Bento, do lado oposto à rotunda mencionada anteriormente, encontra-se o Mosteiro de São Bento, que sendo uma das principais atrações turísticas do Município de Santo Tirso, está classificado como Monumento Nacional desde 1910 e é atualmente candidato a Património Mundial da UNESCO¹⁷. Atualmente, ao lado deste mosteiro, embora seja já um pouco afastado do percurso que tem vindo a ser descrito, encontra-se o Museu Municipal Abade

¹⁶ Disponível em *Percursos: Percursos Pedestres: PR 8 ST*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/722>

¹⁷ (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura)

Pedrosa que está, atualmente, a ser alvo de requalificação juntamente com a criação da sede do Museu Internacional de Escultura Contemporânea.¹⁸

“Elaboradas a partir dos mais diversos materiais – como o granito, típico da região, ou aço, mármore ou ferro –, as esculturas inserem-se numa exposição permanente ao ar livre (...), proporcionando a fruição pública das obras, que transformam os verdes espaços comuns de Santo Tirso em tertúlias de comunicação, nas quais se estabelece uma relação privilegiada e íntima entre a escultura, o meio e o seu público. Este pode ser o ponto de partida para um passeio pela atualidade de Santo Tirso, promovido pela Câmara Municipal de Santo Tirso, sob direção artística nacional de Alberto Carneiro e internacional de Gérard Xuriguera.

O Parque D. Maria II e os Jardins Adjacentes – Largo Abade Pedrosa e Jardins Ribeiro de Miranda constituem, no seu conjunto, espaços verdes públicos estruturantes da cidade de Santo Tirso.

A finalidade deste espaço – Parque D. Maria II - serviria para melhoria das comunicações com os órgãos centrais do Município, as trocas comerciais da feira de Santo Tirso, para além do aproveitamento das potencialidades paisagísticas.

De traçado naturalista e com uma vegetação arbórea opulenta, o Parque D. Maria II constitui um espaço privilegiado de fruição com um ritmo de utilização diário.

O Parque Urbano da Rabada – insere-se numa área de 96 274 m². Está assente numa mata de carvalhos e sobreiros, sobranceira ao Rio Ave.

O objetivo principal é potenciar as características naturais existentes, criando infraestruturas e equipamentos que permitam a fruição dum espaço verde público inserido na Estrutura Verde Urbana da cidade de Santo Tirso e no plano de Recuperação das Margens do Rio Ave.

O programa assenta na revitalização do espaço através da criação de percursos pedonais, áreas de estadia e lazer.”¹⁹

¹⁸ Disponível em *Santo Tirso propõe à UNESCO mosteiro que o ajudou a ser concelho*. Jornal Público. Obtido em junho de 2015: <http://www.publico.pt/local-porto/jornal/santo-tirso-propoe-a-unesco-mosteiro-que-o-ajudou-a-ser-concelho-26997537>

¹⁹ Disponível em *Percursos: Percursos Pedestres: PR 8 ST*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/722>

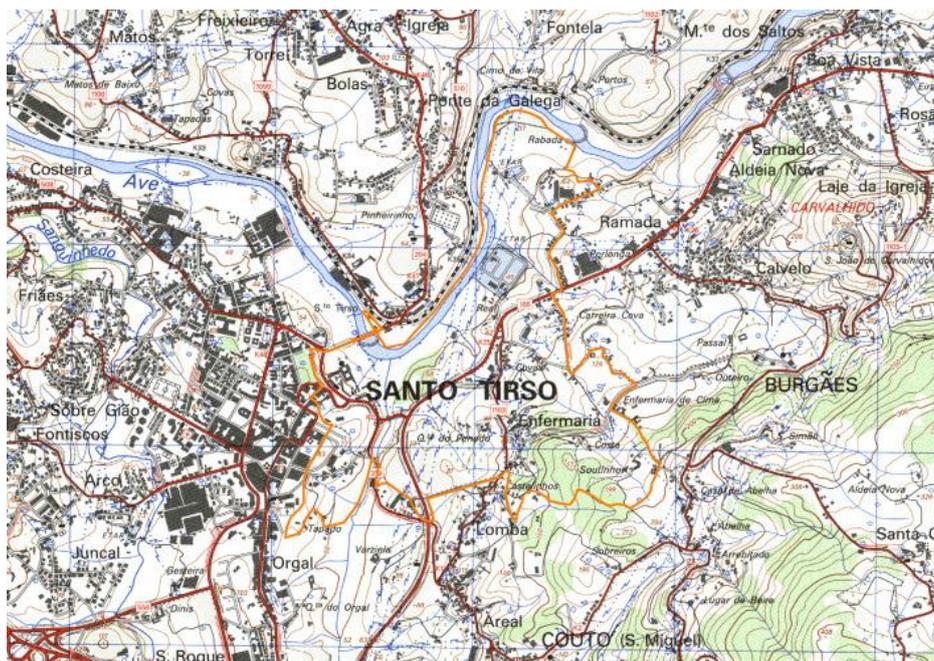


Ilustração 16 - Mapa do PR 8 ST

Fonte: *Percursos: Percursos Pedestres: PR 8 ST*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/722>

V – Percurso projetado para futura implementação

5.1 – Caracterização do percurso

O percurso que será referido neste capítulo foi especialmente projetado para cidadãos com mobilidade reduzida bem como qualquer outro tipo de incapacidade.

Trata-se de um percurso cidadão. Tem início na ciclovia lúdica das Margens do Ave prosseguindo até à Praça General Humberto Delgado, passando pela Loja do Cidadão, Parque D. Maria, Largo Coronel Baptista Coelho e Praça Conde S. Bento. A ligação à Praça do Município, ao Complexo Desportivo, Centro de Atendimento da Portugal Telecom e Parque da Ribeira do Matadouro é assegurada por um segundo eixo com início na Rua Sousa Tropa.

Para melhor apresentação e descrição do percurso, recorreu-se ao documento cedido pela Câmara Municipal de Santo Tirso, *Plano Local de Promoção da Acessibilidade - Programa de Mobilidade Sustentável para a cidade de Santo Tirso (Vols. Volume I - Estudo de Acessibilidade Inclusiva e Manual de Boas Práticas)*. O percurso foi dividido em seis partes como se pode verificar pela ilustração.

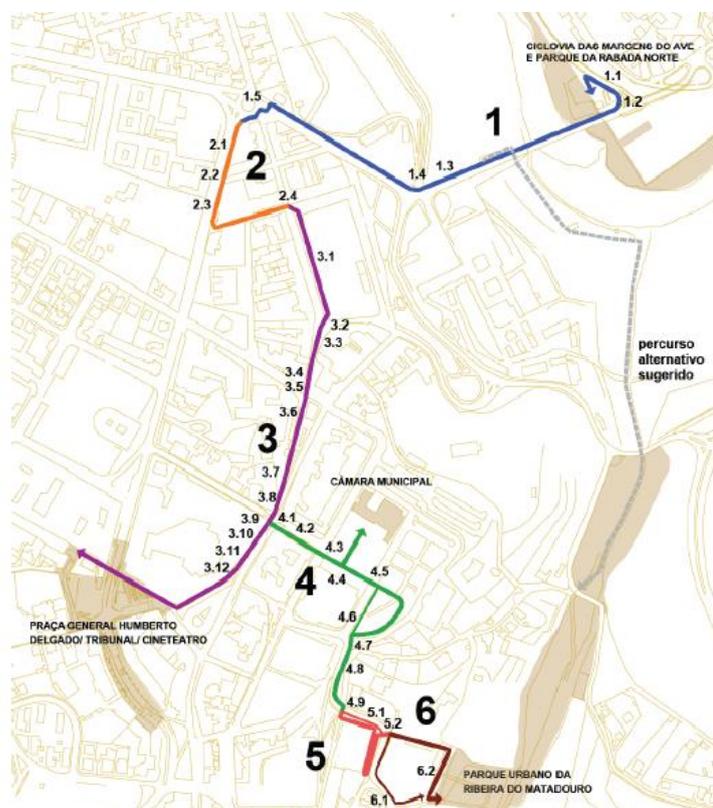


Ilustração 17 - Percurso projetado para futura implementação

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.8)

“A parte 1 compreende a ligação entre a ciclovia lúdica - que estabelece a ligação da malha urbana do centro de Santo Tirso ao Parque da Rabada Norte - e Rotunda da Av. Sousa Cruz/ Rua F. A. Pires de Lima/ Av. Soeiro Mendes da Maia.

A parte 2 do percurso estabelece a ligação entre a Rotunda Av. Soeiro Mendes Maia/ Av. Sousa Cruz e o Parque D. Maria II, passando pela Av. Sousa Cruz onde se localiza a Loja do Cidadão, paragens de autocarros, bem como um acesso à Escola EB 2/3 São Rosendo.

A parte 3 do percurso estabelece a ligação entre o Parque D. Maria II e a Praça General Humberto Delgado, passando pelo Largo Coronel Baptista Coelho, pela Rua Sousa Tropa e Praça Conde S. Bento.

A parte 4 do percurso inicia-se na Rua Sousa Tropa, fazendo ligação ao percurso já descrito, passando pela Praça do Município e descendo até ao Complexo Desportivo Municipal.

A parte 5 do percurso segue pela Rua do Casal Velho até ao ângulo noroeste do Centro de Atendimento da Portugal Telecom.

A parte 6 do percurso compreende a ligação entre o Polidesportivo Municipal e o Parque da Ribeira do Matadouro, este com acesso a partir da praça de entrada e estacionamento do Centro de Atendimento da Portugal Telecom.”²⁰

Cada uma destas seis partes descritas anteriormente, corresponde a um percurso.

A sua seleção foi feita com base nos seguintes parâmetros: foram selecionados os percursos de menor comprimento, existentes na malha urbana; a pendente longitudinal dos percursos teria obrigatoriamente de respeitar os máximos admitidos pelo Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto, apesar da dificuldade que tal acarretava, dados os desníveis existentes entre a plataforma central da cidade e os parques urbanos; privilegiaram-se os percursos com ligação ao maior número de equipamentos e serviços públicos, espaços comerciais e de serviços, jardins públicos, entre outros. Foi também objetivo atribuir uma “lógica à escolha do traçado, ou seja, os percursos deveriam ser claramente identificados como sendo os principais eixos pedonais do centro da cidade de Santo Tirso, e a sequência deveria gozar de uma fácil leitura” (Babo *et al.*, 2011, p.5).

Ainda os mesmos autores referem que “em geral foi possível estruturar os corredores acessíveis através de espaços públicos existentes, com um mínimo de

²⁰ Segundo informações cedidas pela Câmara Municipal de Santo Tirso e descritas em: Babo, A., Sofia, R., & Oliveira, M. (2011)

adaptações. Não obstante, em casos particulares, e dada a acentuada diferença de cotas existente entre a plataforma central da cidade e os dois parques urbanos aos quais se pretende garantir acesso universal (Parque da Rabada Norte e Parque do Matadouro), obrigou à proposta de intervenções mais profundas (novas ligações)”, como será possível verificar no ponto seguinte.

5.2 – Normas técnicas de acessibilidade universal

De acordo com as normas técnicas de acessibilidade universal “nos espaços de circulação e permanência de peões na via pública cuja área seja igual ou superior a 100m², deve ser dada atenção especial às seguintes condições: (1) Deve assegurar-se a drenagem das águas pluviais, através de disposições técnicas e construtivas que garantam o rápido escoamento e a secagem dos pavimentos; (2) Deve proporcionar-se a legibilidade do espaço, através da adopção de elementos e texturas de pavimento que forneçam, nomeadamente às pessoas com deficiência da visão, a indicação dos principais percursos de atravessamento” (N.º 1.8.2 no DL 163/2006, cit. por Babo *et al.*, 2011, p.36). Ainda os mesmos autores salientam que “um passeio público deve ser capaz de compatibilizar uma diversidade de usos, garantindo simultaneamente a existência de um percurso livre de obstáculos, articulado numa rede coerente, contínua e legível, dando acesso a todos os espaços e edifícios da cidade.” (2011, p.7)

O corredor acessível em análise deve estar equipado com locais de repouso (no mínimo, um local por cada 100m de percurso) e com suportes de informação sobre as características do percurso, nomeadamente uma marca linear que deve ser colocada no pavimento, indicando os locais pelos quais se faz o percurso, complementada por sinalização específica de apoio aos peões, informando por exemplo das extensões das pendentes longitudinais, dos locais de descanso, da convivência com outros modos de transporte (bicicletas, automóveis), etc. Devem também existir ao longo do percurso lugares de estacionamento dedicados a pessoas com deficiências.

O pavimento do percurso acessível deve ser: estável, sem deslocação quando sujeito às ações mecânicas decorrentes do uso normal; durável, não desgastável pela ação da chuva ou de lavagens frequentes e firme, não deformável quando sujeito às ações mecânicas decorrentes do uso normal. Deve ainda garantir uma boa aderência; ter uma cor nem demasiado clara nem demasiado escura; assegurar-se a perfeita drenagem das águas pluviais e deve ainda proporcionar-se a legibilidade do espaço, através da

adoção de elementos e texturas de pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos de atravessamento, utilizando materiais de cor e textura contrastantes, assinalando-se por exemplo as passeadeiras, as rampas, o cruzamento com ciclovias, entre outros.

A *Faixa Central Livre* do percurso acessível dirigida para circulação pedonal, deve ser “contínua e formar uma rede que garanta o acesso a todos os espaços da cidade. As dimensões mínimas admitidas são de 1,50m de largura em vias principais e distribuidoras, e de 1,20m nas restantes vias, medidas estabelecidas no DL 163/ 2006.

Entenda-se que apenas em 1,50m de largura é possível o cruzamento de duas cadeiras de rodas (ocupam 0,75m de largura), pelo que a medida de 1,20m deve ser utilizada e admitida apenas em casos excecionais. Considerando-se a convivência nesta faixa de uma diversidade de utentes (com mobilidade reduzida, carregados com objetos, carrinhos de bebé, com guarda-chuva, passeando em grupos, etc.) definiu-se como medida mínima desejável para meio urbano central, a de 2,00m de largura” (Babo *et al.*, 2011, p.7).

A *Faixa de Serviço*, “localizada na periferia do passeio, está destinada à colocação de mobiliário urbano, rampas de acesso (passadeiras, lugares de estacionamento acessíveis, garagens, etc.), postes de iluminação, árvores, sinalização de trânsito, publicidade, papeleiras, marcos do correio, etc. Considerou-se que a dimensão mínima desejável corresponde ao comprimento da rampa de subida para o passeio em passadeiras, calculada em 1,70m, medida que resulta de uma pendente de 8% aplicada à rampa num passeio com 2% de pendente transversal e 0,10m de altura. Como mínimo excecional define-se a medida de 0,85m necessária à colocação de diferente mobiliário urbano, o qual, por razões de segurança da circulação automóvel, deve estar afastado da faixa de rodagem em cerca de 0,50m. Em casos excecionais (vias existentes em que seja impossível aumentar a largura do passeio) esta faixa poderá não existir, sendo que nestes casos o mobiliário urbano indispensável deve ser apoiado ou colocado nos terrenos ou edifícios privados, de modo a garantir a ausência de obstáculos na faixa livre” (Babo *et al.*, 2011, p.8).

A *Faixa de Acesso*, “localizada na parte interior do passeio, corresponde à área frente aos terrenos e edifícios particulares, vocacionada para a colocação de elementos relacionados com os mesmos, bem como com serviços públicos de apoio, sendo o armário de distribuição da eletricidade um dos exemplos incontornáveis. Aqui coexistirão toldos, rampas, suportes de publicidade, vegetação, mobiliário de esplanada,

entre outros elementos. Também esta faixa poderá não existir, nos mesmos casos excepcionais já referidos para a faixa de serviço, sendo que nestes casos deverá ser expressamente proibida a colocação de qualquer elemento na via pública, incluindo os relativos às redes públicas (ex: armário de distribuição da eletricidade), recorrendo-se também aqui à solução de colocação destes elementos em área privada” (Babo *et al.*, 2011, p.8).

As *Passadeiras com Rampa* obrigam a que o passeio tenha uma largura mínima excepcional de 2,90m em vias locais e de 3,20m em vias distribuidoras. “Os limites da passadeira devem ser assinalados através de alteração da textura ou pintura com cor contrastante, devendo existir a preocupação de garantir, no pavimento, o conforto e o cumprimento das exigências já expostas para o percurso acessível/faixa livre, o que desaconselha a utilização de pavimentos cuja irregularidade (contraste de textura) se poderá tornar desconfortável para peões (em especial pessoas obesas, com pé chato, com dificuldade de locomoção, etc.), como é, por exemplo, o caso do paralelo de granito. As passagens de peões devem ainda ter o início e o fim assinalados no piso dos passeios por faixas de sinalização táctil (necessárias p. e. a invisuais) e ter os sumidouros implantados a montante e a jusante, de modo a evitar o fluxo de águas pluviais na zona de passagem – superfície tão seca quanto possível. A solução de passadeira com rampa implica, na maioria dos casos, o alargamento do passeio, que poderá ser conseguido através da diminuição das faixas de rodagem, pelo que se entendeu incluir nesta ficha a dimensão mínima admitida para as mesmas, sabendo-se que a sua largura se relaciona com as velocidades máximas admitidas e desejadas na via em causa. Convém aqui reforçar a ideia de que a largura das faixas de rodagem não está diretamente relacionada com a capacidade de tráfego, sendo que na maioria dos casos, em meio urbano central e sujeito a inúmeras solicitações, larguras excessivas criam, ao contrário, inércia e atrito de usos (normalmente indevidos) que promovem a diminuição de capacidade rodoviária. Em faixas de rodagem de maior largura e em vias de maior densidade de tráfego, é aconselhável o desenho do limite entre o passeio e a faixa de rodagem em “gargalo” ou seja, alargando a área de passeio sobre as faixas de rodagem na faixa correspondente à passagem de peões, de modo a diminuir o tempo de travessia de peões bem como a velocidade de circulação dos automóveis, aumentando assim a segurança do peão” (Babo *et al.*, 2011, p.11).

Os mesmos autores apontam que nas *Passadeiras com inclusão de ciclovias na faixa de rodagem*, deve existir uma “faixa de segurança de 0,50m entre a ciclovia e a

faixa de rodagem de automóveis, assinalada no pavimento através de uma dupla linha (contínua ou descontínua). Considera-se que as medidas mínimas da faixa de rodagem poderão ser diminuídas para um mínimo desejável de 3,00m (necessário a veículos de grande dimensão, por exemplo autocarros e pesados), e um mínimo excepcional de 2,50m, contando-se aqui que a faixa de segurança de 0,50m será muito provavelmente “pisada” pelos veículos pesados, funcionando assim apenas como sinalização de segurança de modo a afastar os veículos da ciclovia” (Babo *et al.*, 2011, p.15).

Nas *Passadeiras entre passeios estreitos* o passeio “pode ter que ser rebaixado através da introdução de rampa no sentido longitudinal, devendo esta ser assinalada com cor e com diferença de textura nos extremos. Considera-se que a área de passeio frente à passadeira deverá ter cor contrastante de modo a assinalar a presença da passadeira. As faixas de serviço e de acesso poderão ser suprimidas apenas em casos excepcionais, pelas razões já expostas acima, devendo ser sempre garantida a inexistência de obstáculos na *faixa livre*. No caso de haver lombas, a faixa de rodagem deve ser desnivelada com uma subida à entrada da passadeira. Sendo uma solução ideal no que respeita à travessia de peões, apresenta apenas como contra indicação que é o efeito que poderá produzir em veículos de emergência (ambulâncias) quando transitem com pacientes em situações de emergência que impeçam a redução de velocidade. Estas soluções são de evitar em arruamentos do sistema viário principal e secundário, e são até recomendáveis em vias do sistema local (doseadores de velocidade)” (Babo *et al.*, 2011, p.19).

Nos *Cruzamentos nivelados em pavimento partilhado*, normalmente localizados em áreas residenciais e comerciais/de serviços deve dar-se prioridade “em todo o cruzamento, a peões e bicicletas, permitindo-se a travessia de automóveis, com velocidade reduzida (20 km/h). Os cruzamentos são os locais com maior densidade pedonal, constituindo, por outro lado, tradicionalmente, um local de encontro entre pessoas. A opção pelo pavimento partilhado reflete estas duas questões: permite-se ao peão dirigir-se sem obstáculos em qualquer sentido e fazê-lo em espaço no qual tem prioridade sobre os outros veículos, podendo usufruir deste espaço para conversar ou apenas descansar” (Babo *et al.*, 2011, p.21).

As *Paragens de Autocarro* foram também contempladas no trabalho desenvolvido por estes autores, uma vez que entendem ser “locais de interface entre os modos pedonal, ciclável e automóvel” e por isso criam uma descontinuidade nas ciclovias. Uma das soluções apontadas pelos autores é que os autocarros encostem na via em que circula, não interrompendo/utilizando a ciclovia, obrigando assim o

“condutor do automóvel a reduzir a velocidade e a ter até a percepção de que o transporte público não está em desvantagem, sendo para tal fundamental que a passadeira associada à paragem se localize sempre nas traseiras do autocarro (evitando o atropelamento de peões por veículos em ultrapassagem e evitando que os utentes que saiam do autocarro impeçam o seu avanço). Por outro lado, esta solução permite a redução do comprimento da passadeira, o que, como já foi dito anteriormente, promove maior segurança de peões” (Babo *et al.*, 2011, p.23). Assim, “o abrigo da paragem deverá forçosamente ser colocado na margem da faixa de rodagem, o que, quando não exista uma faixa (por exemplo verde) de separação entre ciclovia e faixa de rodagem leva à interrupção da ciclovia. Existindo na paragem uma maior densidade de peões também associada a um local de atravessamento evitou-se a redução da área de passeio pedonal, optando-se por colocar pontualmente a bicicleta (condicionada) em convivência com o peão numa área em que este tem prioridade” (Babo *et al.*, 2011, p.23).

Por último, Babo *et al.*, (2011), referem as *Árvores em Passeio Acessível*, fazendo referência a “duas situações previstas na legislação da acessibilidade inclusiva para as caldeiras de vegetação: a proteção da área de caldeira com uma grelha (à qual acrescentamos a alternativa com pavimento agregado permeável, com o mesmo efeito que a grelha), ou a proteção da caldeira com separador sobrelevado com uma altura mínima de 0,30m. Considera-se que estas caldeiras se situam “em” percurso acessível quando se situam à margem do mesmo, não se admitindo situações em que interrompam ou constituam obstáculo ao percurso acessível/faixa livre. Ainda no que se refere à questão da arborização em espaço público é de frisar o total desaconselhamento de colocação de árvores intercaladas com lugares de estacionamento automóvel, porque dificulta a manobra de estacionamento o que aumenta a impedância para a circulação; é penalizante para os veículos e para as próprias árvores dada a dificuldade de localizar esta e avaliar as distâncias relativas pelo retrovisor e normalmente induz à colocação do mais variado tipo de artefactos de proteção das árvores, aumentando os custos de manutenção da via pública e desqualificando o espaço público” (Babo *et al.*, 2011, p.25).

5.3 - Identificação das lacunas existentes na cidade ao longo do percurso e proposta de correções a efetuar

Algumas das lacunas que foram possíveis detetar ao longo dos percursos descritos no ponto 5.1 são: inexistência de passeios; faixa livre do passeio com largura inadequada (< 1,2 em vias locais e < 1,5 em vias distribuidoras); pavimento inadequado (irregular ou desagregado); obstáculos em altura (> 2,4m); obstáculos no pavimento – estruturas fixas; obstáculos no pavimento – estruturas amovíveis, por ex: esplanadas; inexistência de passadeira; passadeira sem rampas de ligação aos percursos pedonais; passadeira sem sinalização visual e táctil; passadeira desviada do percurso pedonal lógico (e de difícil leitura); pendente longitudinal inadequada (> 5%); pendente transversal inadequada (> 2%); inexistência de corrimãos em rampas e de guardas em desníveis; rampa sem sinalização visual e táctil; rampa de passadeira com pendente superior a 8%; caldeiras de árvores sem proteção de chão, ou com proteção inadequada e vegetação inapropriada.

Pode constatar-se que uma das questões centrais da acessibilidade inclusiva, a pendente longitudinal dos percursos, não pode ser corrigida em grande parte dos espaços urbanos, existindo inúmeras situações em que esta não cumpre com o desejável ou necessário.

Assim, perante as normas técnicas descritas no ponto 5.2, serão de seguida referidas as correções que devem ser efetuadas ao longo dos percursos de Santo Tirso tendo como sequência as seis partes referidas e tendo sempre por como referência bibliográfica o documento que tem sido alvo de análise neste ponto V, intitulado *Plano Local de Promoção da Acessibilidade - Programa de Mobilidade Sustentável para a cidade de Santo Tirso (Vols. Volume I - Estudo de Acessibilidade Inclusiva e Manual de Boas Práticas)*.

Na parte 1 registou-se que na Alameda da Ponte, margem direita do rio Ave “não existe percurso acessível (com pendente inferior a 5%) entre a Alameda da Ponte (margem esquerda do Ave) e a ciclovia lúdica. Esta situação parece, por observação, ser passível de fácil correção através da construção de uma rampa acessível de ligação entre estes dois pontos” (Babo *et al.*, 2011, p.9).

Como se pode verificar pela ilustração que de seguida se apresenta, “as duas paragens de autocarros aqui existentes estão implantadas num tramo do arruamento com pendente longitudinal superior a 5%, tornando impossível ou muito dificultada a sua

utilização por parte de pessoas com dificuldade de locomoção. Considera-se necessária uma intervenção de deslocação das paragens para um local com menores pendentes e integrado na rede de percursos pedonais” (Babo *et al.*, 2011, p.10).



Ilustração 18 - Alameda da Ponte, margem direita do Ave, Paragens de autocarros

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.10)

Na Alameda da Ponte, Margem esquerda do rio Ave, registou-se que “o pavimento do passeio pedonal da Alameda da Ponte, incluindo a área em frente ao antigo portal de entrada na Quinta da Escola Conde S. Bento, em lajeado de granito, apresenta diversas irregularidades, carecendo de intervenção de manutenção” (Babo *et al.*, 2011, p.10).

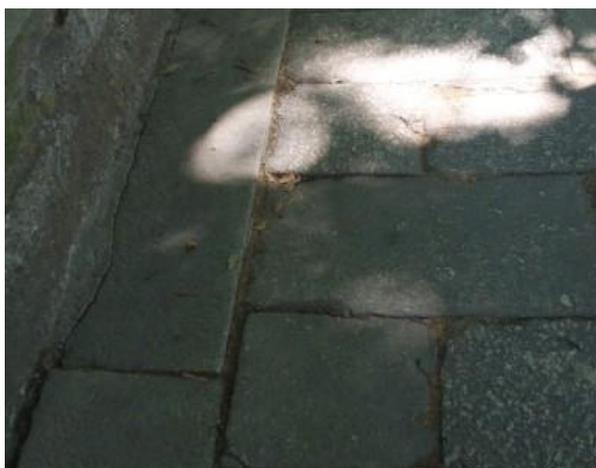


Ilustração 19 - Pavimento do passeio pedonal da Alameda da Ponte, margem esquerda do Ave

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.10)

Na passagem da Rotunda Alameda da Ponte para a Avenida Unisco Godiniz, “o passeio pedonal na área em frente ao antigo portal de entrada na Quinta da Escola Conde S. Bento tem uma pendente longitudinal de 7,5%. Não sendo uma situação regulamentar, entende-se no entanto que tratando-se de um pequeno troço do percurso (cerca de 15 m) e considerando o valor patrimonial desta construção, não se justifica a proposta de qualquer intervenção de correção, preconiza-se, no entanto, que a Câmara Municipal execute um estudo de cotas (com base em levantamento topográfico) no sentido de averiguar se existe a possibilidade de diminuição desta pendente sem interferências de maior com a arquitetura do portal. Esta situação deverá ser objeto de sinalização de desconformidade, assinalando-se que se trata de um local de repouso (oportunidade por conveniência)” (Babo *et al.*, 2011, p.11).



Ilustração 20 - Rotunda Alameda da Ponte/Av. Unisco Godiniz

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.11)

Na passagem da Rotunda Av. Soeiro Mendes Maia para a Avenida Sousa Cruz, verifica-se que “esta rotunda apresenta um desnível acentuado no sentido SO-NE, assinalando-se a necessidade de uma intervenção de redefinição dos percursos de atravessamento pedonal no sentido de garantir a acessibilidade universal,

nomeadamente no que respeita às pendentes já referidas anteriormente. As novas passeadeiras terão de apresentar sinalização visual e táctil nos seus limites” (Babo *et al.*, 2011, p.12).



Ilustração 21 - Rotunda Av. Soeiro Mendes Maia/Av. Sousa Cruz

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.11)

Na parte 2 do percurso, o registo das lacunas iniciou-se na Avenida Sousa Cruz, sendo que as caldeiras das árvores aqui existentes “não respeitam o disposto no n.º 4.7.4 do DL 163/2006, na medida em que possuem espaços que permitem a *passagem de uma esfera rígida com um diâmetro superior a 0,02 m*, devendo assim ser substituídas” (Babo *et al.*, 2011, p.12).



Ilustração 22 - Caldeiras das Árvores na Av. Sousa Cruz

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.12)

Na mesma Avenida, verificou-se que “no atravessamento da Rua do Olival, a passadeira está desviada do percurso pedonal, não sendo visível a partir do mesmo, devendo assim ser construída uma nova passadeira acessível” (Babo *et al.*, 2011, p.12).



Ilustração 23 - Passadeira na Av. Sousa Cruz

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.12)

A ilustração seguinte demonstra que “existe um pequeno troço da Av. Sousa Cruz, frente à Loja do Cidadão, em que a pendente longitudinal é de 6,8%. Dado tratar-se de um passeio público que dá acesso a diversos edifícios não parece viável a alteração de cotas, pelo que se admite uma solução de compromisso com a colocação de corrimãos de apoio à marcha, e de sinalização de aviso da situação de desconformidade. No início e/ ou fim deste troço de pendente acentuada deverão ser previstos locais de repouso equipados com bancos (nivelados)” (Babo *et al.*, 2011, p.13).

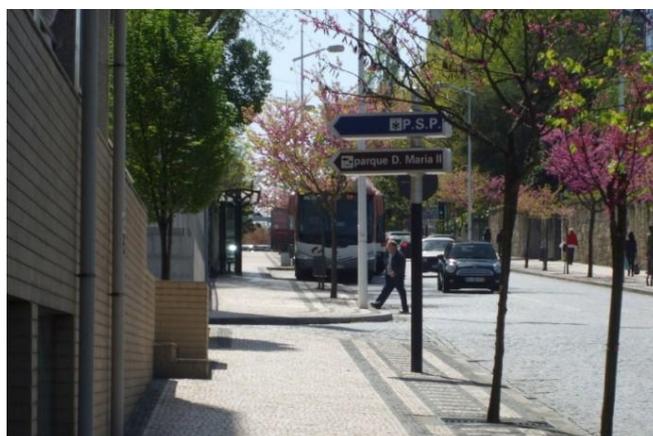


Ilustração 24 - Passeio público na Av. Sousa Cruz

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.13)

Na Rua do Dr. Francisco Sá Carneiro, registou-se que “a passadeira existente no início da Rua Dr. Oliveira Salazar está localizada num local com pendente transversal não regulamentar, não existindo passadeira do lado oposto do cruzamento, ou seja no final da Rua Dr. Francisco Sá Carneiro. Parece assim necessário intervir executando uma passadeira no final da Rua Dr. Francisco Sá Carneiro, local de menor pendente longitudinal” (Babo *et al.*, 2011, p.13).



Ilustração 25 - Rua Dr. Francisco Sá Carneiro

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.13)

Na parte 3 do percurso em análise constatou-se que tendo o Parque D. Maria II o pavimento composto por solo compactado, é “necessária uma intervenção de manutenção ou de alteração (por exemplo, faixa em solo agregado) visando garantir as boas condições do piso durante todo o ano (incluindo dias de chuva), dando assim cumprimento às normas técnicas da acessibilidade universal. As pendentes longitudinais deste troço são entre 5,4% e 5,5%, valores que já integram a classificação de *rampa*, e que deverão ser compensados aqui com a previsão de locais de paragem e descanso” (Babo *et al.*, 2011, p.14).



Ilustração 26 - Pavimento do Parque D. Maria II

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.14)

No fim da travessia deste parque, verifica-se que “a passadeira existente no topo Sul da Rua Dr. Francisco Sá Carneiro não apresenta sinalização táctil e visual, nem as suas rampas parecem respeitar a pendente máxima admitida de 8%, pelo que se justifica uma intervenção de correção” (Babo *et al.*, 2011, p.15).



Ilustração 27 - Atravessamento do Parque D. Maria II Rua Dr. Francisco Sá Carneiro

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.15)

A Rua Francisco Moreira, “apresenta uma pendente longitudinal de 6,5%. Tratando-se de um passeio público que dá acesso a diversos edifícios não parece viável a alteração de cotas, pelo que se admite uma solução de compromisso com a colocação de corrimãos de apoio à marcha, bem como sinalização de aviso da situação de desconformidade e previsão de áreas de repouso” (Babo *et al.*, 2011, p.15).



Ilustração 28 - Rua Francisco Moreira

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.15)

Constata-se pela análise das ilustrações que de seguida se apresentam que “A passadeira que atravessa a Rua Dr. Carneiro Pacheco, de ligação entre o Largo Coronel Baptista Coelho e a Rua Francisco Moreira, está bastante desviada em relação à trajetória percorrida pelos peões, não sendo visível a partir de nenhum dos dois arruamentos referidos. Não possui, por outro lado, sinalização táctil e visual. Parece assim necessária uma intervenção com objetivo de colocar a passadeira no alinhamento do passeio poente da Rua Francisco Moreira e executada de acordo com as normas técnicas de acessibilidade” (Babo *et al.*, 2011, p.16).



Ilustração 29 - Rua Francisco Moreira

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.16)

Outra das anomalias assinaladas pelos autores “é a inexistência de elementos de proteção nas caldeiras das árvores (grelha ou murete de 0,3m), situação que será necessário corrigir. Tratando-se de uma área de desenho irregular na qual se encontram diversos obstáculos (canteiros, árvores, postes, marcos de correio, esplanadas, etc.), dispostos com alguma aleatoriedade, considera-se necessário inserir no pavimento elementos de cor contrastante e com sinalização tátil formando uma guia linear e contínua ao longo de todo o percurso acessível. Preconiza-se também a deslocação de elementos pontuais que se encontrem fora dos alinhamentos existentes, como por exemplo a árvore mais próxima da Rua Dr. Carneiro Pacheco” (Babo *et al.*, 2011, p.17).



Ilustração 30 - Largo Coronel Baptista Coelho

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.17)

É de salientar que “na parte superior do Largo Coronel Baptista Coelho verificou-se a existência de uma pendente transversal de 2,5%, que justifica uma ação de correção, de modo a garantir a existência de uma faixa livre de 1,2m de largura com pendentes regulamentares” (Babo *et al.*, 2011, p.17).



Ilustração 31 - Largo Coronel Baptista Coelho

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.17)

“Apesar de estar deslocado em relação ao percurso acessível definido, salienta-se a existência no passeio oposto de uma Caixa Multibanco inacessível, situação que deverá ser corrigida pelo privado, preconizando-se que para tal o Município proceda a um aviso” (Babo *et al.*, 2011, p.18).



Ilustração 32 - Rua de Sousa Trepa

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.18)

“Junto ao cruzamento com a Rua Dr. António Augusto Pires de Lima detetou-se a existência de uma área com pendente transversal não regulamentar de 3,2%, sendo assim necessária uma ação de correção” (Babo *et al.*, 2011, p.18).



Ilustração 33 - Rua de Sousa Trepça

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.18)

Ainda nas imediações deste local, como se pode ver pelas ilustrações que de seguida se apresentam, verificou-se que existem “obstáculos em altura, nomeadamente toldos de estabelecimentos comerciais e um sinal de trânsito. Exigindo-se uma altura livre de 2,4m nos percursos acessíveis (necessária por exemplo a pessoas que se desloquem com guarda-chuva), assinala-se a necessidade de correção.” (Babo *et al.*, 2011, p.19).



Ilustração 34 - Rua de Sousa Trepa

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.19)

“Verifica-se a existência de um poste de iluminação implantado de modo aleatório, sendo aconselhável a sua deslocação para a margem do passeio” (Babo *et al.*, 2011, p.19).



Ilustração 35 - Praça Conde S. Bento

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.19)

“Já na Praça Conde S. Bento, existe uma outra área com pendente transversal de 6,5%, a corrigir” (Babo *et al.*, 2011, p.20).



Ilustração 36 – Praça Conde S. Bento

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.20)

As anomalias da parte 4 do percurso acessível iniciam-se na Rua Sousa Trepa em que “a pendente das rampas da passadeira (existente) na Rua Sousa Trepa/ Rua Dr. António Pires de Lima é bastante superior à regulamentar (12%, vencendo altura > 0,15m), pelo que será de considerar a necessidade de correção” (Babo *et al.*, 2011, p.20).



Ilustração 37 - Rua Sousa Trepa

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.20)

Nesta mesma rua, “verifica-se a existência de toldos com altura inferior a 2,4m, como também a presença de uma esplanada que ocupa a quase totalidade do percurso – situações a corrigir por parte dos privados” (Babo *et al.*, 2011, p.21).

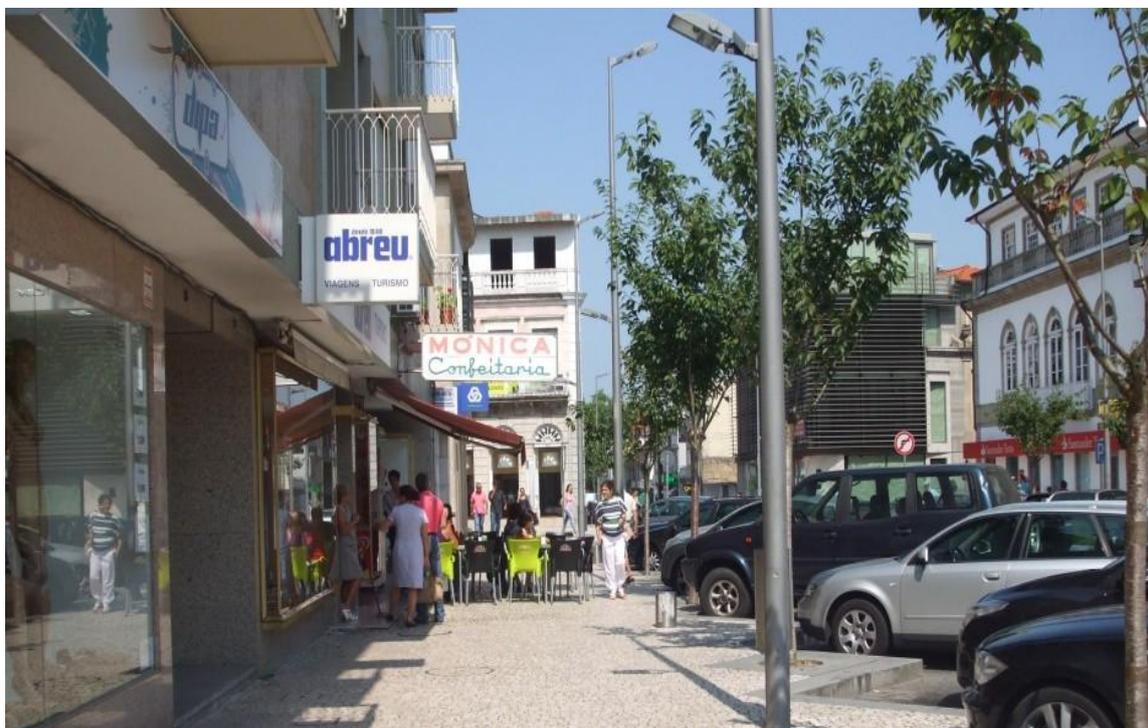


Ilustração 38 - Rua Dr. Antônio Augusto Pires de Lima

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.21)

Na Rua Dr. J. Cardoso de Miranda, tal como mostra a ilustração que se segue, verifica-se que “a pendente da rampa da passadeira (existente – do lado oposto à Câmara Municipal) é bastante superior à regulamentar (12,5%, vencendo uma altura de cerca de 0,15m), considerando-se a necessidade de correção. Verifica-se ainda a existência de um poste de eletricidade em frente à passadeira, entre esta e o passeio, que representa perigo para invisuais e pessoas com outras diminuições da visão. São assim necessárias intervenções de correção” (Babo *et al.*, 2011, p.21).



Ilustração 39 - Rua Dr. J. Cardoso Miranda

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.21)

Na Praça 25 de Abril, um dos locais mais emblemáticos do Município de Santo Tirso, “existe um ressalto no passeio com altura superior a 2cm, dificultando a passagem de pessoas em cadeira de rodas para a área de galeria coberta. Situação a corrigir” (Babo *et al.*, 2011, p.22).



Ilustração 40 - Praça 25 de Abril

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.22)

Uma das lacunas de muitas cidades nacionais e internacionais e de que Santo Tirso não é exceção é que “o arruamento existente do lado nascente da Praça 25 de

Abril possui um pavimento que não respeita as normas técnicas de acessibilidade, na medida em que possui juntas com uma profundidade superior a 0,005 m, assinalando-se aqui a necessidade de preenchimento das juntas” (Babo *et al.*, 2011, p.22).



Ilustração 41 - Praça 25 de Abril (arruamento a nascente)

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.22)

Os mesmos autores referem, ilustrando com a imagem que se segue, que “o troço da Rua Ângelo Andrade que faz ligação à Praça 25 de Abril, e que ladeia o Jardim do Município, tem pendentes longitudinais acentuadas – 13,5% e 10% - bem como uma largura de passeio de apenas 1m. A correção da largura de passeio deverá ser promovida e poderá ser executada por meio da redução da largura da faixa de rodagem (que aqui tem apenas como função a ligação a garagens). Propõe-se de seguida a construção de um percurso alternativo c/ pendentes regulamentares” (Babo *et al.*, 2011, p.23).



Ilustração 42 – Rua de Ângelo de Andrade/Jardim do Município

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.23)

Como percurso alternativo a este, propõe-se ainda “a construção de uma rampa de ligação entre a cota do início da Rua do Casal Velho e a cota da Praça 25 de Abril, pelo interior do jardim, com pendentes e características de percurso acessível” (Babo *et al.*, 2011, p.23).

Outra das inconformidades assinaladas neste levantamento é o facto de que “não existe passadeira entre a Rua Ângelo de Andrade e a Rua do Casal Velho, sendo assim necessária a construção de uma passadeira no alinhamento do passeio nascente da Rua do Casal Velho, e da rampa proposta acima” (Babo *et al.*, 2011, p.24).



Ilustração 43 - Atravessamento da Rua Ângelo de Andrade/Rua do Casal Velho

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.24)

“O passeio nascente da Rua do Casal Velho possui características compatíveis com o percurso acessível – pendente de 5,5% no início, e 5% a chegar ao Complexo Desportivo Municipal, largura de 1,2m e 1,25 respetivamente, parcialmente encoberta em 0,09m pelo capeamento do muro – no entanto a proximidade dos veículos estacionados poderá causar a diminuição da largura útil (os retrovisores são obstáculos), pelo que se considera aconselhável o alargamento do passeio” (Babo *et al.*, 2011, p.24).



Ilustração 44 - Rua do Casal Velho

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.24)

A ilustração seguinte, demonstra que “Chegando ao início da Rua do Tapado existe a necessidade de atravessar para o lado oposto da Rua do Casal Velho (seguindo, o percurso, pelo interior do Complexo Desportivo). Verifica-se no entanto que neste local não existe passadeira, sendo assim necessária a construção de uma passadeira acessível, devendo procurar-se uma solução para a pendente longitudinal da Rua do Casal Velho neste ponto - atinge os 9% - valor que, como pendente transversal (da passadeira), parece claramente excessivo” (Babo *et al.*, 2011, p.25).



Ilustração 45 - Atravessamento Rua do Casal Velho/Complexo Desportivo Municipal

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.25)

A parte 5 do percurso acessível inicia-se na Rua do Casal Velho que “apresenta aqui pendentes longitudinais de 9%, 11,4% e 15%, valores que impossibilitam a sua utilização como corredor acessível, tornando assim necessária a proposta da alternativa já referida, ou seja o atravessamento do Polidesportivo Municipal. O Polidesportivo Municipal, inaugurado em Fevereiro de 2009, implantado numa área de declive acentuado, é composto por um conjunto de campos de jogos ligados entre si e aos restantes equipamentos do Complexo Desportivo Municipal por meio de rampas” (Babo *et al.*, 2011, p.27).



Ilustração 46 - Rua do Casal Velho

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.26)

As referidas rampas não dispõem dos corrimãos exigidos nas normas técnicas de acessibilidade, pelo que se assinala a necessidade da colocação dos mesmos e também não têm o seu início e fim marcados por sinalização táctil e visual, situações que necessitam de correção. “O conjunto de rampas existente não faz, no entanto, ligação ao troço da Rua do Casal Velho de cota mais baixa, sendo assim necessária a construção de uma extensão das rampas de modo a prosseguir com o corredor acessível até ao Parque da Ribeira do Matadouro. A extensão proposta consiste na construção de uma nova rampa (sobre a área atualmente ocupada por um relvado) que faça a ligação ao ângulo noroeste do centro de Atendimento da PT, no qual se irá propor a construção de um elevador” (Babo *et al.*, 2011, p.28).



Ilustração 47 - Passagem através do Polidesportivo Municipal

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.27)

“A passadeira existente na Rua do Casal Velho, entre o Polidesportivo Municipal e o Centro de Atendimento da PT, está ligada ao passeio pedonal por meio de uma rampa que diminui a faixa livre do passeio para uma largura inferior à regulamentar (< 1,2m). Também não possui sinalização táctil ou visual” (Babo *et al.*, 2011, p.28), como se pode verificar pela ilustração que se segue.



Ilustração 48 - Atravessamento da Rua do Casal Velho

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.28)

Junto à rampa referida anteriormente “propõe-se a construção de uma passadeira acessível, garantindo assim uma ligação direta entre as partes 5 e 6 do corredor acessível. (...) Esta nova passadeira constitui uma alternativa acessível à passadeira atualmente existente mais abaixo, e que apresenta as desconformidades já referidas” (Babo *et al.*, 2011, p.29).



Ilustração 49 - Atravessamento da Rua do Casal Velho

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.29)

Por fim, serão referidas as anomalias existentes na parte 6 do percurso acessível.

Assim, verifica-se que “a Rua do Casal Velho inclui dois troços com pendente longitudinal de 10,5% e 16%. No ponto de viragem da rua existe um estrangulamento do passeio provocado por uma caixa de infraestruturas – que reduz o passeio a 0,95m – e mais abaixo assinala-se a presença de uma boca-de-incêndio desalinhada em relação ao restante mobiliário urbano. Estes dois obstáculos deverão ser removidos.

Na chegada à plataforma de entrada do edifício da Portugal Telecom, o passeio da Rua Casal Velho não faz ligação a nenhum percurso pedonal marcado no pavimento (por qualquer tipo de diferenciação), o que dificulta a orientação dos peões, nomeadamente no que respeita ao acesso ao futuro Parque da Ribeira do Matadouro” (Babo *et al.*, 2011, p.30).



Ilustração 50 - Rua do Casal Velho - chegada à plataforma de entrada do Centro de Atendimento da Portugal Telecom

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.30)

O Parque da Ribeira do Matadouro tem entrada a partir da praça de estacionamento do Centro de Atendimento da Portugal Telecom. Uma das entradas para esta área é na Rua do Casal Velho e, como já foi referido, ainda não possui todas as características necessárias para ser um local acessível. “No local não existem áreas disponíveis que permitam a construção de rampas alternativas a esse troço da Rua Casal Velho, também não existem outras vias públicas de ligação ao local. Aproveitando a

passagem existente do lado poente da parcela do Centro de Atendimento da PT, propõe-se aqui a construção de um elevador que faça a ligação entre a cota da entrada do Parque (e do Centro de Atendimento) e a Rua do Casal Velho. Poderá ser viável uma negociação com a Portugal Telecom no sentido de esta empresa construir o referido elevador e financiar a obra do percurso acessível entre o parque da Ribeira do Matadouro e os Paços do Concelho” (Babo *et al.*, 2011, p.31). A criação deste parque teve como objetivos principais “requalificar ambientalmente uma área com fortes aptidões paisagísticas, em terrenos que integram a antiga “Quinta do Tapado”, uma unidade agrícola encaixada no vale da ribeira do Matadouro. Esta área que se insere na proposta de estrutura verde urbana da cidade e estrutura ecológica municipal, colmata a zona central da cidade de Santo Tirso, e constitui conjuntamente com os terrenos pertencentes ao Mosteiro de S. Bento e do vale do Rio Ave uma cintura verde da área construída. (...) criar um espaço verde voltado para a interpretação da Natureza, aberto à população e estimulando formas ativas e passivas de recreio. (...) a articulação deste espaço com o Museu Internacional de Escultura Contemporânea.”²¹



Ilustração 51 - Área de entrada do Parque da Ribeira do Matadouro

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.31)

²¹ Disponível em *Início: Temas: Grandes Projetos: Slow Fast Landscape: Parque Urbano da Ribeira do Matadouro.* (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/128>

“Face às dificuldades de estacionamento automóvel na zona de entrada da PT, o percurso acessível em causa é também do interesse da própria empresa, na medida em que incentiva a acessibilidade a pé dos seus trabalhadores, incrementando também a utilização de transportes públicos” (Babo *et al.*, 2011, p.31).



Ilustração 52 - Centro de Atendimento da Portugal Telecom

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.30)

“Esta área possui um pavimento partilhado sobre o qual circulam peões, bicicletas e automóveis, e no qual desemboca a Rua do Casal Velho.

No âmbito da construção do corredor acessível, considera-se necessária a diferenciação dos percursos de peões por meio visual e táctil, de modo a constituir orientação a pessoas com todo o tipo de necessidades especiais. Partindo da entrada no parque, o corredor acessível deverá desdobrar-se em dois, dirigindo-se para a Rua do Casal Velho como também para o elevador proposto. Deverá ser colocada sinalização informando das pendentes longitudinais excessivas da Rua do Casal Velho” (Babo *et al.*, 2011, p.32).



Ilustração 53 - Plataforma de entrada do Edifício Centro de Atendimento da Portugal Telecom

Fonte: Babo *et al.* (2011, p.32)

5.4 – O percurso como fator de animação turística

Como forma de rentabilizar o percurso, achou-se por bem integrá-lo na divulgação da animação turística do Município.

“A animação turística relacionada com a prática de actividades desportivas e de desporto-aventura deriva de um conjunto específico de factores inerentes às necessidades da procura, nomeadamente, a necessidade de bem-estar e de boa forma física, (tendencialmente escalões etários mais elevados); a procura de experiências e aventura (escalões etários menos elevados); o gosto pela prática de actividades desportivas com infra-estruturas em pleno desenvolvimento como o caso do golfe, da caça, da pesca desportiva, da equitação... e a busca do contacto com o ar livre e a natureza como fuga à crescente predominância de vivências urbanas” (IQF, 2005, cit. por Silva, 2010, p.24).

Ainda o mesmo autor, citando Almeida (2004), refere que “a animação turística emerge no turismo pelo despertar do novo turista, mais exigente e mais activo, que impõe a prática de actividades de animação dentro do espaço de lazer, criando um novo conceito de turismo activo” (Silva, 2010, p.25).

5.5 – Veículo a utilizar no percurso: *Joëlette*

A *Joëlette* é um equipamento de transporte de pessoas com mobilidade reduzida que pode ser usado onde as cadeiras de rodas não conseguem circular.

Trata-se de “uma cadeira de todo-o-terreno, que permite a prática do pedestrianismo e o acesso a áreas montanhosas ou com pisos mais irregulares, a todas as pessoas com mobilidade reduzida, crianças ou adultos ou até mesmo aqueles que apresentam maior grau de dependência, podem desfrutar do contacto com a natureza, com o auxílio de dois acompanhantes. Esta prática estende-se também às pessoas de idade que podem alternar pequenas caminhadas com o passeio na *Joëlette*. Concebida para passeios familiares e utilizações desportivas, o limite da *Joëlette* só depende das capacidades dos acompanhantes” (Empresa *Floema*®, 2009).

Este equipamento foi construído em 1980 por um guia de montanha francês, Joël Claudel, daí o nome que lhe foi atribuído ser *Joëlette*, e teve como objetivo levar a passear pelos Alpes o seu sobrinho, portador de uma deficiência.

Segundo o que refere uma das suas utilizadoras em Portugal, “a *joëlette* é uma máquina infernal, uma liteira do séc. XXI arraçada de riquexó, que serve para levar a passear por montes e vales, por cima de toda a folha, qualquer pessoa que tenha dificuldade em pôr um pé à frente do outro”.²²

Este equipamento também tem sido utilizado em provas desportivas, em modalidades como Orientação.

²² Disponível em *EXPERIENCE.NATURE – ECOTURISMO INCLUSIVO*. Obtido em outubro de 2014, de *EXPERIENCE.NATURE – ECOTURISMO INCLUSIVO*: <http://ppl.com.pt/pt/prj/experience-nature>



Ilustração 54 - Joëlette

Fonte: Disponível em *O TURISMO INCLUSIVO DA DESAFIO DAS LETRAS (COM VÍDEO)*. Obtido em junho de 2015, de GREENSAVERS:

<http://greensavers.sapo.pt/2014/01/28/o-turismo-inclusivo-da-desafio-das-letras-com-video/>

Principais características da Joëlette, segundo o seu fabricante em Portugal, a empresa Floema®, sediada em Condeixa-a-Velha

Este equipamento garante aos seus utilizadores segurança e conforto, apesar de a sua construção ser muito exigente a nível técnico, tornando o seu preço elevado (cerca de 2600 euros) devido à sua produção ser ainda diminuta.

A Joëlette caracteriza-se por ser “uma cadeira com braços assente sobre uma roda, com varais à frente e atrás que são “pilotados” pelos restantes participantes. É confortável para quem vai sentado e não exige esforço a quem empurra”²³, garante Henrique Pereira dos Santos, arquiteto com experiência na área da conservação da natureza, que colabora com a Desafio das Letras²⁴.

²³ Disponível em *Percursos pedestres acessíveis à boleia de uma cadeira todo-o-terreno*. Obtido em junho de 2015, de Jornal Público: <http://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/percursos-pedestres-acessiveis-a-boleia-de-uma-cadeira-todo-terreno-24880617>

²⁴ A Desafio das Letras é uma microempresa que se dedica à produção de conteúdos e de serviços inovadores nas áreas da conservação da natureza e biodiversidade.

Segundo informações recolhidas no *website* da empresa que fabrica a *Joëlette*, esta permite:

- A descoberta de lugares, anteriormente inacessíveis;
- A partilha de uma atividade em grupo: família, amigos, associação...;
- Passear e descontraír;
- O contacto com a Natureza;
- A realização de passeios mais ou menos curtos.

O mesmo *website*, apresenta ainda algumas características técnicas, entre as quais:

- As suas rodas são concebidas para deslizar nos trilhos mais estreitos e pedregosos;
- Está equipada com travões atrás e com um amortecedor hidráulico, garante um maior conforto e segurança;
- Possui cadeira e apoio de braços confortáveis;
- Os apoios de pés e de cabeça são ajustáveis, de modo a permitirem a sua utilização por parte de crianças e adultos;
- A *Joëlette* permite paragens estáveis e em segurança graças aos seus 3 pés de apoio com regulador de altura e anti-deformação;
- É inteiramente dobrável, a *Joëlette* cabe facilmente na mala de qualquer carro;
- Pode recolher facilmente os braços da frente, utilizando apenas os de trás;
- Possibilidade de adaptação do assento;
- Utilização simples: necessita apenas de uma ferramenta, incluída na *Joëlette*;
- *Chassi* em tubos de aço soldado, de alta qualidade (solidez e leveza);
- Tratamento de superfície: dupla camada de pintura cozida;
- Inclui cinto de segurança.

Dimensões:

- Altura: 0,60 m
- Comprimento: 2,3 m
- Largura: 0,60 m

Esta microempresa dedica-se à implementação de programas de animação/interpretação turística como é o caso do "experience.NATURE" e dos "Domingos na Mata", através da criação de parcerias com algumas entidades públicas e privadas dos territórios onde estes decorrem.

- Peso: 26 kg

Em relação a custos de manutenção destes equipamentos, depois de se ter contactado a empresa *Floema*® por *email*, foi dada a seguinte informação: “Podemos dizer que serão praticamente nulos, apenas em caso de substituição de algum acessório ou parafusaria, que será de forma muito esporádica”.

5.6 - Possível integração em atividades desportivas e/ou recreativas existentes no Município de Santo Tirso e áreas envolventes

Neste último ponto da dissertação achou-se oportuno referir que poderia ser criada a possibilidade de o veículo apresentado no ponto anterior poder fazer parte, não só da exploração dos percursos turísticos do Município como já foi anteriormente referido, mas também poder integrá-lo nas várias atividades e eventos existentes em Santo Tirso e nos Municípios limítrofes. Alguns exemplos que foram alvo de análise mais aprofundada são: a Corrida de S. Silvestre, o *Trail* do Jesuíta, o Santo Tirso Ultra *Trail* (STUT) e o Projeto Toupeira em Santo Tirso e ainda a Maratona EDP do Porto.

A Corrida de S. Silvestre de Santo Tirso, normalmente realizada no mês de dezembro, é organizada em conjunto pela Câmara Municipal de Santo Tirso e pelo Centro de Atletismo de Santo Tirso e tem tido ao longo dos anos bastante sucesso sendo que em 2014 registou a sua 17ª Edição. A partida e a chegada da corrida são normalmente realizadas na Praça 25 de Abril, em frente à Câmara Municipal de Santo Tirso. Para além da corrida que abrange vários escalões etários, há também associada a este evento a Caminhada “Passeio Gerações” cujo percurso tem a distância de 5000 metros. Na caminhada podem participar todas as faixas etárias “entre os 6 e os 100 anos”.

O *Trail* do Jesuíta é uma iniciativa do Município de Santo Tirso, em parceria com a Confraria *Trotamontes* e do NAST (Núcleo Associativo de Santo Tirso), para homenagear o seu famoso doce tradicional, o Jesuíta. O percurso é realizado entre o Complexo Desportivo Municipal e os montes Padrão e Nossa Senhora da Assunção de onde tem início a caminhada realizada ao longo das margens do rio Leça. A primeira edição teve duas provas: uma de 25 km, para a qual se inscreveram mais de 400 “*trail runners*”, e uma caminhada de 10 km que contou com a participação de mais de 100

atletas. “A iniciativa foi um verdadeiro sucesso do ponto de vista desportivo e constituiu uma autêntica jornada de propaganda para as condições existentes em Santo Tirso no que respeita aos desportos praticados ao ar livre, graças ao património paisagístico natural do concelho e à aposta do Município em valorizar os percursos pedestres.”²⁵

Segundo o presidente da Câmara Municipal de Santo Tirso, Dr. Joaquim Couto, referindo-se à edição realizada em 2014 “a prova suplantou todas as expectativas, para primeira edição (...) a iniciativa organizada pelo Município, em parceria, “tem condições de crescer no futuro” e “ser mesmo uma prova de referência a nível nacional e internacional”. Este sublinhou ainda que o evento se realizará novamente no presente ano de 2015 “Se depender da autarquia, a segunda edição será uma realidade no concelho”.²⁶

O Santo Tirso Ultra *Trail* (STUT) é outro dos eventos que merece especial destaque. Possui vários percursos de forma a abranger vários tipos de público. Este evento é realizado em dois dias sendo que no primeiro dia as partidas são efetuadas no Parque Urbano da Rabada e os trilhos são para o público mais jovem, com provas gratuitas, divididas em quatro escalões etários: dos 5 aos 7 anos, dos 8 aos 10 anos, dos 11 aos 13 anos e dos 14 aos 16 anos e com distâncias que podem ir dos 500 aos 2000 metros.

A sua maior prova ocorre no segundo dia, tem a distância de 48 km e percorre trilhos em Santo Tirso e Paços de Ferreira, com um desnível de 2000 metros. Neste dia há ainda o Santo Tirso *Trail* (STT), normalmente com 21 km de distância e 800 metros de desnível e a caminhada com 12 km de distância.

Na conferência de apresentação do Santo Tirso Ultra *Trail* (STUT) o presidente da Câmara Municipal de Santo Tirso, Dr. Joaquim Couto, sublinhou que “a nossa intenção é que todos, sem exceção, independentemente do ritmo, possam vir conhecer as paisagens de Santo Tirso, e desfrutem do muito que a natureza do nosso concelho tem para oferecer” e que este evento é “pensado para um público muito variado, e que,

²⁵ Disponível em Câmara Municipal de Santo Tirso. (16 de fevereiro de 2014). I edição do Trail do Jesuíta dominada por atletas de Santo Tirso. (C. M. Tirso, Ed.) Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: http://www.cm-stirso.pt/frontoffice/pages/7?news_id=210

²⁶ Disponível em Câmara Municipal de Santo Tirso. (16 de fevereiro de 2014). I edição do Trail do Jesuíta dominada por atletas de Santo Tirso. (C. M. Tirso, Ed.) Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: http://www.cm-stirso.pt/frontoffice/pages/7?news_id=210

no caso das provas para crianças, à componente desportiva associa ainda uma vertente pedagógica e ambiental”.²⁷

Ainda, no que diz respeito a atividades empreendedoras realizadas no Município de Santo Tirso, considerou-se importante abordar o Projeto Toupeira que ficou localizado primeiramente no Largo Coronel Baptista Coelho por ser esta “uma das principais artérias de Santo Tirso e também um dos futuros pontos de requisição das bicicletas cidadinas”.²⁸

Este projeto é da responsabilidade da Junta da União de Freguesias de Santo Tirso, Couto São Miguel, Couto Santa Cristina e Burgães e tem como objetivos “incentivar o uso da bicicleta como meio de deslocação na região e a desafiar os cidadãos a olharem a cidade de uma forma diferente”²⁹. “A colocação de ‘12 bicicletas cidadinas em vários pontos de referência de Santo Tirso’, disponibiliza “a qualquer habitante ou turista a utilização temporária deste veículo, para a circulação no perímetro da União de Freguesias”.³⁰

Por último, há a referir a Maratona EDP do Porto que é um evento de referência nacional e internacional tendo em conta o número de atletas de muitos países que se deslocam a Portugal para participar nesta corrida, fazendo com que esta venha a ter cada vez mais qualidade em todas as edições.

O percurso desta prova, com uma distância de 42 km, é uma das suas mais-valias, uma vez que muitos dos participantes referem que é um dos mais belos do Mundo. Tal como nos eventos já referidos, a este também se associam outras provas: a *Family Race*, uma Prova Convívio com a distância de 15 kms e a *Fun Race*, uma Mini Maratona/Caminhada com a distância de 6 kms.

Concluindo, em qualquer um destes eventos referidos, será possível permitir a pessoas com mobilidade reduzida a sua participação utilizando o equipamento *Joëlette*.

²⁷ Disponível em Câmara Municipal de Santo Tirso. (16 de fevereiro de 2014). I edição do Trail do Jesuíta dominada por atletas de Santo Tirso. (C. M. Tirso, Ed.) Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: http://www.cm-stirso.pt/frontoffice/pages/7?news_id=210

²⁸ Disponível em *O Notícias da Trofa: Notícias: “Toupeiras” disponibiliza bicicletas cidadinas como meio de transporte*. Obtido em maio de 2015, de O Notícias da Trofa: <http://www.onoticiasdatrofa.pt/ntt/index.php/ultimas-noticias/edicao-papel/104-edicao-469/11896-toupeiras-disponibiliza-bicicletas-citadinas-como-meio-de-transporte>

²⁹ Disponível em *Projeto “Toupeiras” vai percorrer União de Freguesias de Santo Tirso*. Obtido em maio de 2015, de Viva! O grande Porto Online: <http://www.viva-porto.pt/Geral/projeto-toupeiras-vai-percorrer-uniao-de-freguesias-de-santo-tirso.html>

³⁰ Disponível em *O Notícias da Trofa: Notícias: “Toupeiras” disponibiliza bicicletas cidadinas como meio de transporte*. Obtido em maio de 2015, de O Notícias da Trofa: <http://www.onoticiasdatrofa.pt/ntt/index.php/ultimas-noticias/edicao-papel/104-edicao-469/11896-toupeiras-disponibiliza-bicicletas-citadinas-como-meio-de-transporte>

VI - Considerações Finais

O levantamento dos casos de sucesso em Portugal efetuado nesta dissertação, permitiu verificar a existência de várias iniciativas a decorrer, bem como a oferta de atividades adaptadas para este tipo de turistas. Na nossa opinião, estas situações parecem contribuir para a dinamização local, regional e nacional, uma vez que abrangem um tipo de público mais variado. Neste sentido, considera-se que estas iniciativas deviam ser alargadas a outros Municípios em Portugal.

Com o levantamento dos percursos e das suas respetivas lacunas foi possível verificar que, no caso específico do Município de Santo Tirso ainda existiam muitos aspetos a melhorar de forma a promover não só os percursos existentes, a sua utilização pelo público em geral mas também, a possibilidade de introdução da *Joëlette* como forma de atenuar barreiras e facilitar a sua utilização. Concluiu-se que a utilização deste veículo, atendendo às suas características, poderia ser integrada em atividades desportivas e/ou recreativas existentes no Município de Santo Tirso e nas áreas envolventes como por exemplo a Corrida de S. Silvestre, o *Trail* do Jesuíta, o Santo Tirso Ultra *Trail* (STUT), o Projeto Toupeira em Santo Tirso e ainda a Maratona EDP do Porto.

Relativamente à questão de partida, constatou-se que os percursos turísticos existentes funcionam plenamente como promotores de desenvolvimento dos territórios em que se inserem.

Em relação aos objetivos por nós formulados, julgamos ser importante referir que foi efetivamente elaborado o levantamento dos percursos turísticos existentes no Município de Santo Tirso, sendo que um deles já está a ser devidamente adaptado para pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada, situação que futuramente poderá alargar-se aos restantes oito percursos estudados.

A constatação da existência de poucos estudos sobre esta temática, permite-nos acreditar que esta dissertação possa constituir-se como um “abrir de caminhos” para futuras investigações sobre os percursos turísticos para pessoas com mobilidade reduzida. Nesse sentido, conjuntamente com este estudo, parece-nos fundamental que os casos de sucesso de algumas autarquias em Portugal, apresentados como exemplos de boas práticas, possam também desempenhar um papel decisivo para a promoção, divulgação e desenvolvimento destes equipamentos, contribuindo assim de forma muito eficaz para um turismo cada vez mais inclusivo.

Referências Bibliográficas

Agrupamento de Escolas Serra da Gardunha - Escola Básica Serra da Gardunha - Fundão. (2011). Turismo. Obtido em novembro de 2013, de: <http://www.slideshare.net/ssrr/turismo-10370142>

Almeida, R. K., & Souza Nunes, P. M. (2010). *POLÍTICAS PÚBLICAS DE LAZER PARA A PESSOSA COM DEFICIÊNCIA*, (p. 11). Laranjeiras - SE - Brasil.

Almeida, P. (2004). *A gestão da animação turística como sustentação do aumento das taxas de ocupação*. Revista Turismo & Desenvolvimento, 1, p. 23-30.

Braga, Teófilo (2007) – *Pedestrianismo e Percursos Pedestres – Manual de Formação*, Açores: Amigos dos Açores – Associação Ecológica, versão 1.0. Obtido em março de 2015, de Pedestrianismo e Percursos Pedestres: <http://pedestrianismo.blogspot.pt/2007/05/um-til-manual-sobre-pedestrianismo-e.html>

Babo, A., Sofia, R., & Oliveira, M. (2011). *Plano Local de Promoção da Acessibilidade - Programa de Mobilidade Sustentável para a cidade de Santo Tirso* (Vols. Volume I - Estudo de Acessibilidade Inclusiva e Manual de Boas Práticas). Porto: Câmara Municipal de Santo Tirso.

Câmara Municipal da Lousã. “Relatório Final – Projecto”, 2011.

Câmara Municipal de Santo Tirso. (16 de fevereiro de 2014). *I edição do Trail do Jesuíta dominada por atletas de Santo Tirso*. (C. M. Tirso, Ed.) Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: http://www.cm-stirso.pt/frontoffice/pages/7?news_id=210

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Início: Temas: Grandes Projetos: Slow Fast Landscape: Parque Urbano da Ribeira do Matadouro*. Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/128>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Visitar Santo Tirso: Percursos Pedestres*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/71>

Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Percursos*. Obtido em maio de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/57>

Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Caracterização: Física: Hidrografia*. Obtido em abril de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/104>

Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Caracterização: Física: Declives*. Obtido em abril de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/105>

Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Caracterização: Humana: Povoamento*. Obtido em abril de 2015, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/108>

Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Percursos: Pedonal e Ciclável*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/713>

Câmara Municipal de Santo Tirso. (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 1 ST - Histórico Pré-Industrial*. Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/715>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 2 ST - Padrão*. Obtido em novembro de 2014, de - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/716>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 3 ST - Rio Leça*. Obtido em novembro de 2014, de - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/717>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 4 ST - Abraço*. Obtido em novembro de 2014, de - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/718>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 5 ST – Moinhos do Fojo*. Obtido em novembro de 2014, de - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/719>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 6 ST – Vale do Leça*. Obtido em novembro de 2014, de - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/720>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 7 ST – Entre Mosteiros*. Obtido em novembro de 2014, de - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/721>

Câmara Municipal de Santo Tirso (s.d.). *Percursos: Percursos Pedestres: PR 8 ST*. Obtido em novembro de 2014, de - Visitar Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/722>

Caminho do Xisto Acessível de Gondramaz. Obtido em maio de 2015, de Aldeias do Xisto: [http://www.walkingportugal.com/z_distritos_portugal/Coimbra/Miranda do Corvo/MC V_pr1 caminho do xisto acessivel de gondramaz folheto.pdf](http://www.walkingportugal.com/z_distritos_portugal/Coimbra/Miranda%20do%20Corvo/MC_V_pr1_caminho_do_xisto_acessivel_de_gondramaz_folheto.pdf)

Carvalho, P. G., & Lourenço, R. (2008). *“Turismo de Prática Desportiva: Um Segmento do Mercado do Turismo Desportivo”*. Obtido em 8 de novembro de 2013, de Mestrado Ciências do Desporto - Ciências do Desporto - UBI - Covilhã: http://www.cd.ubi.pt/artigos/Guedes,P_apogesd2008.pdf

Comité Paralímpico de Portugal. (s.d.). *Jogos Paralímpicos - História da Competição*. Obtido em dezembro de 2013, de Comité Paralímpico PORTUGAL: <http://www.comiteparalimpicoportugal.pt/Paginas/paralimpicos.aspx>

Constantino, J. M. (2000). O Papel das Autarquias Locais. In C. M. Porto (Ed.), *Actas do Seminário A recreação e lazer de Populações com Necessidades Especiais*, (pp. 97-99). Porto.

Conselho Local de Ação Social. (Junho de 2011). *Sobre a deficiência no concelho de Santo Tirso: Resultados da aplicação de um inquérito por questionário*. Obtido em dezembro de 2014, de Rede Social Santo Tirso: http://www.cm-stirso.pt/uploads/writer_file/document/153/lev_def.pdf

Conselho Local de Ação Social de Santo Tirso. (maio de 2014). *Diagnóstico Social de Santo Tirso - Cadernos temáticos. Recortes sociodemográficos*. (D. d. Tirso, Ed.) Obtido em junho de 2015, de http://www.cm-stirso.pt/uploads/writer_file/document/1375/caderno_demografia.pdf

Cooper, Ch.; Fletcher, J.; Gilbert, D. E Wanhill, S.; Shepherd, R. (eds.) (1998, or. 1993): *Tourism. Principles and Practice*. New York: Longman.

CTP (2005). *Reinventando o turismo em Portugal*. Lisboa: Confederação do Turismo Português.

Cunha, Licínio (2006) – *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: Editora Verbo

Delegações. (s.d.). (Turismo do Porto e Norte de Portugal) Obtido em novembro de 2014, de Turismo do Porto e Norte de Portugal: <http://www.portoenorte.pt/client/skins/geral.php?page=105&cat=4&top=1>

Desafio das Letras. (28 de janeiro de 2014). *O turismo inclusivo da Desafio das Letras*. Obtido em outubro de 2014, de GREEN SAVERS: <http://greensavers.sapo.pt/2014/01/28/o-turismo-inclusivo-da-desafio-das-letras-com-video/>

Dias, V. (30 de dezembro de 2013). *TRAIL DO JESUITA – STO. TIRSO*. Obtido em maio de 2015, de Correr por prazer.com: <http://www.correrporprazer.com/2013/12/trail-do-jesuita-sto-tirso/>

Duarte, D., & Duarte, S. (s.d.). *Turismo Inclusivo: uma aposta para o futuro*. Obtido em outubro de 2014, de <http://perfil.com.pt/Brochura01.pdf>

Editores, T. (Ed.). (4 de dezembro de 2007). *Desporto adaptado - caracterização*. Obtido em novembro de 2014, de O Site da Educação: <http://www.educacao.te.pt/professores/index.jsp?p=167&idDossier=143&idDossierCapitulo=606&idDossierPagina=1097>

Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal. (setembro de 2013). Municípios. (M. Moreira, J. Meirinhos, I. Castro, & P. Carrança, Edits.) *Porto e Norte .TEM*, p. 62.

EXPERIENCE.NATURE – ECOTURISMO INCLUSIVO. (s.d.). (Desafio das Letras) Obtido em outubro de 2014, de ppl: <http://ppl.com.pt/pt/prj/experience-nature>

Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre (FERP) – <http://www.era-ewv-ferp.com>

Federação Portuguesa de Desporto para Pessoas com Deficiência. (2013). *Quem Somos?* Obtido em novembro de 2013, de Federação Portuguesa de Desporto para Pessoas com Deficiência: <http://www.fpdd.org/pt/fpdd/quem-somos>

Ferreira, F. D. (2011). *Percursos, Território e Património: o caso de Vila Nova de Gaia*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Gomes, L. (2012). *O turismo criativo: experiências na cidade do Porto*. Porto.

Go Outdoor, Lda. (2009). *Equipamentos para turismo adaptado*. Obtido em outubro de 2014, de floema by Go Outdoor: <http://www.floema.pt/website/index.php/equipamentos-para-turismo-adaptados>

Gonçalves, Carlos (2005) – “Portugal Territórios e Turismo”, Évora: Associação Portuguesa de Geógrafos – X Colóquio de Geografia subordinada ao tema “A Geografia Ibérica no Contexto Europeu”.

Gouveia, P. H., Mendes, D., & Simões, J. F. (dezembro de 2010). *Turismo Acessível em Portugal: lei, oportunidades económicas, informação* (Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P.). (I. Instituto Nacional para a Reabilitação, Ed.)

Governo de Portugal - Ministério da Economia e do Emprego. (s.d.). *PENT Plano Estratégico Nacional do Turismo - Revisão do plano de desenvolvimento do turismo no horizonte de 2015*. (G. d.-M. Emprego, Ed.) Obtido em dezembro de 2014, de Turismo de Portugal: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>

Guia Acessibilidade e Mobilidade para todos, Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto. Paula Teles. Edição Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, Porto.

Inr. (s.d.). *Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos - Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto*. (S. N. Deficiência, Ed.) Obtido em maio de 2015, de Inr - Instituto Nacional para a Reabilitação: <http://www.inr.pt/uploads/docs/acessibilidade/GuiaAcessEmobi.pdf>

Instituto para a Qualidade na Formação, I. P. (2005). *O Turismo em Portugal* (novembro 2005 ed.). (I. P. Instituto para a Qualidade na Formação, Ed.) Lisboa.

Instituto para a Qualidade na Formação, I. P. (2005). *O Turismo em Portugal*. (I. P. Instituto para a Qualidade na Formação, Ed.) Lisboa. Obtido em novembro de 2013, de: <http://opac.iefp.pt:8080/images/winlibimg.exe?key=&doc=23968&img=166>

IPC – International Paralympic Committee. (2009). *história do desporto adaptado até 1960 / historia del deporte para discapitados hasta 1960*. Obtido em novembro de 2013, de Desporto adaptado - porque o desporto é para todos: <http://desporto-adaptado.blogspot.pt/2009/11/historia-do-desporto-adaptado-ate-1960.html>

IPC – International Paralympic Committee. (2009). *história do desporto adaptado desde 1960 até aos dias de hoje / historia del deporte adaptado de 1960 hasta la*

actualidad. Obtido em novembro de 2013, de Desporto adaptado - porque o desporto é para todos: <http://desporto-adaptado.blogspot.pt/2009/11/historia-do-desporto-adaptado-desde.html>

Instituto Português do Desporto e Juventude, I. P. (s.d.). *Lei n.º 30/2004, de 21 de Julho - Lei de Bases do Desporto*. Obtido em novembro de 2014, de Instituto Português do Desporto e Juventude, I. P.:

http://www.idesporto.pt/DATA/DOCS/LEGISLACAO/Doc05_031.pdf

JN Running. (s.d.). *Dois dias de trail em Santo Tirso*. Obtido em maio de 2015, de JN Running: <http://running.jn.pt/2015/01/28/dois-dias-de-trail-em-santo-tirso/>

Juventude e Desporto: Contactos. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/193>

Juventude e Desporto: Desporto. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/153>

Juventude e Desporto: Percursos Pedestres. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/173>

Krapf, Kurt (1962) – “Développement du Tourisme au Portugal”; Rapport D’Expertise.

Lousã, C. M. (Ed.). (s.d.). *Lousã - Destino de Turismo Acessível*. Obtido em dezembro de 2014, de Lousã Município: http://www.cm-lousa.pt/turismo_acessivel?m=b83

Marques, U. M. (2000). *Recreação e Lazer de Populações com Necessidades Especiais*. In C. M. Porto (Ed.), *A recreação e lazer de Populações com Necessidades Especiais*, (pp. 27-38). Porto.

Martins, Luís (1994) – “Relatório sobre o programa, os conteúdos e os métodos”; Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto; Geografia do Turismo do 5º grupo – Geografia.

mpt - Mobilidade e Planeamento do Território. (s.d.). *Projetos*. Obtido em maio de 2015, de mpt - Mobilidade e Planeamento do Território: <http://www.paulateles.pt/projecto?id=102>

Município da Lousã. (s.d.). *Relatório Final do Projeto: Lousã Destino de Turismo Acessível*. Obtido em dezembro de 2014, de Município da Lousã: <http://www.cm-lousa.pt/uploads/1.pdf>

Nobre Mendonça, Í. I. (2011). “Golfe adaptado” – Inserção de pessoas com deficiência na modalidade Golfe.

Nunes, C. A. (2011). *Turismo Acessível: O Caso da Lousã*. Obtido em janeiro de 2015, de [https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/19748/1/Tese%20de%20Mestrado_Turismo%20Acess%C3%ADvel%20-%20Cl%C3%A1udia%20Nunes%20\(2011\).pdf](https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/19748/1/Tese%20de%20Mestrado_Turismo%20Acess%C3%ADvel%20-%20Cl%C3%A1udia%20Nunes%20(2011).pdf)

Organización Mundial del Turismo (OMT). (2014). *Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos*. Madrid, Espanha.

Pereira, M. A. (abril de 2011). *Turismo Acessível para todos - O caso específico de Fátima*. Obtido em dezembro de 2014, de <https://sapientia.ualg.pt/bitstream/10400.1/4066/1/Tese%20Marina%20Pereira.pdf>

Pereira, P. (23 de abril de 2014). “*Toupeiras*” disponibiliza bicicletas cidadinas como meio de transporte. Obtido em maio de 2015, de O Notícias da Trofa: <http://www.onoticiasdatrofa.pt/ntt/index.php/ultimas-noticias/edicao-papel/104-edicao-469/11896-toupeiras-disponibiliza-bicicletas-citadinas-como-meio-de-transporte>

Pérez, Xerardo Pereiro (2009) – Turismo Cultural: uma visão antropológica. Tenerife: Asociación Canaria de Antropología. ISBN 978-84-88429-13-1

Postos de Turismo. (s.d.). (Turismo do Porto e Norte de Portugal) Obtido em novembro de 2014, de Turismo do Porto e Norte de Portugal: <http://www.portoenorte.pt/client/skins/postosTurismo.php?cat=213&top=1>

Próximo destino: turismo acessível a TODOS. (junho/julho/agosto de 2013). *Plural & Singular - Revista Trimestral Dedicada à Temática da Deficiência*, p. 133.

Quivy, Raymond e Campenhoudt, Luc Van, 2013: “Manual de Investigação em Ciências Sociais”. *Gradiva* 6ªed. Lisboa

Reis, I. (2009). *Modalidades de desporto adaptado*. Obtido em dezembro de 2013, de Desporto Adaptado - "Construir a Igualdade, respeitando a Diferença!": <http://aceitar-a-diferenca.blogspot.pt/2009/10/modalidades-de-desporto-adaptado.html>

Resumo das corridas de S. Silvestre. (s.d.). Obtido em maio de 2015, de Revista Atletismo: <http://www.revistaatletismo.com/index.php/noticiario/resultados/resultados-estrada/item/168-resumo-das-corridas-de-s-silvestre>

Rodrigues, P., & Miguel Dávila, J. A. (s.d.). *biblioteca digital - Instituto Politécnico de Bragança*. Obtido em 9 de novembro de 2013, de Turismo Desportivo - benefícios da generalização da participação: <https://bibliotecadigital.ipb.pt/bitstream/10198/7535/1/Turismo%20Desportivo%20beneficios%20da%20generalizacao%20da%20participacao%20APOGESD%202007.pdf>

RUN PORTUGAL Não percas a próxima corrida! (s.d.). *9ª Maratona do Porto EDP*. Obtido em maio de 2015, de RUN PORTUGAL Não percas a próxima corrida!: <http://www.runportugal.com/corridas/9-maratona-do-porto-edp>

Santana, A. (1997): *Antropología y turismo*. Barcelona: Ariel.

Silva, S. (26 de agosto de 2013). *Santo Tirso propõe à UNESCO mosteiro que o ajudou a ser concelho*. Obtido em junho de 2015, de PÚBLICO: <http://www.publico.pt/local-porto/jornal/santo-tirso-propoe-a-unesco-mosteiro-que-o-ajudou-a-ser-concelho-26997537>

Silva, M. D. (novembro de 2010). Modelos de Formação em Turismo e Desporto de Natureza: Estudo de Caso do Canyoning.

Silva, R. P. (maio de 2010). *Projeto de Desenvolvimento do Turismo Desportivo*. Obtido em dezembro de 2013, de Repositório Aberto da Universidade do Porto: repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/24376/2/19703.pdf

Smith, M., Amorim, E., & Soares, C. (2013). O turismo acessível como vantagem competitiva: implicações na imagem do destino turístico. *Pasos - Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 11 (Special Issue), pp. 97-103.

Soares, M. (11 de julho de 2012). *A "joelette" no ecoturismo*. Obtido em novembro de 2014, de Izidoro Azevedo dos Santos (Herbert): <http://izidoroazevedo.blogspot.pt/2012/07/joelette.html>

Soares, M. (11 de julho de 2012). *Percursos pedestres acessíveis à boleia de uma cadeira todo-o-terreno*. Obtido em junho de 2015, de PÚBLICO: <http://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/percursos-pedestres-acessiveis-a-boleia-de-uma-cadeira-todooterreno-24880617>

Tovar, Z. M. (março de 2010). (Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril: Mestrado em Turismo - Gestão Estratégica de Destinos Turísticos) Obtido em dezembro de 2014, de Pedestrianismo, Percursos Pedestres e Turismo de Passeio Pedestre em Portugal: http://comum.rcaap.pt/bitstream/123456789/2409/1/2010.04.013_.pdf

Turismo de Portugal (2006) – “10 Produtos Estratégicos para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Turismo de Natureza”; Lisboa: Turismo de Portugal.

Uma caminhada por Montemor-o-Novo com início em Eiffel (com VÍDEO). (3 de março de 2014). Obtido em 8 de novembro de 2014, de GREENSAVERS: <http://greensavers.sapo.pt/2014/03/03/uma-caminhada-por-montemor-o-novo-com-inicio-em-eiffel-com-video/>

Vera, F. J. (1997): Análisis territorial del turismo. Barcelona: Ariel.

Visitar Santo Tirso: Percursos Pedestres. (s.d.). (Câmara Municipal de Santo Tirso) Obtido em novembro de 2014, de Câmara Municipal de Santo Tirso: <http://www.cm-stirso.pt/pages/714>

Viva! O Grande Porto Online. (2 de abril de 2014). *Projeto “Toupeiras” vai percorrer União de Freguesias de Santo Tirso.* Obtido em maio de 2015, de Viva! O Grande Porto Online: <http://www.viva-porto.pt/Geral/projeto-toupeiras-vai-percorrer-uniao-de-freguesias-de-santo-tirso.html>

Wagner Kiefer, S. F., & Madureira Homem de Carvalho, M. C. (junho de 2013). *Turismo Acessível e Inclusivo – Uma realidade possível.* Obtido em dezembro de 2014, de http://www.memorialdainclusao.sp.gov.br/br/ebook/Textos/Sandra_Filomena_Wagner_Kiefer.pdf

WalkingPortugal.com. (s.d.). *Caminho de Xisto Acessível de Gondramaz.* Obtido em maio de 2015, de WalkingPortugal.com - os percursos pedestres de Portugal: [http://www.walkingportugal.com/z_distritos_portugal/Coimbra/Miranda do Corvo/MC V_pr1 caminho do xisto acessivel de gondramaz folheto.pdf](http://www.walkingportugal.com/z_distritos_portugal/Coimbra/Miranda_do_Corvo/MC_V_pr1_caminho_do_xisto_acessivel_de_gondramaz_folheto.pdf)