



# Analysis, profiles, metrics, strategies and communication of tourism

ISSN: 2183-0800

Volume 13 | Número 1 | Setembro 2019 [23ª. edição]

Volume 13 | Number 1 | September 2019 [23<sup>rd</sup> edition]

Volumen 13 | Número 1 | Septiembre 2019 [23ª edición]

[www.isce-turismo.com](http://www.isce-turismo.com)

**PERFIL E MOBILIDADE DOS TURISTAS SENIORES DURANTE  
A SUA ESTADIA NO ALGARVE**  
**PROFILE AND MOBILITY OF SENIOR TOURISTS DURING  
THEIR STAY IN ALGARVE**

106

**Cláudia Ribeiro de Almeida<sup>1</sup>**

**Manuela Pires Rosa<sup>2</sup>**

Ribeiro de Almeida, C. & Rosa, M. P. (2019). Perfil e mobilidade dos turistas seniores durante a sua estadia no Algarve. *Tourism and Hospitality International Journal*, 13(1), 106-130.

---

<sup>1</sup> Professora Adjunta da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo, da Universidade do Algarve. Doutorada e Pós-Doutorada em Turismo pela Universidade de Aveiro.

<sup>2</sup> Professora Coordenadora do Instituto Superior de Engenharia, da Universidade do Algarve (Portugal). Doutorada em Ordenamento do Território e Estratégias Ambientais pela Universidade de Sevilha.

## Resumo

A mobilidade dos turistas durante a sua estadia num destino turístico apresenta-se como um tópico de investigação cada vez mais importante, por todas as dinâmicas e atores que envolve. Neste sentido surge o presente artigo, que está inserido no Projeto de Investigação Científica e Desenvolvimento Tecnológico (IC&DT) “Acessibilidade para Todos no Turismo” (Acess4all) e que visa apresentar os resultados dos questionários aplicados no Aeroporto Internacional de Faro, a turistas seniores no seu dia de partida entre os meses de abril e setembro de 2018, com o objetivo de avaliar o seu perfil e caracterizar a sua mobilidade no seu país de origem e durante a sua estadia no Algarve. Os dados recolhidos permitiram validar 851 questionários. O perfil dos inquiridos aponta principalmente para pessoas com problemas de mobilidade a nível motor (61,6%), com necessidade de apoios técnicos para se deslocarem, nomeadamente bengala (31,3%), canadianas (16,2%), cadeira de rodas (12,3%) ou uma bengala tripé (12,3%). A pouca ou nenhuma utilização de transportes públicos no seu dia-a-dia está associada essencialmente à dificuldade em andar a pé (34,3%) ou a subir escadas (32,6%). Durante a sua estadia no Algarve os inquiridos demonstram utilizar quase em exclusivo os transportes de índole privada, como os serviços de táxi ou Uber (43,8%), transferes organizados entre o aeroporto e o alojamento (36,2%), entre o alojamento e o aeroporto (33,5%), assim como carros de aluguer (31,7%). Verifica-se uma procura diminuta ou quase nula de transportes públicos. As razões para a escolha de transportes organizados no dia de chegada e partida referem-se essencialmente a maior facilidade e rapidez do serviço (49,9%) e pelo facto de desconhecerem os transportes públicos no destino (38,3%).

**Palavras-chave:** Turistas seniores, Mobilidade, Algarve, Transportes, Perfil

## Abstract

The mobility of tourists and residents in tourism destinations is an important topic of research, due to all the dynamics and actors evolved. This paper is part of the Scientific Research and Technological Development (IC&DT) Project “Accessibility for All in Tourism” (Acces4all). It aims to present the results of the questionnaires applied at Faro International Airport to senior tourists on their day of departure, between April and September 2018, in order to evaluate their profile and some of the main characteristics of their mobility in their home country and during their stay in the Algarve. The data collected allow the validation of 851 questionnaires. The respondents profile mainly points to people with mobility problems at the motor level (61.6%), who need technical support to move, namely cane (31.3%), crutches (16.2%), wheelchair (12.3%) or a tripod cane (12.3%). Little or no use of public transport in everyday life is mainly associated with difficulty walking (34.3%) or climbing stairs (32.6%). During their stay in the Algarve, respondents use almost exclusively private transport, such as taxi or Uber services (43.8%), organized transfers between the airport and accommodation (36.2%), between accommodation and the airport (33.5%), as well as rent-a-car services (31.7%). There is little or no demand for public transport. The reasons for choosing organized transport on the day of arrival and departure are mainly due to the ease and speed of the service (49.9%) and the lack of public transport at destination (38.3%).

**Keywords:** Senior tourists, Mobility, Algarve, Transport, Profile

## Introdução

A sociedade pós-moderna exige sustentabilidade e qualidade de vida, viabilidade económica, acessibilidade, equidade social, saúde e qualidade ambiental. Estes atributos são essenciais no planeamento e gestão de sistemas de mobilidade e são particularmente importantes para a sustentabilidade dos territórios e para a atividade turística em particular. Na União Europeia tem sido promovida uma diversidade de medidas para atender a uma mobilidade sustentável, dando-se ênfase a diferentes meios de transporte (por exemplo, transportes coletivos, marcha a pé, bicicleta), tecnologias inovadoras de energia limpa para veículos, intermodalidade entre meios de transporte (valorização de interfaces), medidas de gestão da demanda de transporte através de tecnologias de informação e comunicação e de uma integração dos usos do solo e dos transportes. Estas medidas são consensuais com as atuais estratégias de economia de baixo carbono que valorizam a eco-inovação e a eco-eficiência.

109

Na Região do Algarve (Portugal) existe ainda uma dependência excessiva do transporte rodoviário com a utilização de automóveis individuais, algumas deficiências na intermodalidade dos diferentes meios de transporte e um desenvolvimento insuficiente do modo ferroviário. Estes problemas são percebidos por instituições regionais e empresas relacionadas com o turismo e, em especial, com o Aeroporto Internacional de Faro. A região do Algarve detém uma boa infraestrutura rodoviária, que é fundamental enquanto destino turístico. Como componente vital do sistema turístico, o transporte sustentável é considerado essencial para o turismo sustentável (Filimonau, Dickinson & Robbins, 2014).

Existem múltiplos benefícios para o uso turístico dos transportes coletivos. As viagens de comboio e de autocarro são as opções de viagem mais eficientes em termos de carbono, pois produzem emissões de gases com efeito de estufa significativamente menores do que as viagens de automóvel e aéreas (Filimonau et al., 2014; Peeters, Szimba, & Duijnsveld, 2007).

Neste contexto, ao longo das últimas décadas e como resultado dos paradigmas sociais, a mobilidade dos turistas e dos residentes tem vindo a ser mais valorizada, com enfoque direto nas medidas e estratégias adotadas, que promovem alterações na rede de sistemas de transporte e uma aposta em equipamentos e soluções mais acessíveis para todos, seja com desenhos mais apropriados para os transportes urbanos, como também para as diferentes tipologias de paragens distribuídas ao longo das localidades, promovendo deste modo uma maior equidade social, uma maior segurança e o bem-estar de residentes e turistas. Do ponto de vista de um destino turístico, esta é uma temática cada vez mais analisada e acima de tudo mais valorizada pelos turistas e residentes, tendo em conta que um destino ao ser acessível pode acolher todas as pessoas que a ele se queiram deslocar, sejam elas jovens, famílias ou seniores, com ou sem problemas de mobilidade. Deste modo, torna-se fundamental conhecer o perfil dos turistas de forma a entender e caracterizar as suas necessidades e acima de tudo as suas limitações no uso de determinado tipo de equipamentos ou transportes, pois só assim é possível identificar

lacunas existentes e perceber de que forma se pode melhorar e encontrar soluções que sejam aplicáveis a todos.

Com base neste pressuposto, os autores apresentam este artigo, que surge na sequência do projeto de investigação *ACCES4ALL*, que se focaliza em interfaces modais projetadas de acordo com os conceitos de “Design Universal” e de *Age Sensitive Design*, onde se pretende desenvolver um estudo piloto de uma paragem de autocarros acessível, inteligente e sustentável, a localizar no Aeroporto Internacional de Faro.

Os dados apresentados e discutidos no presente artigo resultam de um questionário aplicado a turistas seniores à partida do Aeroporto de Faro, com o objetivo de avaliar o seu perfil e acima de tudo de caracterizar a sua mobilidade, quer no seu local de residência habitual, quer durante a sua estadia no Algarve. Este questionário foi aplicado entre os meses de abril e setembro de 2018 a 851 pessoas, que foram selecionados de forma aleatória, sobretudo na *Concourse Area* das partidas do Aeroporto Internacional de Faro.

### **A Importância da Acessibilidade Universal para a Mobilidade dos Turistas**

Os turistas com mobilidade reduzida apresentam necessidades especiais ao longo de todo o processo de viagem, o que exige por parte das entidades responsáveis algum cuidado e acima de tudo trabalho redobrado com vista à apresentação de soluções sustentáveis e adaptadas a diferentes públicos.

O turismo, pela sua dinâmica, dimensão e acima de tudo pela sua capacidade de gerar riqueza e desenvolver regiões, tem vindo a demonstrar o quão imperativo é que todas as pessoas tenham acesso à experiência turística, o que nos leva desde logo a avaliar perspetivas mais abrangentes sobre o turismo, com destaque para conceitos como o turismo acessível ou o turismo inclusivo.

Para a WHO (2011), acessibilidade pode ser definida como a possibilidade de atingir alguma coisa ou até mesmo compreender outra pessoa. Assim, uma acessibilidade pode ser vista como um conjunto de características, sejam elas físicas ou até mesmo virtuais, que todas as pessoas, independentemente das suas aptidões físicas, sensoriais ou intelectuais, devem poder utilizar sem barreiras.

Dados estatísticos apontam para que mais de mil milhões de pessoas vivem com alguma incapacidade, ou seja, cerca de 15% do total da população mundial, à luz dos dados globais da população de 2010 (WHO, 2011). Perante este número tão elevado deveriam ser adotadas políticas sobre as acessibilidades, no entanto dados relativos a um estudo realizado pelas Nações Unidas em 2005 (WHO, 2011) em 114 países revelou que muitos referiam ter políticas relativas às acessibilidades, no entanto 37 destes afirmavam que não tinha existido grande progresso após estas medidas, existindo ainda muitos edifícios e espaços exteriores sem nenhuma adaptação ou equipamento de apoio.

Sobre esta preocupação, que é de todos, o Turismo de Portugal (2012) numa alusão ao discurso do então Secretário Geral da UNWTO (Taleb Rifai), refere que “a acessibilidade é um elemento central de qualquer política de turismo responsável e

sustentável”, pelo que o Turismo de Portugal (2012) salienta que o turismo acessível não beneficia apenas as pessoas com deficiência, mas sim todos os cidadãos.

Devile (2009) refere que o conceito de “Turismo para Todos” ou de “Turismo Acessível” reconhece que qualquer pessoa deve poder usar os equipamentos e serviços turísticos e que é necessário proporcionar uma oferta de serviços e atividades orientada para os gostos e preferências de pessoas que tenham um conjunto de limitações a que podem corresponder necessidades e exigências diferentes de outros segmentos. Para Carvalho (2015), o turismo acessível poderá contribuir para o aumento da procura e acima de tudo para atenuar a sazonalidade, uma vez que na sua grande maioria são turistas reformados ou em processo de pré-reforma, com disponibilidade para viajar fora das épocas de grande procura. A este propósito, Costa, Ribeiro de Almeida e Martins (2017) destacam que o investimento neste segmento de procura pode ter um efeito multiplicador, uma vez que estes turistas não viajam sozinhos e têm estadias mais longas. Para além disso são turistas mais fidelizados, principalmente quando encontram destinos que lhes oferecem bons serviços e, acima de tudo, que estejam preparados para ir ao encontro dos seus problemas de mobilidade (Carvalho, 2015).

No contexto turístico, Devile (2009) refere que grande parte das pessoas com algum tipo de incapacidade encontra inúmeras dificuldades no acesso às atividades turísticas, nomeadamente pela existência de barreiras nas diferentes componentes do produto turístico. Neste contexto destacamos os transportes, públicos ou privados, que se tornam numa barreira para a deslocação dos turistas com mobilidade reduzida durante a sua estadia num destino turístico.

Segundo Gutiérrez e Miravet (2016) os sistemas eficientes de transportes públicos permitem uma melhor gestão de fluxos de turistas, principalmente aqueles que ocorrem nas épocas de mais procura, como por exemplo os meses de verão nos destinos turísticos costeiros. Estes sistemas ao funcionarem de forma correta podem mitigar os impactos que os grandes fluxos têm nas comunidades residentes e nas infraestruturas de transporte. Segundo Rosa e Gil (2017) os sistemas de transportes devem garantir condições de acessibilidade universal para todos os cidadãos, incluindo os passageiros com mobilidade condicionada. No entanto não é isso que acontece em muitos destinos, com prejuízo para a experiência de viagem dos turistas e para o dia-a-dia dos residentes. As debilidades nos sistemas de transportes, principalmente os públicos, levam a que os turistas utilizem cada vez mais transportes privados, sejam eles autocarros ou carros alugados, criando, como referem Davenport e Davenport (2006), uma procura e congestionamento de determinados locais com impactos diretos no dia-a-dia das populações residentes e até mesmo no ambiente, causando, como referem Riganti e Nijkamp (2008), problemas graves para a flora, fauna, deteriorando determinadas áreas de beleza natural únicas e deste modo destruindo recursos naturais valiosos para a comunidade afetada. Esta observação leva-nos a ponderar sobre a dificuldade que existe ainda em passar a mensagem junto das entidades responsáveis e, acima de tudo, juntos dos gestores dos destinos turísticos, cuja estratégia deveria incluir ações de sensibilização e outras ações coordenadas que integrassem diferentes *stakeholders*. No entanto esta coordenação e

principalmente percepção nem sempre é fácil de atingir, uma vez que é entendida, como refere Sorupia (2005), de forma distinta pelo governo local, pelos operadores e outras organizações públicas e privadas. Tudo isso leva a que quando se definam estratégias de transportes se tenham em consideração as diferentes perspetivas dos vários *stakeholders* que operam de distintas formas no território, assim como da comunidade residente e outros grupos de interesse.

Acima de tudo, importa referir que a mobilidade dos turistas é uma questão estratégica para os destinos turísticos e para os grandes centros urbanos (Lumdson & Page, 2004; Page, 2005; Duval, 2007; Scott, Gossling & Hall, 2012), uma vez que a oferta de transportes ágeis, confortáveis e rápidos constitui um elemento fundamental para aumentar a satisfação dos turistas e a sua competitividade enquanto destino (Prideaux, 2000; Gronau & Kagermeier, 2007; Thompson & Schofield, 2007; Le-Klähn, Gerike & Hall, 2014), permitindo a sua deslocação para diferentes locais ao longo da sua estadia, com impactos diretos na procura de diferentes serviços e produtos com consequências diretas para o desenvolvimento económico e social dos locais visitados.

## Metodologia

A recolha de dados primários assume grande importância quando se pretende conhecer a realidade associada a um determinado grupo de pessoas, para deste modo traçar o seu perfil e acima de tudo para identificar determinados aspetos que suscitem preocupação e que necessitam de ser avaliados de forma mais detalhada.

Perante tal pressuposto, foi desenvolvido o questionário do projeto *ACCES4ALL*, que se norteou num primeiro momento por uma exaustiva revisão de literatura sobre as temáticas em análise, assim como pelas diversas informações recolhidas no processo de entrevistas e conversas mantidas com diversos *stakeholders* que nos realçaram algumas das debilidades que a região do Algarve apresenta relativamente às acessibilidades físicas e virtuais.

Neste sentido, foi desenvolvido um questionário com quatro grupos distintos de questões, em concreto: (1) Perfil do inquirido; (2) Caracterização da sua mobilidade; (3) Percepção dos inquiridos sobre as condições de acessibilidade universal em paragens de autocarro; (4) Comunicação e informação. Para o presente artigo iremos apenas focar a nossa análise nas questões referentes ao grupo 1 e ao grupo 2, uma vez que são aquelas que têm como objetivo traçar o perfil e caracterizar a mobilidade dos respondentes.

O grupo 1 reúne questões sobre o perfil do respondente, em concreto sobre o género, idade, qualificações académicas, situação profissional, país de residência, nacionalidade e local onde reside (Tabela 1) e outras relativas ao perfil de mobilidade do respondente, às suas dificuldades e necessidades específicas de ajudas técnicas (Tabela 2).

Relativamente ao Grupo 2, as questões visam avaliar o perfil de utilização de transportes públicos e privados, no país de origem do inquirido para assim compreender os seus hábitos e necessidades de uso de transportes de forma individual ou acompanhado (Tabela 3), assim como outras que pretendiam avaliar qual o comportamento do inquirido



durante a sua estadia no Algarve relativamente ao uso de transportes públicos e privados (Tabela 4).

A aplicação dos questionários foi realizada entre abril e setembro de 2018, no Aeroporto Internacional de Faro, sobretudo na *Concourse Area* de partidas, num local com assentos e perto dos acessos à área de controlo de segurança antes da passagem para a zona internacional do referido aeroporto. No total foram validados 851 questionários. Após a recolha dos dados, os mesmos foram tratados no SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*), software de manipulação e tratamento de dados, predominantemente nas Ciências Sociais e Humanas (Maroco, 2007). As análises realizadas foram complementadas com os gráficos adequados.

## Discussão de resultados

A aplicação do questionário entre abril e setembro de 2018 permitiu-nos reunir um total de 851 respostas válidas. Os questionários foram aplicados a turistas com idades iguais ou superiores a 60 anos, para assim se poder traçar o seu perfil e caracterizar a sua mobilidade durante a sua estadia no Algarve. Para facilitar a leitura e discussão dos resultados obtidos, os mesmos serão apresentados por diferentes tópicos de análise.

### Caracterização Pessoal dos Inquiridos

Dos 851 turistas inquiridos, 60,3% eram do género masculino e 39% do género feminino. Destes, cerca de 27,6% tinham uma idade entre os 65 e 69 anos de idade, seguidos por aproximadamente 27,3% com idades compreendidas entre os 70 e os 74 anos (Gráfico 1). No global dos inquiridos, 53% apresentam como habilitações literárias o ensino médio ou profissional (Gráfico 2), sendo na maior parte dos casos aposentados (68,9%) (Gráfico 3). Relativamente ao país de residência, cerca de 40% eram do Reino Unido, seguidos da Alemanha (13,6%), Irlanda (8,5%) e França (7,6%) (Gráfico 4). Cerca de 71,1% dos inquiridos referiram viver numa cidade.

### Caracterização do Nível de Incapacidade dos Inquiridos

Quando questionados se possuíam alguma incapacidade que afetasse a sua mobilidade, cerca de 74,4% dos inquiridos referiu não possuir e 25,1% referiam ter limitações de mobilidade, sendo estas a nível motor (61,6%), auditivo (15,2%) e visual (14,8%) (Gráfico 5). Sobre a necessidade de ajudas técnicas para se deslocar na rua, 82,1% referiu não utilizar ajuda, enquanto 17,3% referiu utilizar ajudas. Das ajudas necessárias destacam-se a bengala (31,3%) ou canadianas (16,2%) (Gráfico 6). No que concerne à existência de limitações na utilização de transportes públicos, cerca de 59% dos inquiridos afirmou não sentir nenhuma limitação. Dos inquiridos que referiram sentir limitações, destacam-se a dificuldade de andar em pé (34,3%) e a dificuldade em subir degraus (32,6%) (Gráfico 7).

## Mobilidade dos Inquiridos no País de Origem

O segundo grupo de questões efetuadas tinha como objetivo caracterizar o tipo de mobilidade dos inquiridos no seu dia-a-dia, para que se pudessem avaliar os seus hábitos e tipos de transporte utilizados. Dos 851 inquiridos verificou-se que na sua grande maioria apresentam alguma independência relativamente ao uso de transportes, sendo que 37,8% referiu conduzir diariamente ou várias vezes por semana (17,8%), enquanto que 26,8% refere que partilha uma boleia com amigos e familiares diariamente ou algumas vezes por mês (19%). Nas suas deslocações em transportes públicos podemos verificar que 21,4% refere utilizar o autocarro sozinho, várias vezes por mês (21,4%) ou várias vezes por semana (17,7%). Importa referir que cerca de 20,8% salientou que anda de autocarro público com amigos ou familiares ocasionalmente ou, em 14,2% dos casos, várias vezes por semana. Relativamente ao transporte ferroviário, verifica-se que cerca de 26,7% o utiliza sozinho e de forma ocasional, enquanto 35,4% viaja com amigos ou familiares também algumas vezes por mês. Os inquiridos referem que utilizam os serviços de táxi ou Uber, sozinhos e de modo ocasional (33,4%) ou com amigos e familiares (37,4%). Destaca-se ainda o facto de os inquiridos referirem nunca utilizar o metro sozinhos (48,4%), nem com amigos ou familiares (48%). Da mesma forma referem nunca utilizar serviços de motorista privado (55,2%), bicicleta (57,6%), mota ou scooter (57,7%).

## Mobilidade dos Inquiridos Durante a Estadia no Algarve

Durante a estadia no Algarve os inquiridos referem ter utilizado mais os transportes privados, em concreto o serviço de táxi ou de Uber (43,8%), *transfers* organizados do aeroporto para o alojamento (36,2%) ou do alojamento para o aeroporto (33,5%) ou um carro de aluguer (31,7%). Estes dados revelam desde logo a debilidade da região algarvia relativamente ao acesso a transportes públicos de diferentes tipologias, com grande dependência no transporte rodoviário privado. Note-se que apenas 5,4% dos inquiridos referiu ter utilizado um transporte público, autocarro (3,8%) e comboio (1,6%). Quando questionados sobre os motivos que levaram a utilizar um serviço de *transfer* privado durante a sua estadia no Algarve, cerca de 49,9% referiu que a escolha aconteceu porque é um transporte mais rápido, porque não conhecem os transportes públicos (38,3%) ou ainda porque são transportes seguros (22,7%).

## Conclusões

A crescente importância socioeconómica do turismo sénior na região do Algarve, aliada aos requisitos de sustentabilidade que o turismo deve cumprir, exige um olhar mais atento às necessidades de mobilidade e acessibilidade dos turistas idosos, como tal, considera-se útil conhecer as características destes turistas, bem como as suas escolhas modais. Assim, neste artigo, foram avaliados o perfil e a mobilidade dos turistas seniores durante a sua estadia no Algarve. Para isso foram aplicados questionários a 851 turistas

seniores, no Aeroporto Internacional de Faro, no dia da viagem de regresso dos inquiridos ao seu lar.

Os resultados obtidos revelam que estamos perante um turista que apresenta principalmente problemas de mobilidade ao nível motor (61,6%), deficiências visuais (14,8%) e de audição (15,2%), necessitando em 17,4% dos casos de apoio técnico para se deslocar, concretamente uma bengala (31,3%), canadianas (16,2%), cadeira de rodas (12,3%) ou uma bengala tripé (12,3%). Dos turistas inquiridos verifica-se que existem vários fatores que são limitativos para que possa utilizar os transportes públicos, em concreto a dificuldade em andar a pé (34,3%) ou a dificuldade em subir escadas (32,6%). Relativamente à sua estadia no Algarve, estes turistas utilizaram essencialmente transportes privados, em concreto táxi ou serviço Uber (43,8%), *transfers* organizados entre o aeroporto e o alojamento (36,2%), entre o alojamento e o aeroporto (33,5%), assim como carros de aluguer (31,7%). Apenas 3,8% referiu ter utilizado um autocarro público e 1,6% o comboio. As razões para a escolha de um *transfer* organizado prendem-se essencialmente com a rapidez do serviço (49,9%) e pelo facto de desconhcerem os transportes públicos no destino (38,3%).

Estes resultados demonstram uma excessiva procura por transportes privados tanto de uso coletivo como de uso individual, o que deixa perceber desde logo a lacuna que existe ao nível das acessibilidades rodoviária e ferroviária no Algarve em termos de transportes públicos. Esta situação, apontada frequentemente pelos próprios gestores do destino, origina uma excessiva dependência no transporte rodoviário, principalmente para os turistas que chegam e partem do aeroporto de Faro, infraestrutura que apenas possui ligações rodoviárias para o centro da cidade de Faro, e para outras cidades, como por exemplo Sevilha e Lagos em algumas horas do dia, o que não se coaduna com a dinâmica de chegadas e partidas inerente a um Aeroporto Internacional.

Em face do perfil do turista idoso, que indica dificuldades de mobilidade, consideramos que a acessibilidade dos transportes públicos é um fator chave para uma mobilidade sustentável e tem de ser tomada em consideração num contexto turístico para uma efetiva sustentabilidade dos territórios. A infraestrutura associada a uma rede de transportes públicos deve deter uma grande qualidade de forma a garantir acesso, segurança e bem-estar a todos os cidadãos.

Neste âmbito, o projeto *ACCES4ALL* propõe uma inovadora paragem de autocarro no Aeroporto Internacional de Faro, acessível, inteligente e sustentável, ou seja, *age sensitive friendly* (Rosa & Lopes, 2019). Esta interface modal permite múltiplas funções que vão para além da espera de pessoas pelo meio de transporte. O período de espera é preenchido com uma variedade de tarefas que resultam da existência de painéis LED com informação em tempo real, estações Wi-Fi, carregadores USB, MUPPIs com informações diárias e campanhas de marketing e painéis inteligentes e interativos.

No âmbito deste Projeto também se desenvolve uma aplicação informática que dá informação da rede de transportes coletivos da Região do Algarve, permitindo que os turistas planeiem a sua viagem utilizando estes meios de transportes ambientalmente amigáveis.

Para manter a posição do Algarve como um destino turístico, novos produtos turísticos atraentes precisam de ser desenvolvidos de forma sustentável e inclusiva, atendendo também às necessidades das comunidades locais e do meio ambiente. A implementação do Projeto *ACCES4ALL* contribuirá para promover uma mobilidade sustentável e inteligente, o turismo sénior e a inclusão social, i. e. o turismo acessível.

### Agradecimentos

Este artigo é financiado por Fundos Nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e Tecnologia e pelo FEDER, Programas Operacionais CRESC Algarve 2020 e Norte 2020, no âmbito do projeto ACCES4ALL – Acessibilidade para Todos no Turismo (SAICT-POL/23700/2016).

### Referências

- Carvalho, I. (2015). *O turismo acessível: Estratégias de adaptação de uma cidade. O caso de Lisboa*. Tese de doutoramento, Turismo (Gestão de Destinos e Produtos Turísticos), Universidade de Lisboa, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território.
- Costa, F.; Ribeiro de Almeida, C. & Martins, A. (2017). Turismo acessível. Boas práticas, desenvolvimento e desafios na Região do Algarve. *Omnia*, 6, 25-38.
- Davenport, J. & Davenport, J. (2006). The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: A review. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 67, 280-292.
- Devile, E. (2009). O desenvolvimento do turismo acessível: dos argumentos sociais aos argumentos de mercado. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 11, 39-46.
- Duval, D.T. (2007). *Tourism and transport: Modes, networks and flows*. Channel View Publications: Clevedon, UK.
- Filimonau, V., Dickinson, J. & Robbins, D. (2014). The carbon impact of short-haul tourism: A case study of UK travel to Southern France using life cycle analysis. *Journal of Cleaner Production*, 64, 628-638.
- Gronau, W. & Kagermeier, A. (2007). Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 127–135.
- Gutierrez, A. & Miravet, D. (2016). The determinants of tourist use of public transport at the destination. *Sustainability*, 8(9).
- Le-Klähn, D. T., Gerike, R. & Hall, C.M. (2014). Visitor users vs. non-users of public transport: The case of Munich, Germany. *Journal of Destination Marketing & Management*, 3(3), 152–161.
- Lumsdon, L. & Page, S. J. (2004). *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium*. Amsterdam: Elsevier Science Ltd.
- Maroco, J. (2007). *Análise estatística com utilização do SPSS* (3ª edição). Edições Sílabo.
- Page, S. (2005). *Transport and tourism: Global perspectives*. Harlow: Pearson, UK.

- Peeters, P., Szimba, E. & Duijnsveld, M. (2007). Major environmental impacts of European tourist transport. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 83-93.
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 21(1), 53–63.
- Riganti, P. & Nijkamp, P. (2008). Congestion in popular tourist areas: A multi-attribute experimental choice analysis of willingness-to-wait in Amsterdam. *Tourism Economics*, 14(1), 25-44.
- Rosa, M. & Gil, F. (2017). Design Universal. A necessidade de uma abordagem transdisciplinar. *Omnia*, 6, 15-24.
- Rosa, M. P. & Lopes, J. C. (2019). Senior tourists' perceptions of bus stop environments, WIT transactions on the built environment, 186, WIT Press. ISSN 1743-3509.
- Scott, D., Gössling, S. & Hall, C. M. (2012). *Tourism and climate change: Impacts, adaptation and mitigation*. Abingdon, UK: Routledge.
- Sorupia, E. (2005). Rethinking the role of transportation in tourism. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5, 1767-1777.
- Thompson, K. & Schofield, P. (2007). An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 136-144.
- Turismo de Portugal (2012). *Guia de boas práticas de acessibilidade na hotelaria*. Lisboa: Ministério da Economia e do Emprego. Retirado de <https://bit.ly/2KakCUv>, em 10/05/2018.
- UNWTO (2016). *Turismo accesible para todos: Una oportunidad a nuestro alcance*. Organización Mundial de Turismo. Retirado de <https://bit.ly/2ywTQ1W>, em 11/04/2019).
- WHO (2011). *World report on disability 2011*. World Health Organization. Retirado de <https://bit.ly/2GG2QGE>, em 22/10/2018).

<b>QUESTÕES SOBRE O PERFIL DO INQUIRIDO</b>	
1.1 Sexo/Género	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Feminino</li> <li>• Masculino</li> </ul>
1.2 Idade (utilização de diferentes intervalos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 60 a 64 anos</li> <li>• 65 a 69 anos</li> <li>• 70 a 74 anos</li> <li>• 75 a 79 anos</li> <li>• 80 a 84 anos</li> <li>• 85 a 89 anos</li> <li>• +90 anos</li> </ul>
1.3 Qualificação pessoal (níveis de ensino e/ou grau)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elementar ou básico</li> <li>• Secundário</li> <li>• Médio ou profissional</li> <li>• Superior</li> </ul>
1.4 Situação na profissão	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ativo a tempo inteiro</li> <li>• Ativo a tempo parcial</li> <li>• Desempregado</li> <li>• Aposentado</li> <li>• Não está apto a trabalhar</li> </ul>
1.5 País onde reside	Pergunta aberta
1.6 Nacionalidade	Pergunta aberta
1.7 Reside numa cidade/vila?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sim</li> <li>• Não</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria a partir do questionário desenvolvido

*Tabela 1.* Questões acerca do inquirido – Perfil

<b>QUESTÕES SOBRE O PERFIL DE MOBILIDADE DO INQUIRIDO</b>	
1.8 Tem algumas incapacidades que afetam a sua mobilidade?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sim</li> <li>• Não</li> </ul>
1.9 Se respondeu que sim na pergunta número 1.8, especifique a(s) incapacidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemas motores</li> <li>• Problemas visuais</li> <li>• Problemas de surdez</li> <li>• Problemas de orientação</li> <li>• Outros</li> </ul>
1.10 Usa ajudas técnicas para se deslocar na rua?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sim</li> <li>• Não</li> </ul>
1.11 Se respondeu que sim na pergunta número 1.10, especifique a(s) ajudas técnicas:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bengala</li> <li>• Bengala tripé ou com 4 pés</li> <li>• Canadianas</li> <li>• Andarilho</li> <li>• Cadeira de rodas</li> <li>• Scooter de mobilidade</li> <li>• Bengala branca</li> <li>• Outra</li> </ul>
1.12 Fatores que limitam a utilização de transportes públicos por si:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não tenho limitações</li> <li>• Dificuldade em andar a pé</li> <li>• Dificuldade em manter-me de pé</li> <li>• Dificuldade em subir degraus</li> <li>• Dificuldade em segurar ou manipular objetos</li> <li>• Problemas visuais Problemas auditivos</li> <li>• Problemas de orientação Uso de cadeira de rodas</li> <li>• Uso de scooter de mobilidade</li> <li>• Outra</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria a partir do questionário desenvolvido

*Tabela 2.* Questões acerca do inquirido – Perfil de mobilidade

PERFIL DE UTILIZAÇÃO DE TRANSPORTES NO PAÍS DE RESIDÊNCIA DO INQUIRIDO	
A pé sozinho (para viajar, não para fazer exercício)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quase diariamente</li> <li>• Várias vezes por semana</li> <li>• De vez em quando ou 2 vezes por mês</li> <li>• Nunca</li> </ul>
A pé acompanhado por amigo ou familiar (para viajar, não para fazer exercício)	
Automóvel (condutor)	
Automóvel (passageiro)	
Autocarro (sozinho)	
Autocarro (acompanhado por amigo ou familiar)	
Comboio	
Comboio (acompanhado por amigo ou familiar)	
Elétrico/metro (sozinho)	
Elétrico/metro (acompanhado por amigo ou familiar)	
Táxi/Uber ou similar (sozinho)	
Táxi/Uber ou similar (acompanhado por amigo ou familiar)	
Solicito um serviço de motorista/assistente pessoal	
Bicicleta	
Moto ou motociclo	

Fonte: Elaboração própria a partir do questionário desenvolvido

*Tabela 3.* Questões relativas à caracterização da mobilidade do inquirido – País de residência

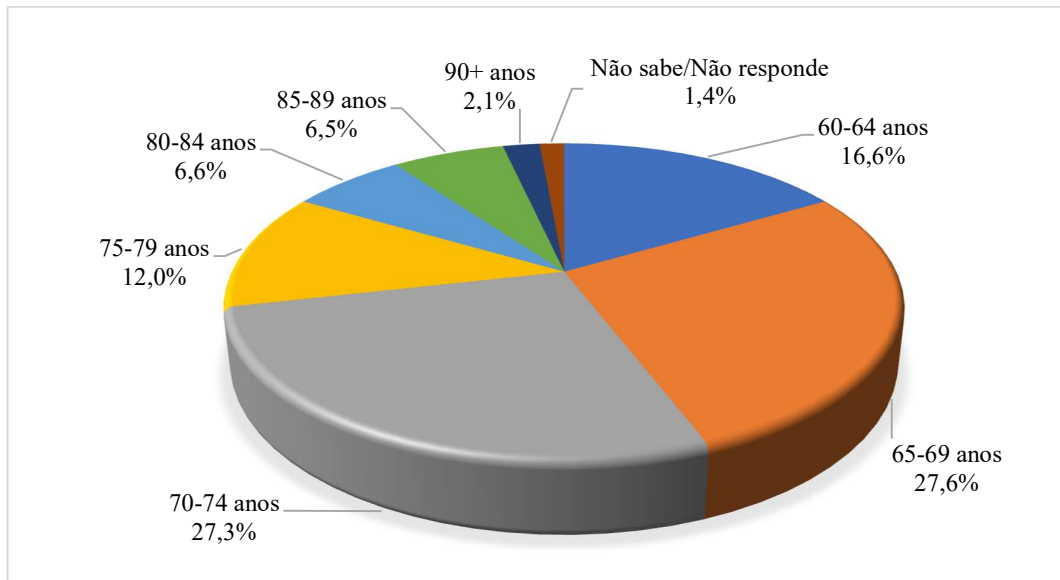


<b>MOBILIDADE DO INQUIRIDO NO ALGARVE</b>	
2.2 Durante a sua estadia no Algarve quais os meios de transporte que utilizou?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A pé</li> <li>• Automóvel próprio</li> <li>• Automóvel alugado</li> <li>• Transfer organizado (Aeroporto – alojamento)</li> <li>• Transfer organizado (Alojamento – aeroporto)</li> <li>• Autocarro ou similar – transporte público</li> <li>• Autocarro ou similar – transporte privado</li> <li>• Comboio</li> <li>• Táxi/Uber</li> <li>• Bicicleta</li> <li>• Moto ou motociclo</li> </ul>
2.3 Se utilizou um transfer organizado entre o aeroporto e o alojamento, porque o fez?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O veículo é acessível para cadeira de rodas</li> <li>• Permite chegar rapidamente ao alojamento</li> <li>• Desconheço as condições de acessibilidade dos transportes coletivos</li> <li>• Meio de transporte seguro</li> <li>• Outra</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria a partir do questionário desenvolvido

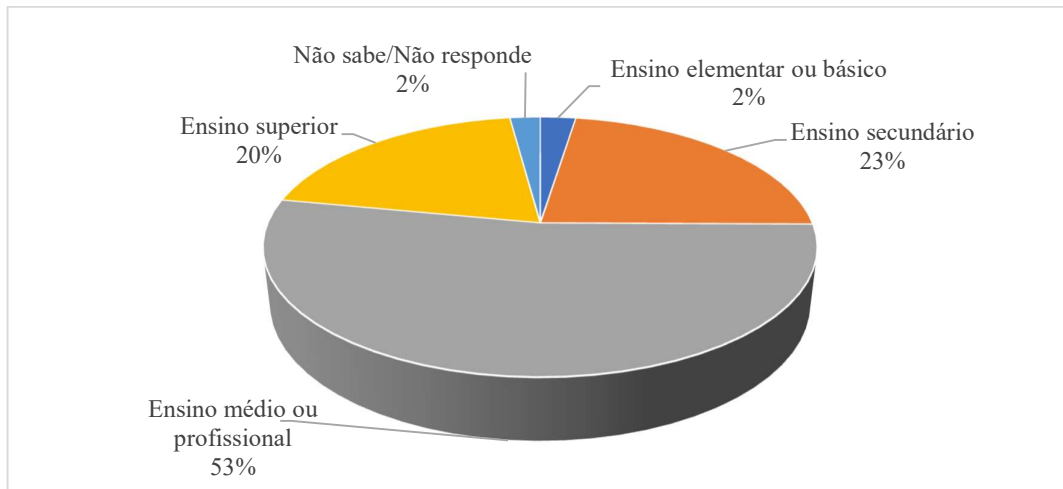
*Tabela 4.* Questões relativas à caracterização da mobilidade do inquirido – Algarve

Gráfico 1. Idade dos inquiridos



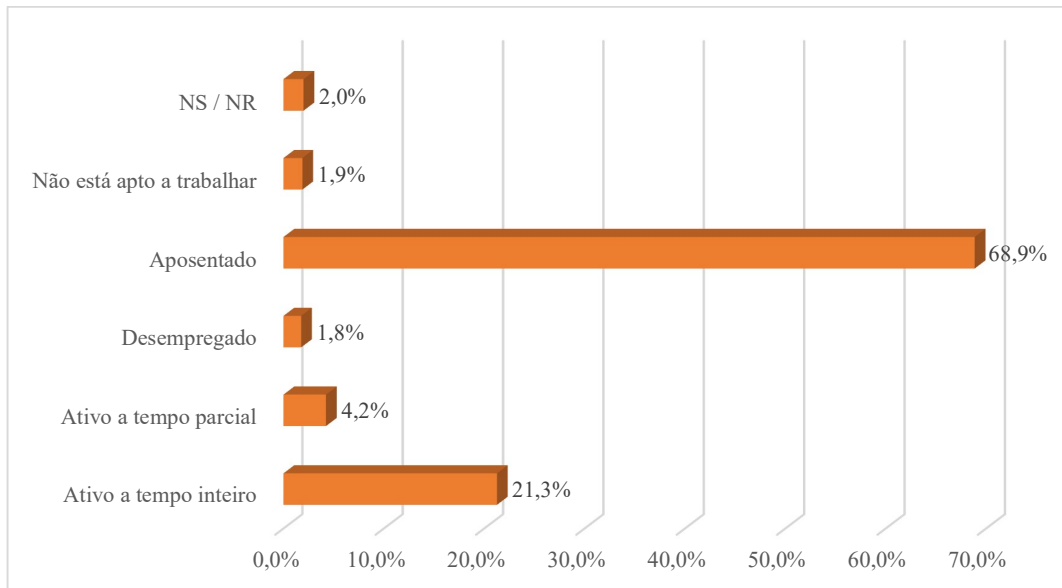
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

Gráfico 2. *Habilitações académicas dos inquiridos*



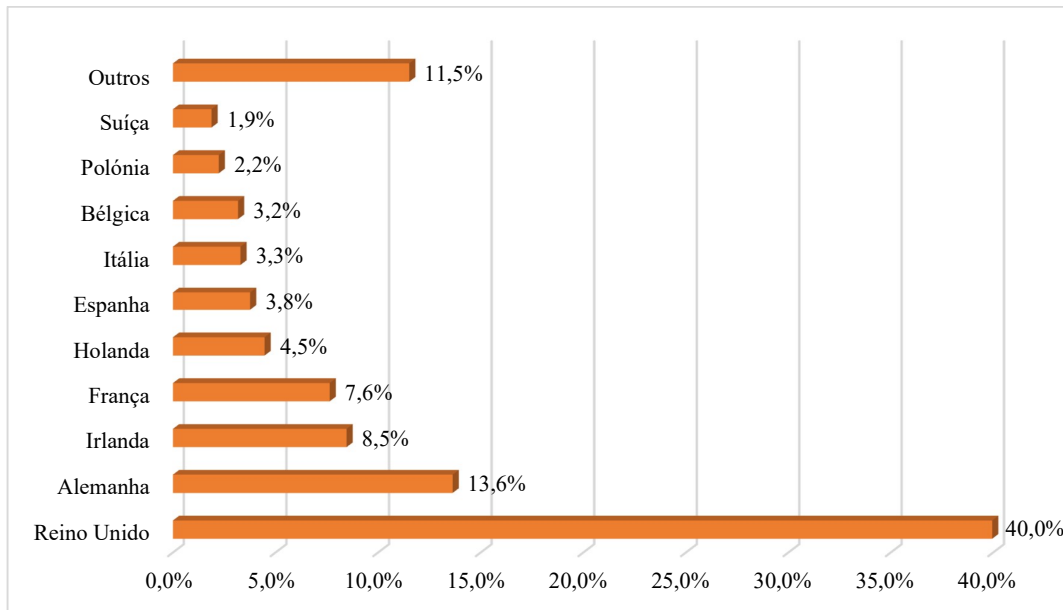
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

Gráfico 3. *Atividade profissional dos inquiridos*



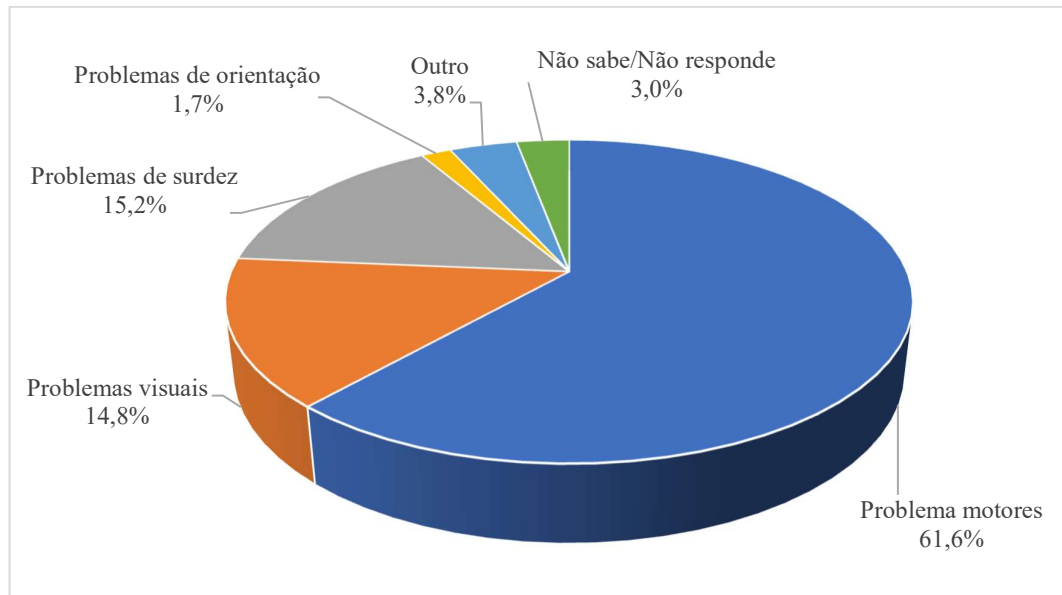
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

Gráfico 4. País de origem dos inquiridos



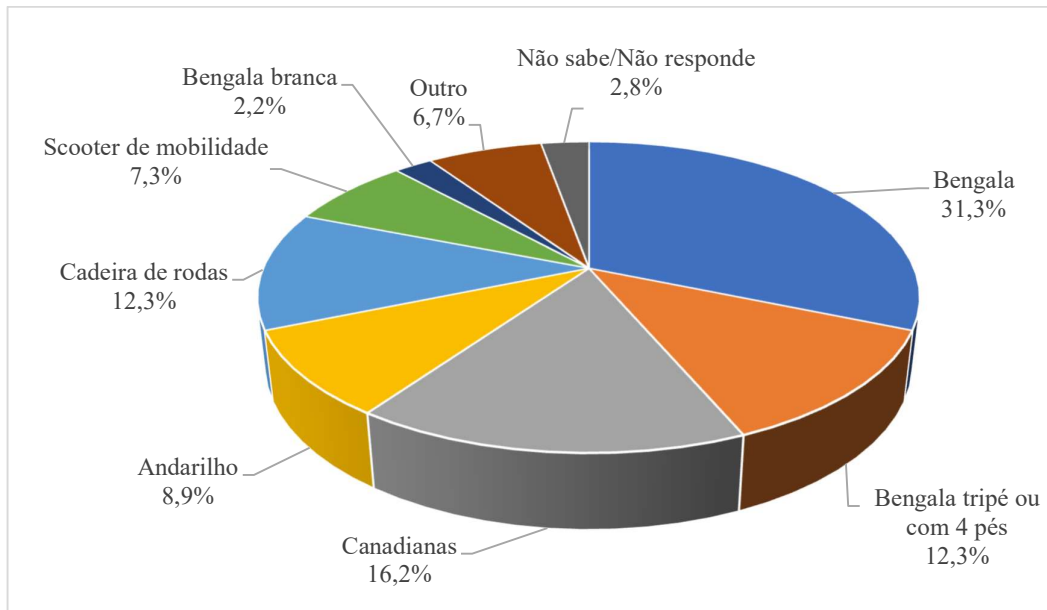
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

Gráfico 5. Tipo de incapacidades que afetam a mobilidade dos inquiridos



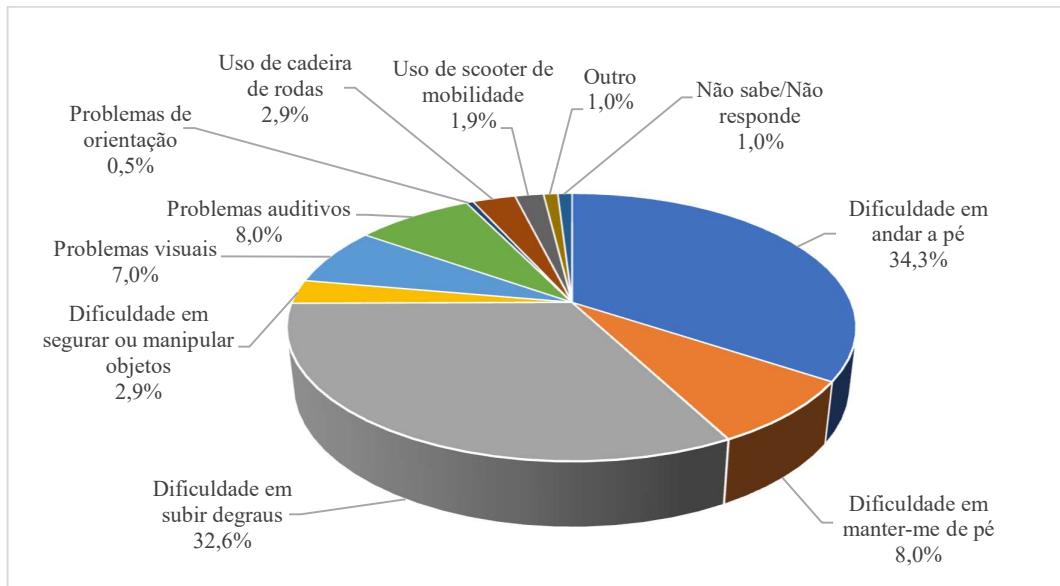
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

Gráfico 6. *Fatores que limitam a utilização de transportes públicos*



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

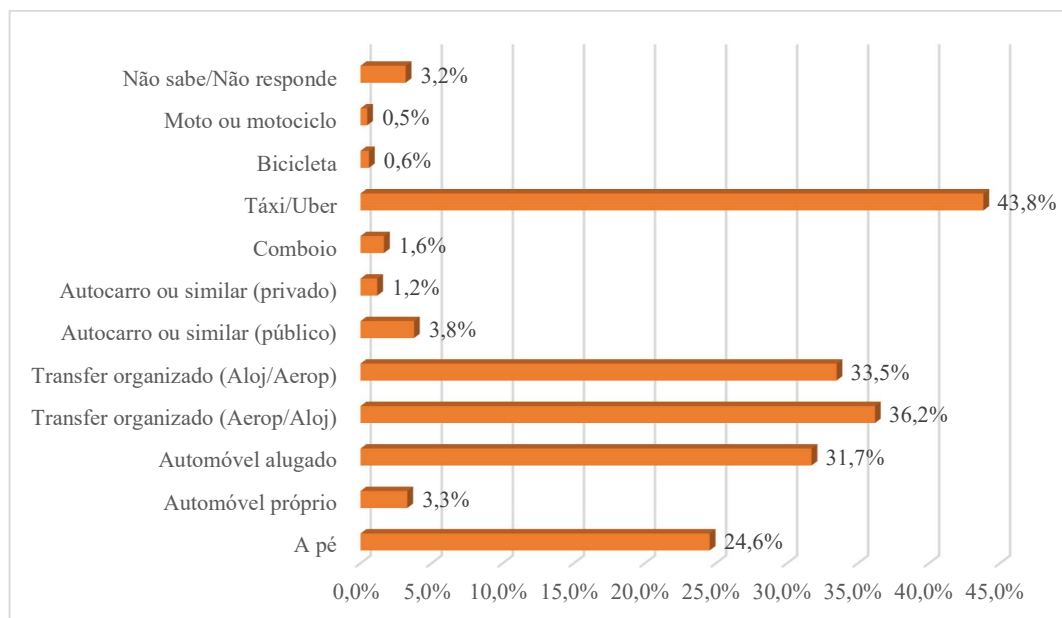
Gráfico 7. *Fatores que limitam a utilização de transportes públicos*



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

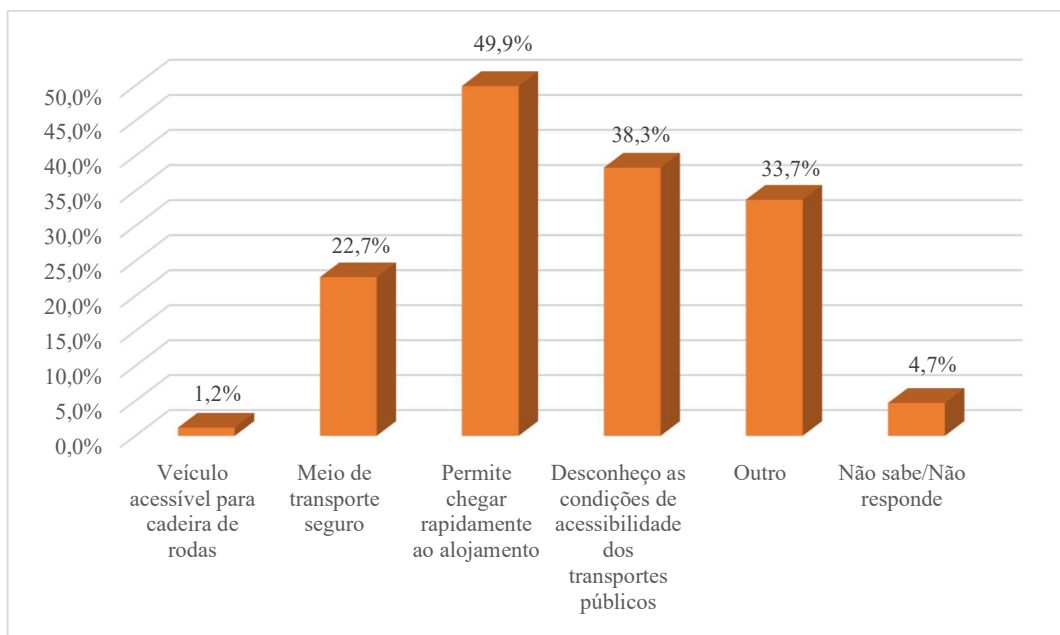


Gráfico 8. Meios de transporte utilizados durante a estadia no Algarve



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado

Gráfico 9. *Motivos para a utilização de um serviço de transfer entre o aeroporto e o alojamento*



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do questionário aplicado