

**UFRRJ**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS**  
**CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM**  
**DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E POLÍTICAS**  
**PÚBLICAS**

**DISSERTAÇÃO**

**Acessibilidade Universal no Turismo Desenvolvido**  
**Na Baía de Ilha Grande/RJ.**

**Bianca dos Santos Magalhães**

**2019**



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
TERRITORIAL E POLÍTICAS PÚBLICAS**

**ACESSIBILIDADE UNIVERSAL NO TURISMO DESENVOLVIDO NA  
BAÍA DE ILHA GRANDE/RJ.**

**BIANCA DOS SANTOS MAGALHÃES**

*Sob a Orientação da Professora*  
**Adriana Soares de Schueler**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas**, no Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, Área de Concentração em Desenvolvimento Regional e Políticas Públicas.

**SEROPÉDICA, RJ  
2019**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M188a Magalhães, Bianca dos Santos , 1989-  
Acessibilidade Universal no Turismo Desenvolvido  
Na Baía de Ilha Grande/RJ / Bianca dos Santos  
Magalhães. - Seropédica, 2019.  
104 f.: il.

Orientadora: Adriana Soares de Schueler.  
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
do Rio de Janeiro, PPGDT/Curso de Pós-Graduação em  
Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, 2019.

1. Turismo. 2. Acessibilidade Universal. 3. Baía de  
Ilha Grande. I. Soares de Schueler, Adriana, 1964-  
orient. II Universidade Federal Rural do Rio de  
Janeiro. PPGDT/Curso de Pós-Graduação em  
Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas III.  
Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E  
POLÍTICAS PÚBLICAS**

**BIANCA DOS SANTOS MAGALHÃES**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas**, no Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, área de Concentração em Desenvolvimento Regional e Políticas Públicas.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

---

Adriana Soares de Schueler. Dra. UFRRJ  
(Orientadora)

---

Siva Alves Bianchi. Dra. UFRRJ

---

Luciano Muniz de Abreu. Dr. UFRRJ

---

Diana Scabelo da Costa Pereira da Silva Lemos. Dra. UFRJ

Dedicado às minorias com deficiência, dos quais eu fazia parte se minha cirurgia de coluna não tivesse sido exitosa.

## AGRADECIMENTOS

À Deus por conduzir os rumos da minha vida e me permitir o alcance do conhecimento através dos estudos acadêmicos.

À minha família que não me deixou esmorecer e me motivou constantemente. Meu arrimo e minha base forte!

À minha orientadora, professora Dra Adriana Soares de Schueler pelas lições acadêmicas e forte senso de lógica e objetividade que me induziram ao foco, à concentração e a autorreflexão da escrita, bem como o incentivo e a motivação ao acreditar em meu potencial.

Aos amigos e profissionais que conheci nas visitas de campo a Angra dos Reis e Paraty e me auxiliaram na composição desta pesquisa; aos amigos que se propuseram a ler e fazer as correções técnicas deste trabalho; aos amigos que se preocuparam comigo e torceram positivamente pra eu chegar até o fim. Amigos mais chegados que irmãos!

Ao corpo docente e discente do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro pela rica contribuição que cada um deu e influiu em minha maneira de pensar e (re)construir conceitos. Certamente não sou mais a mesma, pois o conhecimento me transformou e estou pronta para devolver à sociedade estes conhecimentos adquiridos!

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior -Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

*This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001*

## RESUMO

MAGALHÃES, Bianca dos Santos. **Acessibilidade universal do turismo desenvolvido na Baía de Ilha Grande/RJ**. 2019. 122 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas). Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ. 2019.

O presente trabalho visa analisar os destinos turísticos localizados na Baía de Ilha Grande, a saber, os municípios de Angra dos Reis e Paraty no estado do Rio de Janeiro, sob a ótica da acessibilidade universal aplicada às pessoas com deficiência motora, visual e mobilidade reduzida. Ao considerar que estes destinos são tidos como referência em turismo no estado do Rio de Janeiro devido aos seus atrativos naturais e culturais, foram levantadas informações a respeito da adaptação destas cidades em função da acessibilidade universal, tendo como base o artigo 5º da Constituição Brasileira, que estabelece a liberdade de ir e vir do indivíduo e a Lei nº 10.048, que estabelece critérios para a promoção da acessibilidade. Foi realizado um estudo com idas e entrevistas às instituições ligadas ao turismo, secretarias de turismo e aos locais turísticos dos municípios estudados para análise em campo dos parâmetros de acessibilidade em contraste com as políticas públicas, a fim de compreender de que modo cada município pensa e desenvolve a acessibilidade universal para seus visitantes com deficiência.

**Palavras-chave:** Turismo; Acessibilidade Universal; Baía de Ilha Grande.

## **ABSTRACT**

MAGALHÃES, Bianca dos Santos. *Universal accessibility in tourism developed in the Ilha Grande Bay/RJ. 2019.* 122 p. Dissertation (Master in Territorial Development and Public Policies). Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ. 2019.

*This dissertation aims analyzing the tourist destinations located in the Bay of Ilha Grande: the cities of Angra dos Reis and Paraty in the state of Rio de Janeiro, under the perspective of universal accessibility applied to people with motor and visual disabilities. Considering these destinations as a reference in tourism in the state of Rio de Janeiro because of their natural and cultural attractions, information were collected regarding the adaptation of these cities to universal accessibility, in accordance with Article 5 of the Brazilian Constitution, which establishes the freedom of going and coming of the individual and with Law no. 10.048, which establishes criteria for the promotion of accessibility. A study was done with technical visiting and interviews to institutions linked to tourism activity, tourist public offices and the tourist points of these studied cities for the analysis of accessibility parameters in contrast to public policies, in order to understand how each city thinks and develops universal accessibility for its disabled visitors.*

**Key Words:** *Tourism; Universal Accessibilit; Ilha Grande Bay.*



## LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
FLIP	Festival Literário Internacional de Paraty
FNRH	Ficha Nacional de Registro de Hóspedes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ONG	Organização não-governamental
PCD	Pessoa com Deficiência
PNT	Plano Nacional de Turismo

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> Representação do estado do Rio de Janeiro, destacando a Baía de Ilha Grande	8
<b>Figura 2</b> Síntese explicativa sobre deficiências e mobilidade reduzida	11
<b>Figura 3</b> Cadeiras anfíbias	13
<b>Figura 4</b> Mãe e irmã empurram cadeira de rodas do estudante em Sorocaba.	14
<b>Figura 5</b> Estação de VLT na cidade do Rio de Janeiro: piso nivelado com plataforma, rampa, piso tátil e corrimão.	15
<b>Figura 6</b> Tipos de muletas existentes	16
<b>Figura 7</b> Tipos de bengalas existentes	16
<b>Figura 8</b> Elevadores de acessibilidade	17
<b>Figura 9</b> Folder turístico de Angra dos Reis, indicando atrativos naturais e serviços de utilidade e apoio	39
<b>Figura 10</b> Terminal rodoviário de Angra dos Reis e o equipamento cadeira de rodas à disposição	41
<b>Figura 11</b> Terminal aquaviário Estação Santa Luzia, em Angra dos Reis e o equipamento cadeira de rodas à disposição	42
<b>Figura 12</b> Terminal aquaviário Estação Santa Luzia, em Angra dos Reis: parte externa sem sinalização para cegos	43
<b>Figura 13</b> Terminal rodoviário de Angra dos Reis: parte interna sem sinalização para cegos	43
<b>Figura 14</b> Folder turístico de Angra dos Reis, indicando rotas histórico-culturais e serviços de utilidade no Centro para os turistas	45
<b>Figura 15</b> Avenida do Comércio, Centro, Angra dos Reis. Piso tátil e rampa para travessia em cadeira de rodas	46
<b>Figura 16</b> Igreja Matriz, centro histórico de Angra dos Reis. Piso tátil e rampa para travessia em cadeira de rodas	47
<b>Figura 17</b> Igreja Matriz, centro histórico de Angra dos Reis parte lateral. Rampa para subida em cadeira de rodas e acesso ao templo	47
<b>Figura 18</b> Casa de Cultura de Angra dos Reis. Rampa externa para acesso com cadeira de rodas	48
<b>Figura 19</b> Convento de Nossa Senhora do Carmo, Angra dos Reis. Apenas a calçada é acessível. Não há rampas para subida em cadeira de rodas	48
<b>Figura 20</b> Centro de Informações Turísticas, Angra dos Reis - Praia do Anil. Rampas para subida em cadeira de rodas	49
<b>Figura 21</b> Centro de Informações Turísticas, Angra dos Reis - Banheiro de uso público acessível para deficientes motores	49
<b>Figura 22</b> Calçadão da Praia do Anil, Angra dos Reis rampa de concreto e calçadão pavimentado	50
<b>Figura 23</b> Rampa de acesso ao Centro de Informações turísticas, localizado do outro lado da Praia do Anil, Angra dos Reis	51
<b>Figura 24</b> Rampas sem sinalização em frente ao Centro de Informações turísticas, localizado na Praia do Anil, Angra dos Reis	52

<b>Figura 25</b> Calçada da estação de barcos Santa Luzia. Padrão de calçamento irregular. Fonte: arquivo pessoal	52
<b>Figura 26</b> Via de acesso à Praia do Bonfim	53
<b>Figura 27</b> Rampa de acesso à praia do Bonfim	53
<b>Figura 28</b> Topografia de Angra dos Reis.	55
<b>Figura 29</b> Turista em cadeira de rodas adaptada, em Macchu Picchu, Peru	55
<b>Figura 30</b> Turistas ocupando ruas durante o Bourbon Festival Jazz, em 2016.	57
<b>Figura 31</b> Tour executado em ruas de Paraty com turistas idosos	58
<b>Figura 32</b> Transeunte com mobilidade reduzida nas ruas de Paraty.	59
<b>Figura 33</b> Maré alta no centro histórico em Paraty	60
<b>Figura 34</b> Casa da Cultura de Paraty: rampa de entrada	61
<b>Figura 35</b> Centro de informações turísticas, junto ao centro histórico de Paraty	62
<b>Figura 36</b> Praça da Matriz, Paraty, RJ	63
<b>Figura 37</b> Charrete em curso no centro de Paraty	63
<b>Figura 38</b> Funcionário com mobilidade reduzida no alambique Engenho D'Ouro. Monitor de visitas guiadas	65
<b>Figura 39</b> Caminho de acesso ao restaurante do alambique Engenho D'Ouro	66
<b>Figura 40</b> Caminho de acesso à visita ao alambique Engenho D'Ouro	67
<b>Figura 41</b> Mapa turístico de Angra dos Reis	71
<b>Figura 42</b> Mapa turístico de Paraty	73
<b>Figura 43</b> Ruas alagadas em Paraty	76
<b>Figura 44</b> Ônibus da viação Costa Verde (linha Paraty X Rio de Janeiro) e o símbolo universal de acessibilidade	79
<b>Figura 45</b> Identificação dos lugares especiais em ônibus da viação Costa Verde	80
<b>Figura 46</b> Rampa de acessibilidade na rodoviária de Paraty	81
<b>Figura 47</b> Folder turístico de Paraty	82

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1</b> Ordem cronológica dos marcos legais que regulamentam a acessibilidade no Brasil	23
<b>Quadro 2</b> Indicadores econômicos: taxa de câmbio R\$ / US\$ (Venda)	31
<b>Quadro 3</b> Chegada de turistas estrangeiros ao Brasil	31
<b>Quadro 4</b> APAE – Associação de Pais e amigos dos Excepcionais	34
<b>Quadro 5</b> Associação de Caridade São Vicente de Paula	35
<b>Quadro 6</b> APADEV – Associação de Pais e Amigos dos Deficientes Visuais	35
<b>Quadro 7</b> Dados climatológicos para Angra dos Reis	54
<b>Quadro 8</b> Locais turísticos e tipos de suporte/equipamentos existentes em Angra dos Reis	72
<b>Quadro 9</b> Locais turísticos e tipos de suporte/equipamentos existentes em Paraty	74
<b>Quadro 10</b> Análise SWOT de Angra dos Reis sob o prisma da Acessibilidade universal em Turismo	77
<b>Quadro 11</b> Análise SWOT de Paraty sob o prisma da Acessibilidade universal em Turismo	77

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA</b>	<b>5</b>
2.1 Acessibilidade: marcos conceituais e equipamentos importantes para acesso	9
2.2 Acessibilidade universal e inclusão	17
2.3 Acessibilidade universal no turismo: ações práticas e hospitalidade	19
2.3.1 Acessibilidade universal e turismo: legislação e normatização	21
2.3.2 A acessibilidade universal e a preservação do patrimônio histórico	24
2.4 Desenvolvimento social à luz da acessibilidade universal	26
<b>3. MATERIAIS E MÉTODOS</b>	<b>29</b>
3.1 Destinos competitivos no Brasil: dados e características	32
3.2 Baía de Ilha Grande: dados e característica	33
3.3 Atuação das instituições pró deficientes na baía de Ilha Grande	36
3.4 Acessibilidade universal na baía de Ilha Grande	37
3.4.1 Angra dos Reis	37
3.4.2 Paraty	56
<b>4. RESULTADOS E DISCUSSÕES</b>	<b>69</b>
4.1 Fatores que limitam a prática de turismo adaptado para pessoas com deficiência na região da baía de Ilha Grande	78
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>83</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>88</b>

# 1 INTRODUÇÃO

Na qualidade de país em desenvolvimento, o Brasil, tal como a maioria dos países latinoamericanos, possui uma economia onde o turismo é uma atividade relevante devido as possibilidades econômicas que representa para o país. A atividade turística explora aspectos naturais, culturais e históricos e não ocorre num vazio social pois se desdobra num espaço cujas características variam de acordo com os locais. Estes espaços estão sempre sujeitos a readaptações e transformações físicas, pois se trata de espaços produtivos. Segundo Santos (2002, p. 248), assim como se fala de produtividade de uma máquina, de uma plantação, de uma empresa, podemos, também, falar de produtividade espacial ou produtividade geográfica, noção que se aplica a um lugar, mas em função de uma determinada atividade ou conjunto de atividades. Esta categoria se refere mais ao espaço produtivo, isto é, ao “trabalho” do espaço. Sem minimizar a importância das condições naturais, são as condições artificialmente criadas que sobressaem, enquanto expressão dos processos técnicos e dos suportes geográficos da informação.

Este conceito de espaços produtivos destaca a função dos espaços geográficos utilizados para desdobramento de atividades sociais. O que está em evidência neste estudo é a forma como este espaço está sendo utilizado pela atividade turística. E a sociedade é mobilizada em função desses espaços. As atividades econômicas como o turismo, por exemplo, usam constantemente estes espaços, pois não se trata apenas de uma atividade restrita a compra e venda de serviços, mas uma atividade que movimenta a economia nacional e variados setores da mesma, gera empregos, adapta espaços, evidencia hábitos culturais, explora a natureza, etc.

Ao partir do conceito de adaptação dos espaços, este trabalho apresenta a ideia de *acessibilidade universal* que são as condições que devem cumprir todos os entornos, bens, processos, produtos e serviços, bem como os objetos ou instrumentos, ferramentas e dispositivos para serem compreensíveis, utilizáveis e praticáveis por todas as pessoas em condições de segurança e comodidade e da forma mais autônoma e natural possível, pressupondo a estratégia do desenho para todos. (GARCIA, 2008, p. 55)

Ao pensarmos em acessibilidade universal em turismo, tratamos de uma medida legal, que é a lei assegurando que estes espaços produtivos se adaptem a um padrão arquitetônico que facilite o deslocamento de uma pessoa que precisa se locomover. E a lógica da produtividade espacial é questionada: a quem este espaço serve? Ele é realmente acessível a todos? Mesmo que o artigo 5º da constituição apregoe a liberdade de ir e vir, a lei encontra falhas. Ao analisar os espaços nos deparamos com a realidade na qual nem todos dispõem de recursos que facilitem o deslocamento. Recursos e equipamentos como rampas, pisos táteis ou elevadores, por exemplo, são utilizados por pessoas com deficiência motora, visual ou mobilidade reduzida que precisam se locomover e ter acesso a um local.

No estado do Rio de Janeiro os municípios que compõem a chamada microrregião da baía de Ilha Grande são considerados referência para o turismo estadual e nacional. No entanto, alguns destes locais não se encontram devidamente acessíveis para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Este indicativo é um elemento prejudicial ao desenvolvimento do turismo nestas cidades se considerarmos o desenvolvimento como

“alocação dos recursos pelos diferentes setores da economia, de forma a melhorar os indicadores de bem-estar econômico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia)” (VASCONCELLOS E GARCIA, 1998, p. 205). Baseado nisso, o parâmetro de desenvolvimento que se pretende ter como base é o que trata da desigualdade enquanto item nocivo ao turismo quando deixa de considerar uma demanda em potencial.

A atividade turística, quando desenvolvida num local para um evento ou devido sua relevância histórica ou atratividade natural, considera as características deste espaço de forma a mantê-lo preservado para uso coletivo. Porém, quando se trata de municípios de grande relevância turística no estado do Rio de Janeiro, há uma responsabilidade maior quando esses espaços não estão devidamente adaptados, pois a não adaptação reforça a exclusão social. Com isso, ocorre o aumento da desigualdade em contradição com os direitos humanos e a igualdade de oportunidades, contidos na Constituição Brasileira de 1988.

Além da Constituição Brasileira, há leis que tratam diretamente da questão da acessibilidade universal e do direito da pessoa com deficiência. Como exemplo, a lei brasileira de inclusão à pessoa com deficiência: a lei nº 13146, de 06 de julho de 2015.

O problema da falta de acessibilidade universal vai além de uma meta turística contida num estudo analítico sobre a estruturação dos locais ou uma premissa constitucional. Trata-se de uma ação humana e inclusiva, onde os indivíduos, outrora renegados por sua condição física têm, finalmente, a chance de usufruírem de um espaço comum a uma pessoa de posses de sua capacidade e coordenação motora. E, de forma direta, o não cumprimento às leis constitui-se discriminação e negligência.

Cuidar da adaptação dos locais turísticos é importante para dinamizar o turismo e torná-lo acessível. Porém a não adaptação dos espaços para pessoas com deficiência evidencia a exclusão que contribui para a acentuação da desigualdade e estas características se tornam notórias. Isto ocorre, adicionalmente, numa sociedade onde a segregação nas cidades – de qualquer natureza – já é considerada normal. Harvey (2009) afirma que o direito a cidade deve ser um direito em que satisfaça as necessidades humanas e não apenas as necessidades do consumo, pois na medida em que aumenta o consumo no espaço urbano, a cidade passa a ser cada vez mais cara em relação à circulação, moradia, e todos os outros aspectos, o que distancia a população de baixa renda do processo produtivo. No que tange a esta pesquisa, não convém citar os aspectos econômicos dos destinos localizados na baía de Ilha Grande, mas o quão acessível estes destinos estão.

A acessibilidade universal à luz do turismo no Brasil é estudada como um exemplo do que existe ou do que não existe e pode ser melhorado nos destinos turísticos. Como o turismo no Brasil é vasto – devido sua dimensão territorial – e muitos destinos possuem características peculiares, a aplicação das normas de acessibilidade universal pode encontrar barreiras em destinos históricos, onde as características originais dos imóveis devem ser preservadas. Além dos locais preservados historicamente, há ainda os locais turísticos naturais e a questão que envolve sua adaptação voltada para a demanda de turistas com deficiência motora, visual ou mobilidade reduzida. Cabe mencionar também os meios de hospedagem e sua adaptação, que segundo Sansvieiro (2005) constitui-se um desafio:

Vale ressaltar que o grande questionamento que se apresenta ao hoteleiro diz respeito ao equilíbrio necessário entre as adaptações exigidas por lei, a demanda efetiva (cuja maioria, além de não precisar das adaptações arquitetônicas, prefere não utilizar os apartamentos adaptados) e a demanda potencial (o cliente para o apartamento adaptado). (SANSVIEIRO, 2005, p. 444)

Os estudos de acessibilidade universal e turismo existentes no Brasil tratam da abordagem de casos inerentes a determinados locais e como a não adaptação dos locais, além de descumprirem uma lei, também não tratam com seriedade um público-alvo potencial no Brasil. Este estudo não é diferente, pois trata da análise da acessibilidade universal nos destinos outrora conhecidos como *indutores* do Ministério do Turismo, situados no estado do Rio de Janeiro, dentre os quais os municípios de Angra dos Reis e Paraty integram a relação<sup>1</sup>.

A problemática de Angra dos Reis e Paraty está no distanciamento da expectativa dos estudos de competitividade destes destinos aliados aos objetivos do Plano Nacional de Turismo 2018-2022<sup>2</sup> *versus* a realidade encontrada nestes destinos que são tidos como referência aos demais destinos turísticos do Brasil.

O amparo legal deste estudo está na premissa da liberdade de ir e vir dos indivíduos, descrito no artigo 5º da Constituição Brasileira, além da lei nº 10.098, de 29 de dezembro de 2000, que “Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências”. Há ainda as normas técnicas de trabalho que estabelecem, de forma oficial, como deve ser a padronização das estruturas de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos (ABNT NBR 9050).

As leis são precisas quanto aos direitos da pessoa com deficiência (PCD) e às normas técnicas para acessibilidade, simplesmente porque o direito à cidade também se estende à estas pessoas. Boa parte das bibliografias acadêmicas sobre direito à cidade tratam dos territórios e as modificações feitas nos espaços, bem como a quem estes espaços favorecem, numa perspectiva econômica e o quanto estes espaços urbanizados são supervalorizados. No entanto, a lei prima pela adaptação dos espaços para que nele sejam integradas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Além das premissas legais, há o posicionamento do Ministério do Turismo a respeito da acessibilidade. O atual Plano Nacional de Turismo 2018-2022 enfatiza o investimento feito em obras de reestruturação de ruas e calçadas aos indivíduos com deficiência motora e mobilidade reduzida. E no tópico que aborda as estratégias de atuação do setor turístico, na linha de atuação intitulada *estruturação do turismo brasileiro*, o Plano prevê uma melhora na infraestrutura do setor turístico, considerando também a questão da acessibilidade. De forma mais específica, o Plano estabelece que

---

<sup>1</sup> O Ministério do Turismo, a fim de levar os demais destinos turísticos no Brasil a avaliarem suas ações baseadas num parâmetro de excelência além da própria atratividade turística, iniciou em 2007 o *Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional*. Este estudo consiste em observar e verificar a eficiência dos destinos turísticos considerando a competitividade entre eles. Dos 65 destinos brasileiros, 05 estão situados no estado do Rio de Janeiro, a saber: Angra dos Reis, Buzios, Petrópolis, Paraty e Rio de Janeiro.

<sup>2</sup> O Plano Nacional de Turismo vigente (2018-2022) consta como iniciativa a melhoria da infraestrutura nos destinos e nas regiões turísticas brasileiras (item 4.2.1), mencionando a acessibilidade como item prioritário.



Estados e municípios, individualmente ou em parceria com o Governo Federal, têm o compromisso de apoiar os investimentos de infraestrutura e sinalização turística, para permitir a expansão da atividade e a melhoria da qualidade dos destinos e produtos das regiões turísticas brasileiras, com base nos princípios da sustentabilidade, garantindo acessibilidade às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2017, p. 98).

Considerando os dados oficiais, os documentos legais que determinam o que se espera de um local acessível e as visitas à campo para verificar quais são as rotas de acessibilidade universal existentes nos destinos turísticos indutores, este estudo também enfatizará a importância da acessibilidade universal como fator de inclusão. Em ciências sociais é muito frequente estudar os processos que permitem a visualização de um mundo cuja mobilidade ocorre de forma tão intensa que não há barreiras para a circulação de pessoas, informações, bens monetários, etc. Ortiz (1994) fala de um processo de desterritorialização que seria dominante na modernidade contemporânea. Para o autor, um dos elementos estruturantes da modernidade é o “princípio da circulação”, pois “modernidade é mobilidade” (HAESBART, 2004, p. 28 *apud* Ortiz, 1994 p.48). Esta ideia é compreensível se pensarmos no objeto de estudo presente: a atividade turística, que está inserida neste contexto de troca, circulação e valorização das identidades territoriais sem tornar estes territórios exclusivos, mas abertos às trocas culturais. Porém, a mesma atividade que funciona, basicamente, como uma geradora de empregos e fonte de renda de muitas comunidades, também é uma atividade que deixa a desejar enquanto execução de políticas públicas para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida – que têm o direito de se locomover, de ir e vir. E este estudo enfatizará que acessibilidade compõe o processo de desenvolvimento, pois é a consequência da inclusão dos indivíduos num mundo conectado e inclusivo.

O objetivo deste trabalho se concentra em investigar os destinos turísticos localizados na microrregião da baía de Ilha Grande para entender de que forma a acessibilidade universal ocorre no local, além de ressaltar a importância de incluir o público-alvo PCD motora e visual e mobilidade reduzida. A revisão bibliográfica contém referências sobre o tema acessibilidade, suas nuances e vertentes na sociedade, com o objetivo de respaldar sua relevância. Após este respaldo, os materiais e métodos mostrarão as análises feitas em campo em cada destino a fim de conhecer suas particularidades e como cada um deles trata a acessibilidade universal. Pretende-se com estas análises, verificar a existência de estruturas de acessibilidade universal às PCD em Angra dos Reis e Paraty, considerando que se tratam de destinos competitivos por excelência e pretende-se identificar quais possíveis rotas de acessibilidade existentes nos municípios, considerando o que já existe e destacando o potencial de cada um dos locais.

De modo específico, para o alcance dos resultados obtidos em campo, foram identificados dispositivos e recursos utilizados para PCD motora, visual e mobilidade reduzida em locais de interesse turístico e, através destas das informações, foi feito um diagnóstico que consiste numa leitura a respeito do panorama de acessibilidade universal nos locais visitados.

## 2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Abordar acessibilidade universal consiste num desafio para as políticas públicas, pois são políticas elaboradas numa conjuntura relativamente recente, de forma mais precisa, no fim da década de 1990. Não apenas as leis como a adequação das estruturas arquitetônicas também começaram a ser pensadas de forma a permitir que pessoas com deficiência tenham acesso aos locais.

Acessibilidade, tão somente, é um conceito amplo que engloba diversas estruturas de caráter social como educação, por exemplo.

A importância sobre abordar acessibilidade universal está na demanda de pessoas com deficiência presentes no mundo. Esta demanda sempre existiu, mas suas necessidades não eram tão relevantes. Entretanto, ao pensar num mundo globalizado, pensa-se também em inclusão, pois não é apenas a tecnologia e a aproximação dos povos que está em evidência quando o assunto é globalização, mas também a inclusão, entendida como a inserção, nos termos de uma determinada ordem social, conforme seus parâmetros institucionalizados politicamente ou sancionados culturalmente (MUTZENBERG, 2006, p. 88). Logo, a inserção da questão da acessibilidade numa sociedade de ordem constituída é, mais do que uma causa humanitária, é um dever do Estado com a pessoa com deficiência, visto que as leis asseguram seus direitos.

A acessibilidade universal utiliza *desenhos universais*, que são a criação e desenvolvimento de desenhos arquitetônicos que facilitam a locomoção de indivíduos que necessitam se locomover. Esta projeção requer um estudo do espaço a fim de torná-lo acessível. Mas nem sempre isto acontece, pois nem todos os lugares planejam e executam sua reordenação visando o uso do espaço por todos. Desenvolver projetos para locomoção através da acessibilidade universal é compreender que os indivíduos são distintos entre si e alguns podem apresentar dificuldades que o impedem de exercer suas funções corporais com 100% de aproveitamento. Por isso a própria arquitetura passa por modificações e repensa conceitos para promover esta integração. Em outras palavras, conforme Duarte:

De fato, a espécie humana não pode ser reduzida a uma medida-padrão e, por conseguinte, toda a arquitetura que se voltar unicamente para a standardização das proporções estará fadada a gerar espaços segregadores. Pessoas com dificuldade de locomoção, idosos, portadores de deficiência, pessoas obesas, gestantes, deficientes visuais, pessoas de baixa ou alta estatura entre outros, representam um grande contingente humano que tem, nos últimos anos, lutado contra as desigualdades de acesso físico no meio edificado (DUARTE, 2003, p. 3).

Esta discussão a respeito de ordenação relaciona-se também ao turismo, pois do ponto de vista do mesmo, a acessibilidade universal, que consta nos Planos Nacionais de Turismo, não é executada e os locais turísticos, cujas demandas são diversas, deixa a desejar neste quesito.

Em sua cartilha intitulada “Estudo de competitividade dos 65 destinos indutores”, o Ministério do Turismo inicia o seu discurso enfatizando um objetivo ousado: “consolidar o Brasil como um dos principais destinos turísticos mundiais” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008, p. 17). O estudo de competitividade proposto para os destinos brasileiros, além de contemplar os aspectos da acessibilidade – em relação às facilidades de infraestrutura de transportes e estradas para chegar ao destino – também objetiva, de forma breve, estruturar a acessibilidade aos locais para pessoas com mobilidade reduzida.

A respeito da análise de acessibilidade universal, foram selecionadas duas amostras de locais de relevância turística no estado do Rio de Janeiro, localizados na chamada microrregião da baía de Ilha Grande, que engloba os municípios de Angra dos Reis e Paraty<sup>3</sup>. Estes municípios possuem relevância turística no estado do Rio de Janeiro e o Ministério do Turismo os classificou como destinos altamente competitivos que compõem a lista dos chamados destinos indutores brasileiros.

No entanto, embora a meta da competitividade esteja associada a vários fatores, inclusive à acessibilidade, alguns destinos deixaram de cumprir esta meta, o que é contra uma premissa constitucional. O artigo 227, parágrafo 2 da Constituição Federal Brasileira determina que: “A lei disporá sobre normas de construção de logradouros e dos edifícios de uso e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”.

Pensar em acessibilidade universal exige especificar quais tipos de deficiências existentes e buscar a melhor forma de amenizar os entraves entre a limitação física e as barreiras urbanas. Embora todas as deficiências mereçam ser analisadas, o interesse desta pesquisa está nas deficiências que se deparam com a questão das barreiras urbanas e obstáculos que impedem a locomoção e, por consequência, limitam a percepção do deficiente, de maneira que a experiência com o local não acontece tão facilmente. Portanto o público-alvo a ser considerado são os deficientes visuais (cegos ou baixa visão), os deficientes motores (cadeirantes), e pessoas com mobilidade reduzida, pois na ocorrência de adaptação dos locais, o indivíduo ganha um pouco mais de autonomia para sua locomoção, facilitando então sua percepção sobre o local.

Apesar de o lazer ser uma motivação e o turismo um meio de desenvolver esta motivação, neste trabalho a proposta de turismo para pessoas com mobilidade reduzida se concentrará, em sua maior parte, nos estudos de lazer para tomar como pressuposto o turismo inclusivo e a oportunidade dos deficientes de viajar ao considerar a estrutura (vias, locais públicos, prédios, serviços) que os destinos possuem.

Como o lazer representa uma oportunidade de libertação e desopilação das costumeiras obrigações do indivíduo, considera-se o que seja importante no que tange à saúde individual, pois, de acordo com Marcolan (2013, p. 290):

A atividade física, além de proporcionar resultados satisfatórios para a saúde física, assim como as atividades recreativas e de lazer, atuam como mecanismos compensatórios frente ao estresse, à angústia, à ansiedade e a outros transtornos

---

<sup>3</sup> Denominação estipulada pelo IBGE em divisões geográficas. Disponível em <[ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao\\_do\\_territorio/estrutura\\_territorial/divisao\\_territorial/2016/DTB\\_2016\\_v2.zip](ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/estrutura_territorial/divisao_territorial/2016/DTB_2016_v2.zip)>

mentais, especialmente por suas características socializantes, agindo como aliviadores das tensões, renovando as energias e proporcionando prazer, relaxamento e bem-estar, trazendo contribuições à saúde mental dos seus praticantes.

Ao considerar uma viagem de lazer como motivação, a importância do lazer é entendida quando observamos o aperfeiçoamento dos serviços turísticos que visam a captação e a aderência de seus serviços oferecendo à PCD um bem de caráter intangível, cujo retorno se reflete num bem-estar subjetivo. Viajar é uma forma de buscar lazer e, é a partir desta premissa que este trabalho se apoia. No entanto para aperfeiçoar os serviços, é importante que as vias de acesso ao destino, bem como seu entorno e infraestrutura estejam adequados à PCD, pois o destino é o local onde as ações serão desenvolvidas.

Quanto ao respaldo legal, apesar de haver políticas públicas que assegurem os direitos de pessoas com deficiência em geral, algumas falhas ocorrem quando municípios turísticos não estão preparados para recebê-los. Sem esta adaptação não há direito a cidade, não há cumprimento da lei ou tampouco há inclusão deste público.

Trata-se de uma pesquisa de caráter multidisciplinar devido sua aplicação em ramos de estudos que se interligam através de questionamentos e análises *in loco* feitos na microrregião da Baía de Ilha Grande. Para cada questionamento, uma reflexão e resposta a respeito do fenômeno da acessibilidade universal sob o olhar das ciências sociais, arquitetura, geografia e turismo. Esta pesquisa contribui para pensar sobre a forma como as políticas públicas de acessibilidade são aplicadas de forma concreta, bem como mostrar o que já foi feito dentro da perspectiva que envolve a atividade turística.

Considerando que o turismo é, também, uma atividade de consumo, propõe-se um estudo que analise as características de Angra dos Reis e Paraty e de que forma a acessibilidade para as pessoas com deficiência motora e visual está sendo tratada, pois ao adaptar os locais, os impactos pelo desenvolvimento destes espaços acessíveis podem ser minimizados a fim de diminuir, também, os efeitos da exclusão social.

A microrregião da baía da Ilha Grande está localizada ao sul do estado do Rio de Janeiro e compreende os municípios de Angra dos Reis e Paraty. Trata-se de uma região turisticamente relevante por sua formação natural e histórico-cultural, além de compor o quadro dos destinos indutores de turismo no estado do Rio de Janeiro – que são locais consolidados pelo Ministério do Turismo como referência turística em seus estados de origem. A localização destes destinos no mapa do estado do Rio de Janeiro está a seguir.



Figura 1 Representação do estado do Rio de Janeiro, destacando a Baía de Ilha Grande. Fonte: SETUR (mapa adaptado pela autora)

Por serem locais de relevância turística, estes municípios têm a responsabilidade de desenvolver o turismo também de forma inclusiva, onde pessoas com deficiência tenham autonomia para visitar. No entanto, a realidade dos locais aponta para um panorama onde eles não estão preparados ou estruturados para receber pessoas com deficiência. Nas cidades onde há a ocorrência de atividade turística, muitas vezes a estrutura das localidades não está devidamente adaptada para receber pessoas com deficiência motora ou mobilidade reduzida. Por mais interessante que seja um local, esta diferença na estrutura é responsável por consequências que se desdobram na esfera social e impossibilitam que pessoas usufruam o local devido a esta desigualdade.

Certos locais possuem problemas na pavimentação e outros, por questões históricas, mantêm as vias irregulares, cujas alterações ocorrem de forma limitada. A Constituição Brasileira, conforme citado, prevê normas de construção que favoreçam as PCD e mobilidade reduzida, o que busca a redução da desigualdade. Além de uma premissa constitucional, também se trata de uma medida legal, pois a lei assegura os direitos à pessoa com deficiência e descreve o lazer como importante, conforme a Lei nº 13146, capítulo IX, artigo 42: “A

pessoa com deficiência tem direito à cultura, ao esporte, ao turismo e ao lazer em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, sendo-lhe garantido o acesso:

I - a bens culturais em formato acessível;

II - a programas de televisão, cinema, teatro e outras atividades culturais e desportivas em formato acessível;

III - a monumentos e locais de importância cultural e a espaços que ofereçam serviços ou eventos culturais e esportivos.

Este estudo de acessibilidade universal feito nos municípios de Angra dos Reis e Paraty levantou informações mais precisas a respeito do que foi feito em relação a acessibilidade universal, pois isto também implica em cidadania. O direito de ir e vir do indivíduo, mesmo portador de deficiência, além de estar respaldado pela lei, também representa um fator de desenvolvimento. Esta relação desenvolvimento e acessibilidade será discutida posteriormente.

## **2.1 Acessibilidade: Marcos Conceituais e Equipamentos Importantes Para Acesso**

O conceito de acessibilidade é amplo, visto que ganha dimensões maiores ao se perceber que a acessibilidade depende do ponto de vista de quem é o indivíduo a ter acesso a algum local. Para entender melhor o conceito de acessibilidade, serão apresentados alguns exemplos.

A acessibilidade pode ser compreendida como uma facilitação dos meios de transporte urbanos aos cidadãos, de maneira que os locais se tornem acessíveis através de diferentes modais. Este tipo de acessibilidade é mais evidente nas cidades porque, na sociedade atual, os indivíduos estão em constante movimento, em todas as partes do mundo. A acessibilidade evoca diversos conceitos ligados às possibilidades de acesso dos indivíduos, ou de grupos sociais, a certas atividades ou a certos serviços que estão presentes na cidade, devendo proporcionar a igualdade de oportunidades aos usuários urbanos e, por isso, o acesso à cidade é um direito de todos. Pode ser considerada como a disponibilidade de instalações (levando em conta os limites de capacidade dos equipamentos urbanos), ou de meios físicos, que permitem esse acesso (considerados, ao mesmo tempo, os meios de transportes e o uso do solo), ou ainda, de acessibilidade socioeconômica (levando em conta a distribuição de renda). (GRINOVER, 2006, p. 37)

Outra forma de promover acessibilidade é na educação. A acessibilidade na educação, dentro do âmbito de discussões sobre acessibilidade pode ser resumida como todas as possibilidades que permitam ao estudante com deficiência frequentar e relacionar-se com a comunidade acadêmica (Garcia, 2008, p. 93). A acessibilidade é um direito constitucional e a educação nas escolas deve contemplar os indivíduos cuja mobilidade é reduzida e cuja deficiência o limita a desenvolver-se cognitivamente. Ainda segundo Garcia (2008, p. 93),

Entretanto, a questão do acesso à educação ainda não está resolvida. Há ainda muito por fazer tanto em termos de condições de cidadania quanto em termos de barreiras arquitetônicas. Apenas alguns exemplos: apesar das normas aprovadas sobre as barreiras arquitetônicas, a maior parte das instituições de ensino continuam a ser verdadeiros quebra-cabeças que podem ser consideradas como expressão física das barreiras sociais, culturais e de discriminação econômica. A acessibilidade arquitetônica não pode ser vista apenas como um conjunto de rampas e medidas a serem respeitadas, mas ser parte de uma filosofia geral de acolhimento, conforto e facilidade em todas as dependências dos edifícios. Nesse sentido, a acessibilidade física das instituições educacionais ainda representa um problema a ser resolvido: a carga de esforço que é solicitada a pessoas com mobilidade reduzida para chegarem à escola, percorrerem os longos corredores, mudarem de salas, deslocarem-se à cantina, entre outros problemas de acesso, muitas vezes tornam-se práticas impossíveis dado que se exige da pessoa com mobilidade reduzida um esforço muito maior do que se exige dos outros estudantes. Esse fato não contribui para uma igualdade de oportunidades.

A tecnologia se mostra uma grande aliada na acessibilidade e na educação, pois muitos recursos tecnológicos auxiliam a pessoa com deficiência a interagir com o ambiente, proporcionando condições para que a pessoa finalmente tenha acesso ao lugar.

Outro conceito de acessibilidade estudado é chamado de *acessibilidade universal*. Trata-se de uma padronização arquitetônica que visa a inclusão a partir de um projeto elaborado na infraestrutura de locais públicos ou edificações cujas transformações facilitam o trânsito de PCD ou mobilidade reduzida. Esta adaptação se dá através de objetos, equipamentos e sinalizações que promovem a locomoção e a orientação do indivíduo. A ideia deste padrão de acessibilidade se estende a parâmetros pré-estabelecidos mundialmente, ou seja, não é algo único e exclusivo. O conceito de acessibilidade universal remete a uma nova forma de pensar a arquitetura das cidades, a construção de formas alternativas de comunicação nas diferentes áreas da deficiência, mas especialmente na construção de uma nova cultura. Construir um mundo acessível para todos requer desmontar velhos conceitos de homogeneidade e perceber a imensa riqueza presente na diversidade (FERNANDES, 2013, p. 290).

Salienta-se que a nomenclatura *deficiente* ou seu substantivo *deficiência* é de base legal e não representa uma condição depreciativa, mas um destaque à condição física do indivíduo que merece atenção por sua especificidade. A lei que protege e assegura a condição dos indivíduos se intitula Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência<sup>4</sup>.

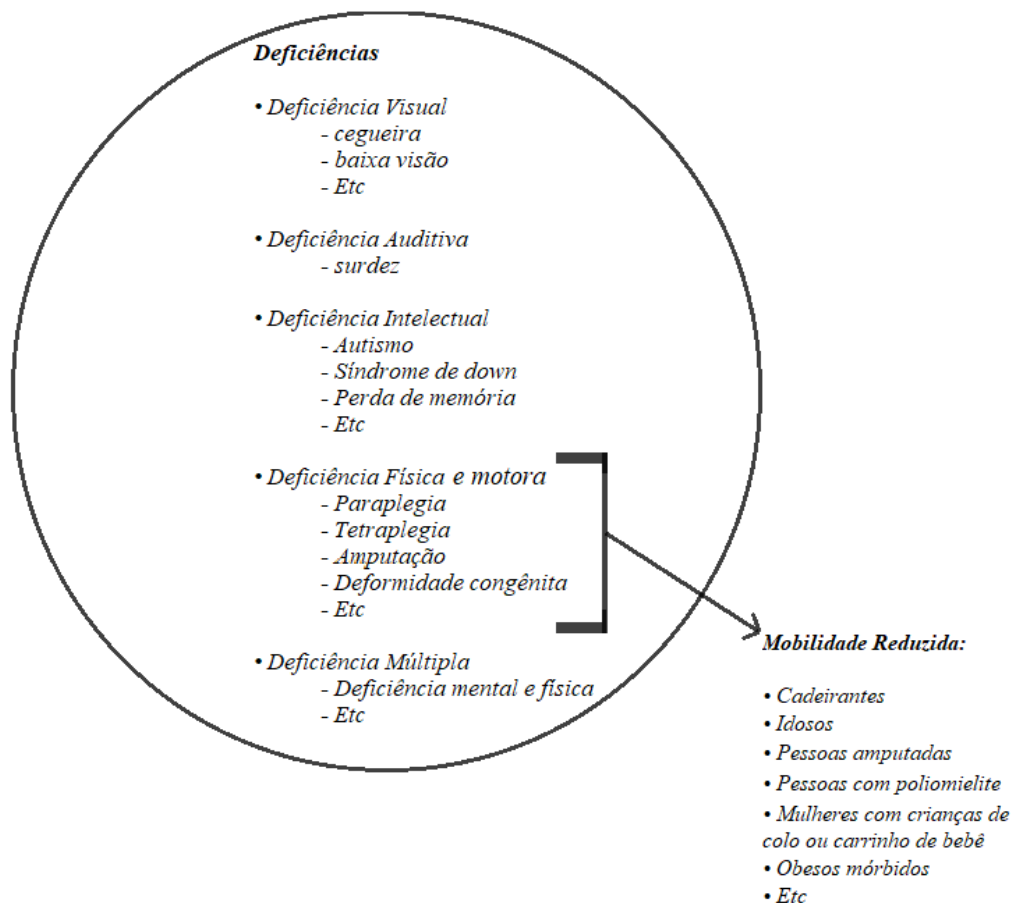
Além da acessibilidade universal, um termo a ser estudado neste trabalho é a *mobilidade reduzida*. O conceito de mobilidade reduzida está previsto no artigo 3, inciso IX, da Lei 13.146 de 2015:

pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso.

---

<sup>4</sup> Lei nº 13146, de 06 de julho de 2015.

Embora a mobilidade reduzida englobe conceitualmente os indivíduos com deficiência motora, o termo se enfatiza neste trabalho para destacar os “derivados” desta situação: idosos, gestantes, pessoas com carrinho de bebê, pessoas com membros inferiores comprometidos, etc. De forma ilustrativa na figura 02 é apresentado uma síntese do que representam as deficiências e mobilidade reduzida.



**Figura 2** Síntese explicativa sobre deficiências e mobilidade reduzida Fonte: (desenvolvido pela autora)

Deficiências motoras representam mobilidade reduzida, mas a mobilidade reduzida não necessariamente representa as deficiências gerais pois algumas dificuldades que reduzem a mobilidade são impedimentos naturais, como, por exemplo, a velhice (e a condição natural do idoso), um responsável com criança de colo ou responsável com criança pequena quando o infante ainda dá seus primeiros passos. A mobilidade reduzida dificulta o turista que precisa se locomover em seu passeio, mas com os equipamentos de acessibilidade adequados e uma estrutura favorável, este passeio não se torna penoso.

Aqui concentra-se em apontar, dentro do âmbito turístico, o quanto já foi feito em relação aos turistas com mobilidade reduzida, considerando que eles têm o mesmo direito à cidade que qualquer outra pessoa. O direito à cidade, além de constitucional, representa um fator de desenvolvimento. Sob o ponto de vista de Fernandes (2013, p. 287):



É a sociedade que precisa, por meio de suas diferentes instituições e instâncias, adequar-se às diferenças singulares dos sujeitos que a compõem. Uma sociedade só poderá se desenvolver democraticamente e propiciar o espaço de humanidade para seus cidadãos quando estiver capacitada a atender às diferentes necessidades e peculiaridades dos seres sociais que vivem suas vidas cotidianamente em seu contexto.

Observa-se que a adaptação aos moldes da acessibilidade não deve estar atrelada à motivação competitiva influenciada por um padrão eurocentrista – que considera o modelo de desenvolvimento dos países europeus o mais adequado e o melhor para todo o mundo. Ao contrário, trata-se da efetivação de uma política pública de inclusão cujo trabalho ainda está aquém do que deveria ter sido feito – em relação à infraestrutura das ruas.

A inclusão e a acessibilidade finalmente se estendem a atividade turística e, como a demanda da atividade é heterogênea, um novo público passou a ser considerado. Graças à flexibilização do turismo, as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida podem usufruir melhor do entretenimento que lhes é de direito, quando a motivação da viagem é o lazer. De acordo com o IBGE, no censo realizado no ano de 2010, no estado do Rio de Janeiro, em quase 60% dos 92 municípios, de 23% até 35% da população possui alguma necessidade especial. Considerando que a estimativa do IBGE para 2017 prevê uma população de 16.718.956 habitantes no estado do Rio de Janeiro, significa que acessibilidade não é uma temática para ser deixada em segundo plano. No entanto, vale observar que não há qualquer estatística de órgãos públicos que meça quantos são os deficientes físicos que viajam pelo Brasil ou quais atividades praticam. A ausência destes dados faz com que o plano de acessibilidade universal estipulado nos estudos de competitividade pareçam vãos, dado a falta de precisão a respeito de quantas pessoas visitam o destino, quantas não visitam, e o que poderia ser feito para abraçar este público.

Embora este trabalho possua foco nos visitantes/turistas com deficiência motora, visual ou mobilidade reduzida, o objetivo de fazer um levantamento nos recursos e equipamentos existentes nos municípios de Angra dos Reis e Paraty se dá pela concepção de que quando o turista com deficiência viaja para deleite pessoal, lazer e entretenimento é algo que precisa estar ao seu alcance. Como qualquer consumidor que opta por fazer atividades de lazer, a PCD motora ou mobilidade reduzida também possui este direito assegurado por lei. Mais que uma atividade, trata-se de um escape da rotina de uma sociedade que, muitas vezes, não é justa com esta pessoa devido à sua falta de mobilidade ou coordenação e também porque o mesmo se encontra limitado a ir em muitos lugares porque a estrutura das ruas e dos meios de transporte não são favoráveis para que este se desloque.

Em situações de tours, o turista/visitante com deficiência se locomove utilizando equipamentos com fins de ajuda no deslocamento. A importância do uso destes equipamentos está na promoção do acesso e da possibilidade real que a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida possui de ter seus obstáculos amenizados. Equipamentos para PCD são desenvolvidos com o intuito de facilitar o acesso aos locais. Como este trabalho se concentra na pessoa com deficiência motora, visual ou mobilidade reduzida, serão descritos aqui alguns exemplos de equipamentos que visam a promoção do acesso. A começar pela deficiência motora.

A *cadeira de rodas*, que é um equipamento de uso para pessoas com mobilidade nula ou reduzida é o símbolo da acessibilidade universal, a cadeira de rodas possui uma série de modelos e adaptações, podendo ser automáticas, manuais ou anfíbias, é um equipamento útil à locomoção de quem precisa. As *cadeiras anfíbias* representam um uso específico para pessoas com deficiência motora que desejam aproveitar banhos de mar ou rios, pois trata-se de um equipamento para este fim. Na Figura 03 é apresentado um exemplo de uma cadeira anfíbia.



**Figura 3** Cadeiras anfíbias. Fonte: Projeto Praia para todos

Para quem possui deficiência motora e utiliza a cadeira de rodas, é importante caminhar por calçadas planas e nem sempre este acesso é facilitado. Conforme a Figura 04, percebe-se a dificuldade ao transitar por ruas ou calçadas com obstáculos ou acidentes.



**Figura 4** Mãe e irmã empurram cadeira de rodas do estudante em Sorocaba Fonte:  
Reprodução/TV TEM

Muitas ruas e calçadas acidentadas apresentam patamares elevados que dificultam o acesso à pessoa com deficiência e, para isso são construídas *rampas* para uso em ruas acidentadas ou acesso a construções. As rampas podem ser concretas ou móveis, mas sua projeção deve obedecer às normas de acessibilidade do documento NBR 9050 para que sua inclinação não seja tão acentuada que inviabilize o uso por um cadeirante ou pessoa com mobilidade reduzida. Muitas rampas ou vias/calçadas possuem *piso tátil*, utilizado por pessoas com deficiência visual, com indicativos táteis – direcional ou de alerta – que os permitem saber quando devem permanecer caminhando (direcional) ou quando parar por um acidente no solo após o piso ou um alerta para a mudança no padrão da inclinação (alerta). O exemplo pode ser visto na Figura 05.



**Figura 5** Estação de VLT na cidade do Rio de Janeiro: piso nivelado com plataforma, rampa, piso tátil e corrimão. Fonte: Portal G1

Outra ferramenta de uso funcional são as *bengalas* ou *muletas* que auxiliam no suporte da PCD. Ambas as ferramentas são diferentes em relação ao seu uso. Enquanto a bengala consiste num mecanismo para orientação da PCD visual, as muletas auxiliam a pessoa com mobilidade reduzida que tenham seus membros inferiores enfraquecidos ou um deles amputados. As bengalas possuem cor verde ou podem ser branca e vermelha na extremidade, que informam o grau de deficiência visual a pessoa possui. A cor verde indica que o indivíduo apresenta baixa visão e a vermelha indica que o indivíduo possui surdocegueira<sup>5</sup>. Apesar de serem pouco conhecidas no Brasil, tais bengalas são muito utilizadas por PCD visuais. Há ainda as cores branca ou cinza que indicam que o indivíduo possui deficiência visual completa.

Além do uso para deficientes visuais, as bengalas também podem ser de uso para idosos ao ajudar a redistribuir o peso de um membro inferior fraco.

Quanto às muletas, servem para apoio ao corpo da pessoa com mobilidade reduzida quando esta foi afetada por motivos de saúde. Usadas por pessoas que possuem membros amputados ou operados, as muletas servem para manter o equilíbrio do corpo, podendo ser axilares ou de antebraços.

---

<sup>5</sup> Surdocegueira: deficiência que consiste na perda simultânea da audição e da visão.

Nas figuras 06 e 07 são mostradas a diferença entre os tipos de bengalas e muletas existentes.



*Muletas axilares*



*Muletas de antebraço*

**Figura 6** Tipos de muletas existentes. Fonte: Website Dr. Munif Hatem (imagem adaptada pela autora)



**Figura 7** Tipos de bengalas existentes

Para auxiliar a PCD (principalmente cadeirantes) em acesso interno a edificações com escadas, os *elevadores de acessibilidade* são perfeitos aliados. Presentes em ônibus, estações de metrô e alguns edifícios, suas medidas são padronizadas ao tamanho de uma cadeira de rodas, conforme mostra a figura a seguir.



**Figura 8** Elevadores de acessibilidade. Fonte: RBA Elevadores

A acessibilidade universal confere à PCD ou mobilidade reduzida qualidade de vida e autonomia para se locomover. Em turismo, a qualidade de vida é importante para atender as necessidades de locomoção e acesso não apenas do residente do destino, mas também as necessidades de acesso do turista. Entretanto, quando o turista se encontra num destino indutor onde a premissa da acessibilidade não é cumprida, a negligência à lei é clara neste caso, pois a expectativa pela “excelência” do destino se difere da realidade encontrada.

## **2.2. Acessibilidade Universal e Inclusão**

Em épocas que remontam a era pré-cristã, o indivíduo cadeirante ou com deficiências que limitavam sua locomoção era, outrora, excluído da sociedade. Como exemplo de uma referência histórico-cultural, a Bíblia Sagrada apresenta relatos a respeito do trato aos deficientes físicos. Em várias passagens do Novo Testamento são relatados exemplos da

exclusão social onde, para se ter acesso à cura através dos milagres de Jesus Cristo, os deficientes gritavam ou contavam com ajuda de terceiros para se aproximar fisicamente de Jesus e, enfim obter a cura<sup>6</sup>. Este exemplo nos dá a ideia da exclusão social que os indivíduos sofriam. Não havia integração, não havia contato, não havia meio de prover o próprio sustento, então só restava a dependência da caridade alheia, através de esmolas pedidas nas ruas.

Na idade média os mesmos sequer eram considerados, pois a lógica mercantilista e de trabalho apenas considerava indivíduos fisicamente “bons” para o trabalho. Além disto, os indivíduos eram perseguidos por se acreditar, na época, que os mesmos possuíam espíritos ruins. Os deficientes eram abandonados e eliminados devido às suas condições atípicas, e a sociedade legitimava essas ações como sendo normais. Na era cristã, segundo Pessotti (1984), o tratamento variava segundo as concepções de caridade ou castigo predominantes na comunidade em que o deficiente estava inserido (Miranda, 2004, p. 02).

Na idade média os indivíduos com deficiência dependiam da caridade alheia. A mudança de pensamento no que tange ao trato a estes indivíduos se dá no começo do século XX, segundo Miranda (2004, p. 02):

[...] no final do século XIX e meados do século XX, pelo desenvolvimento de escolas e/ou classes especiais em escolas públicas, visando oferecer à pessoa deficiente uma educação à parte. [...] no final do século XX, por volta da década de 70, observa-se um movimento de integração social dos indivíduos que apresentavam deficiência, cujo objetivo era integrá-los em ambientes escolares, o mais próximo possível daqueles oferecidos à pessoa normal.

Com o avanço da medicina e estudos sobre a deficiência, pessoas com alguma limitação física ou psicológica passam a ser incluídas na sociedade. As cidades inclusivas passaram a ser prioridade por se tratar de uma pauta humanitária. A inclusão se dá por meio de iniciativas que viabilizam o acesso de indivíduos com mobilidade reduzida à cidade. No Brasil, estas iniciativas passaram a ser parte da Constituição Federal Brasileira de 1988 que, no artigo 227, parágrafo 2 da Constituição Federal Brasileira determina que: “A lei disporá sobre normas de construção de logradouros e dos edifícios de uso e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”.

No ramo da arquitetura a acessibilidade está incluída nas Diretrizes Curriculares Nacionais dos cursos de graduação de Arquitetura e Urbanismo. Esta inclusão considera a acessibilidade como objeto de estudo e competência necessária à formação do profissional. Esta resolução se encontra no parecer CNE/CES nº112/2005, artigo 6º que estipula:

c) as habilidades necessárias para conceber projetos de arquitetura, urbanismo e paisagismo e para realizar construções, considerando os fatores de custo, de

---

<sup>6</sup> As referências dos relatos a respeito da pessoa com deficiência e a forma como se encontravam estão nas passagens bíblicas situadas no novo testamento, nos livros de Mateus 12:9-13, Marcos 2:1-12, Lucas 18:35-43 e João 5:1-15.

durabilidade, de manutenção e de especificações, bem como os regulamentos legais, e de modo a satisfazer as exigências culturais, econômicas, estéticas, técnicas, ambientais e de acessibilidade dos usuários (DIRETRIZES CURRICULARES - Cursos de Graduação, 2005)

A acessibilidade universal depende da estrutura arquitetônica das ruas. Alguns fatores dificultam a locomoção das PCD, como calçadas de paralelepípedo tombadas pelo patrimônio histórico. Por um viés há a necessidade de resgatar o valor histórico dos conjuntos arquitetônicos antigos. Por outro lado, a limitação física de quem deseja contemplar a beleza dos conjuntos arquitetônicos situados em lugares tombados, mas está impossibilitado, pois as vias ou calçadas não foram projetadas visando o uso por deficientes motores ou visuais.

É a partir das dificuldades enfrentadas por PCD e mobilidade reduzida que a educação dos dias atuais está voltada para a inclusão destes indivíduos em geral, de forma que nenhum cidadão deixe de exercer o seu direito de ir e vir devido às dificuldades apresentadas.

### **2.3 Acessibilidade e Turismo: Ações Práticas e Hospitalidade**

Em turismo a acessibilidade universal está entre a expectativa do cumprimento das políticas públicas e a realidade do que ainda precisa ser alcançado. Não basta que as edificações sejam adaptadas se as calçadas não são. A não continuidade das estruturas de adaptação representam uma barreira aos indivíduos com mobilidade reduzida que necessitam se locomover.

O turismo, como prática de lazer e entretenimento, tem entre suas premissas a hospitalidade e o bem receber. A hospitalidade é a prática que leva a satisfação do visitante através dos bens e serviços que resultam no acolhimento do turista. Para ser hospitaleiro, segundo Dalpiaz:

Para ser hospitaleiro é preciso esmerar-se na excelência dos serviços prestados, educar a comunidade para receber os turistas, investir em infra-estrutura básica, porque a hospitalidade está desde o atendimento na compra dos pacotes, às condições de sinalização, estradas e até a higiene e segurança dos destinos, podendo ser espontânea ou artificial, esta última ocorre quando entidades públicas e/ou privadas, promovem a criação de infraestruturas forjando uma hospitalidade profissional e muitas vezes para uso exclusivos dos turistas. (DALPIAZ, 2010, p. 4)

É importante receber bem através do atendimento. Mas também é importante cuidar da infraestrutura local, principalmente quem possui alguma deficiência a ser considerada. Esta abordagem trata da hospitalidade além da cordialidade humana e da demanda profissional da área de turismo. Enfatiza-se, na citação de Dalpiaz acima a "criação de infraestruturas" e aplicamos à proposta deste trabalho: a análise da acessibilidade universal.



Criar e cuidar da infraestrutura dos locais é uma forma não verbal de mostrar que o local se importa com o turista. E os que precisam utilizar os recursos da acessibilidade universal se sentem acolhidos ao perceber que a eliminação de barreiras foi priorizada e ele pode se locomover sem tantas dificuldades. Esta locomoção o iguala às demais pessoas que se locomovem normalmente e permite que o deficiente visual ou motor perceba o local e dele obtenha experiências positivas.

No que tange as ações práticas que servem como exemplo, desde o desenvolvimento dos Planos Nacionais de Turismo – elaborados a partir do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (em 2003) – a acessibilidade universal, que visa a facilitação do acesso aos locais por pessoas com deficiência motora, visual ou mobilidade reduzida, aparece na edição 2007-2010 do documento, nas linhas iniciais que explicitam os objetivos específicos nas diretrizes do documento. O documento traz como um objetivo específico: “Apoiar a recuperação e a adequação da infraestrutura e dos equipamentos nos destinos turísticos, garantindo a acessibilidade aos portadores de necessidades especiais”. (Ministério do Turismo, 2007, p. 15)

Nos documentos oficiais do Ministério do Turismo, a acessibilidade se refere também aos modais de transportes que viabilizam o acesso do indivíduo ao local. No entanto, para atender às PCD motora, visual ou mobilidade reduzida os transportes necessitam ser equipados com dispositivos que assegurem o acesso ao seu interior de forma segura.

Alguns locais turísticos já dispõem desta estrutura que viabiliza a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida. Esta estrutura permite que tais pessoas possam desfrutar do direito de ir e vir como determina a constituição brasileira e, conseqüentemente a Declaração Universal de Direitos Humanos<sup>7</sup>.

Destinos como Socorro, situado no interior do estado de São Paulo, são locais de referência turística em acessibilidade, pois contam com uma estrutura de apoio ao cadeirante em suas atividades de lazer e em algumas hospedagens. Para garantir que pessoas com mobilidade reduzida, gestantes, crianças e idosos possam aproveitar todas as atividades que o destino oferece, Socorro tornou-se referência em turismo acessível, tendo ganhado o Prêmio Rainha Sofia, outorgado pelo Conselho Real para Deficiência, do governo espanhol. A cidade oferece várias atividades de aventura adaptadas para deficientes e idosos, como tirolesa, arvorismo, rapel e *rafting*. Além disso, a estrutura hoteleira da cidade está adaptada para receber hóspedes com mobilidade reduzida (PORTAL DE TURISMO DE SOCORRO, 2017).

Outro destino que sofreu modificações e adaptações foi Bonito, situado em Mato Grosso do Sul. Conhecido por ser referência em atividades de ecoturismo do Brasil devido à presença de rios, parques ecológicos e trilhas ambientalmente preservadas e cuidadas pelo poder público, estes lugares contam com infraestrutura adaptada à pessoas com deficiência motora. Em 2015 a prefeitura de Bonito reiniciou as obras de pavimentação e adaptação de acessibilidade para cadeirantes. De acordo com o Portal da Prefeitura de Bonito, em 2011, o Município firmou os contratos nº 123/2011 e nº 124/2011 com a empresa [MG Construtora LTDA] para executar as obras, porém, em agosto de 2012, as obras foram paralisadas e inacabadas. No ano de 2015, após acordo com o Município, a empresa resolveu retomar os serviços pendentes aprovados no ato da contratação, que compreende a manutenção da drenagem e pavimentação executadas anteriormente, reparos de meio fio, implantação de

---

<sup>7</sup> Artigo XIII da Declaração Universal de Direitos Humanos, 1948.

sinalização e rampas de acesso para portadores de necessidades especiais (Portal da Prefeitura de Bonito, 2015, grifo meu).

Vale ressaltar que Bonito, de acordo com o Ministério do Turismo, compõe a lista dos destinos indutores da região centro-oeste do país e como tal, uma referência nacional. Para ser uma referência nacional, vários fatores são considerados, inclusive o quão acessíveis estas cidades são. A acessibilidade universal é um desafio em locais ambientais devido aos desníveis do solo ou acidentes geográficos existentes. E em Bonito este desafio é notório devido aos atrativos naturais que se destacam no turismo local. Além do poder público que viabilizou a pavimentação do local, iniciativas privadas como agências de turismo ou meios de hospedagens oferecem serviços voltados à facilitação da locomoção destes indivíduos.

Em uma notícia em seu portal eletrônico, o Ministério do Turismo destaca algumas cidades brasileiras com estruturas acessíveis, a saber: Salvador (Bahia), Foz do Iguaçu (Paraná), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), São Paulo (São Paulo) e Fortaleza (Ceará). A notícia afirma que “lugares acessíveis atraem mais turistas” (Ministério do Turismo, 2017). Além do cumprimento das normas de acessibilidade contidas na Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e das leis que determinam que a acessibilidade universal deve ser desenvolvida, a questão do alargamento da demanda através da viabilização das estruturas acessíveis e o consequente lucro é algo que vale mencionar, pois é a evidência do alcance do capitalismo que atua de forma conveniente em iniciativas aparentemente solidárias, mas que objetivam o lucro.

Todas as cidades listadas na notícia acima fazem parte da lista de destinos indutores de turismo no Brasil. As características destas cidades e o porquê da denominação “destinos indutores” será visto no próximo capítulo, assim como os elementos que norteiam esta denominação, como a competitividade.

### **2.3.1 Legislação e normatização**

Em turismo, a alta demanda da atividade e a capacidade de reinvenção e criação de novos produtos turísticos permite que haja mais pessoas dispostas a investir em viagens a favor de seu bem-estar.

A lei nacional que regulamenta normas de acessibilidade às pessoas com deficiência é a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Através dela são definidos conceitos, critérios e normas que posteriormente o Ministério do Turismo, em seu documento intitulado Plano Nacional de Turismo (desenvolvido a partir de 2007) utilizará para fundamentar as normas de acessibilidade aplicadas à atividade turística.

Além da regulação das normas de acessibilidade, há a lei que trata do direito da pessoa com deficiência. Trata-se da lei nº 13146 que trata dos direitos, das prerrogativas e asseguramento da condição de igualdade. Esta lei também é importante a fim de entender em que contexto está baseada a valorização da acessibilidade universal aplicada na atividade turística que é, de forma simples, uma atividade de bens e serviços. Quando estes bens ou serviços não estão disponíveis, apenas mostra que o mercado não está preparado. E no que tange a acessibilidade universal, a lei assegura a condição de igualdade, mas a realidade é

diferente, pois enfrenta os embargos e a não prioridade da implantação dos equipamentos que viabilizam a acessibilidade.

É para turistas com deficiência que a acessibilidade universal se dedica. Além do apoio constitucional – o direito de ir e vir – o apoio na atividade turística através de uma legislação que respalda a atividade é algo existente. É mais que ter rampas de acesso a locais turísticos; trata-se de uma estrutura complexa que viabilize o acesso do indivíduo com deficiência motora e mobilidade reduzida ao local. Ou, considerando a definição de acessibilidade de acordo com as normas ABNT NBR 9050,

possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT NBR 9050, 2015, p. 16)

De forma específica, a legislação turística cita a questão da acessibilidade como algo importante, amparado pela lei já existente. O vigente Plano Nacional de Turismo 2018-2022 enfatiza o investimento feito em obras de reestruturação de ruas e calçadas à turistas com deficiência motora e mobilidade reduzida. Mas no tópico que aborda as estratégias de atuação do setor turístico, na linha de atuação intitulada *estruturação do turismo brasileiro*, o Plano prevê uma melhora na infraestrutura do setor turístico, considerando também a questão da acessibilidade. De forma mais específica, o Plano estabelece que

Estados e municípios, individualmente ou em parceria com o Governo Federal, têm o compromisso de apoiar os investimentos de infraestrutura e sinalização turística, para permitir a expansão da atividade e a melhoria da qualidade dos destinos e produtos das regiões turísticas brasileiras, com base nos princípios da sustentabilidade, garantindo acessibilidade às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2017, p. 98).

A lei que regulamenta a acessibilidade existe. O Plano Nacional de Turismo que determina os rumos a serem tomados no turismo brasileiro também existe e, conforme lido, o Plano estabelece como meta o investimento à infraestrutura de acessibilidade. Porém alguns lugares turísticos ainda não dispõem de infraestrutura de acessibilidade que atenda às necessidades dos turistas com deficiência motora, visual ou com mobilidade reduzida. Por isto o trabalho de investigação em campo desta pesquisa se concentra em analisar a maneira como os destinos trabalham com a acessibilidade universal.

Nas leis federais que mencionam a acessibilidade no Brasil, pode-se observar que elas surgiram em tempo recente em relação às normas técnicas da ABNT. E em turismo cada documento insere a acessibilidade como meta prioritária e cada edição dos documentos a meta se repete. Tanto as leis federais quanto as normas técnicas e os manuais de turismo procuram destacar a acessibilidade universal como medida executiva a ser priorizada.

De forma cronológica, serão mostrados no quadro 01 os marcos legais que regulamentam a acessibilidade no Brasil e em quais épocas ocorreram.

**Quadro 1** Ordem cronológica dos marcos legais que regulamentam a acessibilidade no Brasil (continua)

	<b>Data</b>	<b>Documento</b>	<b>Detalhes/Objetivo</b>
<b>Leis Federais</b>	19 de dezembro de 2000	Lei nº 10.098	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e dá outras providências.
	2015	Lei nº 13.146	Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).
<b>Normas técnicas</b>	1983 2004 2015	ABNT NBR 9050	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos
<b>Turismo</b>	2003-2007 2007-2010 2013-2016 2018-2022	Plano Nacional de Turismo	Instrumento que estabelece diretrizes e estratégias para a implementação da Política Nacional de Turismo. O objetivo principal desse documento é ordenar as ações do setor público, orientando o esforço do Estado e a utilização dos recursos públicos para o desenvolvimento do turismo.
	2006	Turismo e Acessibilidade: manual de orientações	Este Manual tem o intuito de orientar e instrumentalizar o setor turístico para a promoção da acessibilidade às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida

Fonte: Elaboração própria.

## Quadro 1 Continuação

<b>Turismo</b>	2007	Estudo de Competitividade dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional – relatório Brasil	Apresentação dos destinos indutores brasileiros, o critério de escolha dos mesmos e quais indicadores foram considerados ao levantar este estudo.
----------------	------	--	---

Fonte: Elaboração própria.

Alguns destinos turísticos no Brasil já viraram referência no que tange a acessibilidade universal. Estas referências serão discutidas a seguir e, graças a estes exemplos, poderemos entender de que forma a acessibilidade universal está sendo desenvolvida na prática. Destinos acessíveis são destinos que cumpriram em grande parte as normas técnicas e as políticas públicas de forma assertiva, considerando seriamente as necessidades de quem atravessa problemas em sua mobilidade, pois sua gama de opções se torna vasta. No entanto, vale mencionar que não se trata, portanto, de apenas melhorar a prática, os regulamentos, mas sim operar uma transformação cultural na abordagem da questão da acessibilidade com tema central da equidade e democracia. Neste sentido é fundamental iniciar este debate não só entre técnicos, mas também incluindo políticos e a sociedade civil. Um dos instrumentos para que se inicie este debate poderá ser uma jornada de participação com vista à elaboração de uma Carta Municipal do Direito à Acessibilidade Universal e Inclusiva. Será nesse contexto que a mobilidade reduzida em espaço público deve ser debatida - o direito ao acesso como algo central a um desejo de inclusão social (grupos etários, classes sociais, modos de transportes). Há que evitar grupos de trabalho ou sessões onde só estejam presentes ONGs que se dediquem especificamente à mobilidade de portadores de deficiência – foi esta a política do século passado e falhou. (ALVES, 2006, p. 14).

### 2.3.2 A acessibilidade universal e a preservação do patrimônio histórico

Apesar da existência da Lei federal nº 13146 que, conforme mencionada, trata de forma específica o asseguramento e promoção de igualdade para pessoas com deficiência, a acessibilidade universal se depara com uma questão que interfere na atividade turística: a preservação ao patrimônio histórico que, no Brasil, é de responsabilidade do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

O decreto-lei que institui a preservação dos bens patrimoniais, móveis ou imóveis, e que também autoriza o tombamento<sup>8</sup> do patrimônio, é o decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que em seu Artigo 1º já define o que é patrimônio:

---

<sup>8</sup> tombamento: trata-se do ato de reconhecer, em esfera pública, a importância histórica de um monumento ou bem, de forma a preservá-lo.

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (GOVERNO FEDERAL, 1937)

Entretanto, os bens patrimoniais públicos, quando tombados, não podem ser alterados em sua estrutura original, pois conforme o Artigo 17 desta lei:

As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado. (GOVERNO FEDERAL, 1937)

Considerando que o decreto-lei de tombamento entrou em vigor muito antes da lei de igualdade à pessoa com deficiência, podemos perceber que a prioridade à pessoa com deficiência é um fenômeno recente que repercutiu em forma de lei e aborda situações onde não deve haver impedimento à pessoa com deficiência, inclusive na atividade turística, conforme mostra o capítulo IX da lei nº 13146, que trata do direito à cultura, ao esporte, ao turismo e ao lazer. Mais precisamente o Artigo 43 da lei nº 13146 afirma que

O poder público deve promover a participação da pessoa com deficiência em atividades artísticas, intelectuais, culturais, esportivas e recreativas, com vistas ao seu protagonismo, devendo: I - incentivar a provisão de instrução, de treinamento e de recursos adequados, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas; II - assegurar acessibilidade nos locais de eventos e nos serviços prestados por pessoa ou entidade envolvida na organização das atividades de que trata este artigo (Governo FEDERAL, 2015)

As duas leis se aplicam a casos diferentes e, ao aplicar ambas as ideias à necessidade de desenvolver a acessibilidade universal, nos remetemos ao asseguramento da igualdade de condições e o ir e vir a qualquer lugar, pois este lugar deve ser acessível, de acordo com a Lei nº 10.098.

Ao buscar atender às exigências da lei federal nº 10098 – entre outras resoluções a nível federal – o documento do IPHAN intitulado *Instrução Normativa nº 1*, de 25 de novembro de 2003, que “dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica”, determina condições que regulamentam a acessibilidade em bens imóveis tombados pelo patrimônio histórico e a maneira como estes devem estar dispostos no imobiliário. Este documento, além de esclarecer os critérios de implantação da acessibilidade e as diretrizes, também traz em seu conteúdo a base necessária para desmistificar ou explicar a não alteração dos bens tombados trazida no decreto-lei que instituiu a preservação dos bens patrimoniais, móveis ou imóveis, e que também autoriza o tombamento do patrimônio.

Em turismo há destinos de interesse histórico que caracterizam e identificam o local. Estes locais se encontram abertos a visitas turísticas e em seu interior normalmente são mantidas características originais do imóvel. O desafio da acessibilidade universal está em fazer a lei ser cumprida e também buscar alternativas que permitam que a PCD visual, motora e mobilidade reduzida tenha acesso aos locais históricos tombados de forma que a arquitetura não seja alterada, mas adaptada. É o equilíbrio entre a preservação da memória local e oportunidade de igualdade de acesso aos portadores de deficiência motora, conforme expõe Cohen:

No caso da acessibilidade às ambiências dos museus tombados pelo IPHAN (...), algumas delas estão localizadas em cidades históricas, como é o caso de Paraty e Vassouras, que não são apenas palcos de uma vida passada preservada na memória. As valiosas contribuições teóricas fornecidas por José Guilherme Cantor Magnani (2007) nos sinalizam para o fato de que a vida ainda pulsa nestes lugares e que preservar um patrimônio também significa assumir e selecionar critérios universais que possam ser compartilhados por PCDs no seu usufruto igualitário destes bens culturais. Entretanto, parece haver uma enorme resistência pela descaracterização que a maioria das adaptações pode causar ao museu e bem tombado. Esta relação entre os usuários com os órgãos preservacionistas é, para Magnani, conflitante “seja no que diz respeito aos critérios de escolha, seja com respeito à intervenção do Estado através do mecanismo de tombamento” (MAGNANI, 2007, p. 283; COHEN, 2010, p. 02)

Contudo, ao abordar sobre os locais de interesse turístico em Angra dos Reis e Paraty, haverá locais de interesse histórico que apresentam esta dicotomia: turismo acessível e turismo histórico preservado. E os estudos de competitividade dos destinos sequer abordam esta problemática como uma hipótese que impede a integralização da acessibilidade nos destinos.

## **2.4 Desenvolvimento Social à Luz da Acessibilidade Universal**

Este tópico pretende abordar uma reflexão a respeito das cidades, seu desenvolvimento e o quanto este desenvolvimento tangencia a acessibilidade universal. Considerando que a integração de indivíduos com deficiência motora ou visual são o público-alvo desta dissertação, começamos a pensar como esta integração acontece nas cidades contemporâneas.

As cidades contemporâneas são competitivas, são o espaço da produtividade – conforme já mencionado em tópicos anteriores – mas também são o espaço da diversidade e da integração.

Uma das ideias sobre o conceito de cidade abordada pela autora Raquel Rolnik em seu livro intitulado “O que é cidade”, traz uma reflexão a respeito das cidades políticas que envolvem a participação dos cidadãos na vida pública – baseado no conceito romano de *civitas* – e o espaço de produção e consumo. Segundo Rolnik, a relação morador da cidade/poder urbano pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem cidade significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma

relação política. Assim, ser habitante de cidade significa participar de alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos (ROLNIK, 1988, p. 13). Aplicando a ideia de forma particular às cidades de Angra dos Reis e Paraty, produz-se e consome-se turismo e a participação dos habitantes da cidade na atividade turística faz parte da função produtiva que a cidade possui.

Cidades inclusivas são cidades cujo tipo de gestão se concentra também em incluir indivíduos que outrora se viam excluídos. Esta inclusão pode ocorrer por meio de iniciativas – públicas ou privadas – que possibilitam a locomoção do indivíduo, diminuindo as barreiras físicas que o impedem. O crescimento das cidades – o palco da vida urbana e dos negócios – e a nova visão a respeito da inclusão social permite a reflexão sobre a maneira como a administração pública gere uma cidade, considerando os cidadãos que nela vivem, de forma que ela seja acessível.

Quanto a esta inclusão, importante mencionar uma análise interessante a respeito da forma física que assumiu a cidade é feita por Jan Gehl que traça um panorama entre o antes/depois das cidades. Atualmente, com o crescimento populacional e o aumento do volume de carros, as pessoas se “espremem” nas calçadas e se deparam com obstáculos.

Para que uma caminhada seja confortável, inclusive quanto às distâncias e ao ritmo aceitáveis, é preciso que haja espaço para andar, sem muitas interrupções ou obstáculos. Muitas vezes estas qualidades estão presentes em áreas exclusivas para pedestres, mas são raras nas calçadas de muitas cidades. Pelo contrário, é impressionante observar quantos obstáculos e dificuldades foram incorporados à paisagem do pedestre no decorrer dos anos. Sinais de tráfego, postes de iluminação, parquímetros e todos os tipos de aparelhos de controle são sistematicamente colocados nas calçadas para não "atrapalhar a rua". Veículos estacionados sobre a calçada ou em parte dela, bicicletas mal estacionadas, anúncios e placas dispostos desordenadamente completam o quadro, onde os pedestres precisam manobrar, como esquiadores descendo uma pista de slalom, para andar e uma calçada que, já de início, é estreita demais. (GEHL, 2013, p. 123)

Este panorama mencionado por Gehl aborda dificuldades que um pedestre comum atravessa ao se locomover pela cidade. Mas estes obstáculos se agravam quando um deficiente visual ou um deficiente motor – completo ou parcial – precisa se locomover por estas calçadas.

A partir desta abordagem, refletimos nas seguintes questões: para quem se destina o planejamento físico da cidade? Se existem políticas públicas que atendem às necessidades dos menos favorecidos, qual o embargo que as cidades encontram para concretizar as políticas voltadas à PCD, em geral? Considerando que o desenvolvimento é transformação positiva, também questionamos: que tipo de transformação positiva se espera de cidades turísticas como Angra dos Reis e Paraty?

O desenvolvimento de Angra dos Reis e Paraty, motivado pela atividade turística local, é um pequeno exemplo sobre como as identidades presentes no município ganharam visibilidade com o turismo e, de forma intrínseca, se inserem no contexto de globalização – entendido como a diminuição de fronteiras e a ampliação de possibilidades de interação com outras localidades, sem a perda da própria identidade. No entanto, este desenvolvimento



apresenta, segundo Teune, uma dualidade que se apresenta como consequência da globalização

À medida que o mundo se tornou maior para quase todos, assim também, como reação, se tornou mais forte a importância da realidade local e a das identidades primordiais. Num mundo de globalização e democracia, uma e outra agentes de inclusão, a identidade e o seu corolário de exclusividade ganharam força como fatores de compensação. É a nível local que estas duas realidades se enfrentam, uma chamando globalmente para a inclusão e o desenvolvimento; a outra construindo barreiras para contrabalançar as invasões assimiladoras. As forças da globalidade e da democracia são seguramente mais fortes que as velhas identidades, mas ambas - novas e velhas identidades - permanecerão no seio das comunidades locais. Elas estão envolvidas no processo de globalização, ao mesmo tempo que constituem um refúgio para aqueles que procuram escapar a esses processos e manter as seguranças do que era antigo. O papel do local é, assim, duplo: ponto de globalização e de desenvolvimento ao mesmo tempo que de resistência à mudança. Isto levou não só a diferenças entre os diversos lugares em alguns predominando o que é global, noutros no que é local - como também levou à coexistência, num mesmo lugar, de características distintas, umas derivando do que é global (como são os edifícios de habitação elevando-se cada vez mais em altura); outras do que é local (desenvolvendo-se em extensão a nível horizontal). (TEUNE, 2005, p. 265)

De locais habitados por indígenas a cidades populosas e turisticamente produtivas, a transformação local em Angra dos Reis e Paraty carrega consigo as velhas características da cidade e as novas perspectivas motivadas pela atividade turística. Entretanto, se estas cidades, dotadas de dinamismo e reconhecidas por seu potencial turístico, ainda possuem lacunas em seu desenvolvimento que apenas integram parcialmente os deficientes físicos, não provendo o acesso dos mesmos aos locais como estipulado nas políticas públicas de turismo, passamos a questionar as prioridades da cidade e sua visão sobre turismo, não de uma perspectiva somente lucrativa, mas de uma perspectiva humana. Se uma cidade turística não provê os recursos necessários para que existam rotas de acessibilidade universal que permitam aos deficientes físicos uma locomoção mais ampliada aos locais, logo falta rever suas prioridades e seu papel ao desenvolver uma atividade turística que atenda e integre este público-alvo: pessoas com deficiência motora e visual.

Contudo, cidades desenvolvidas são, também, cidades que integram e pensam no bem-estar dos cidadãos de forma a diminuir as barreiras físicas que impedem o acesso das pessoas aos locais. Quando a proposta de acessibilidade universal se tornou uma política pública, pensou-se na integração dos indivíduos como uma forma de inserção social. Desenvolvimento não se dá apenas pela integração e melhoria na acessibilidade universal, mas a implantação de seus critérios já é um indicativo de desenvolvimento e, numa escala maior, um passo importante para que hajam cidades acessíveis num tempo futuro.

### 3 MATERIAIS E MÉTODOS

#### 3.1 Destinos Competitivos no Brasil: Dados e Características

O primeiro Plano Nacional de Turismo (2003-2007) diagnosticou algumas falhas presentes no processo de gestão do turismo brasileiro, sendo uma delas a “baixa qualidade e pouca diversidade de produtos turísticos ofertados nos mercados nacional e internacional” (Ministério do Turismo 2003, p. 18). Em seguida, como princípio orientador para desenvolver o turismo, aponta como necessidade: “Devemos incorporar um conjunto de fatores estruturantes que elevem o nível de atratividade e competitividade dos nossos Produtos de maneira a garantir o crescimento dos fluxos turísticos” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2003, p. 19).

Pensando na competitividade entre as cidades brasileiras, na forma que a gestão de turismo encontrava-se e na descentralização da gestão turística dos municípios – que confere autonomia às regiões para gerirem os municípios, o que dá início ao Programa de Regionalização do Turismo, o Ministério do Turismo desenvolveu, em 2007, um documento chamado Estudo de Competitividade dos Destinos Indutores, onde estão reunidos 65 destinos de todo Brasil tidos como referência no turismo nacional. Estes destinos possuem índices analisados separadamente e, em conjunto, compõem elementos determinantes ao desenvolvimento local. Estes destinos funcionavam como uma amostra onde se aplicam critérios de avaliação que permitam a estes destinos desenvolver, tendo alto grau de excelência, o turismo em cada local, impulsionando a competitividade entre os demais destinos turísticos do país. Os responsáveis por estes indicadores são o Ministério do Turismo, em parceria com o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e a Fundação Getúlio Vargas (FGV).

De acordo com o Ministério do Turismo, destinos indutores são

aqueles que possuem infraestrutura básica e turística além de atrativos qualificados e são capazes de atrair e/ou distribuir significativo número de turistas para seu entorno e dinamizar a economia do território em que está inserido.

Ainda de acordo com o Ministério do Turismo, sobre as características que promovem os locais à categoria de destinos indutores:

A identificação desses destinos indutores foi realizada com base em critérios que consideraram primeiramente que: – todas as unidades da Federação e suas capitais deveriam ser contempladas; – cada unidade da Federação deveria ter no mínimo um e no máximo cinco destinos indutores de desenvolvimento turístico regional.

O último balanço dos estudos de competitividade que medem os marcadores de excelência nos destinos indutores, elaborado a nível Brasil, foi em 2015. A relevância destes destinos se dá pela existência de um padrão de competitividade internacional, de forma que o Brasil obtenha destaque frente aos destinos internacionais. Conforme o estudo de competitividade dos 65 destinos indutores,

A construção do índice de competitividade para os destinos turísticos indutores levou em consideração diferentes referenciais conceituais, examinando as características do contexto brasileiro.

O modelo construído contempla a soma ponderada de cinco macrodimensões (infra-estrutura, turismo, políticas públicas, economia e sustentabilidade), divididas em 13 dimensões (infra-estrutura geral, acesso, serviços e equipamentos turísticos, atrativos turísticos, marketing e promoção do destino, políticas públicas, cooperação regional, monitoramento, economia local, capacidade empresarial, aspectos sociais, aspectos ambientais, e aspectos culturais), e analisadas segundo a importância para a competitividade do turismo. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008, p. 65)

Analisando as 13 dimensões, a acessibilidade universal está contida no tópico referente aos *atrativos turísticos*, de forma que os estudos procuraram verificar o quão acessíveis os locais se encontram aos indivíduos com deficiência. De acordo com o estudo,

Outro dado importante mensurado nos atrativos foi o estado da infra-estrutura. Nesse sentido, foram observados in loco, ou por meio de documentação existente, as condições e o estado da estrutura dos atrativos, classificando-os como adequado, regular (com necessidade de algumas melhorias) ou precário (precisando de intervenções emergenciais). Outra informação diretamente relacionada com a estrutura dos atrativos dessas quatro variáveis foi a averiguação de funcionários para a realização de atendimento aos turistas nos principais atrativos. Por fim, foi objeto de exame, para efeitos de competitividade, o cumprimento aos requisitos de acessibilidade, estabelecidos pelo Ministério do Turismo, para portadores de necessidades especiais (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008, p. 43).

Discutir sobre cidades que tenham estrutura de acessibilidade é um desafio, pois boa parte das metrópoles do Brasil não estão adaptadas a PCD ou mobilidade reduzida. E se estas cidades são turísticas, não se encontrará nicho de mercado e a pretendida competitividade será apenas um anseio não cumprido.

A competitividade é um assunto muito discutido no meio turístico, mas no âmbito da economia, as cidades também disputam entre si. Segundo Guedes (2005, p. 16), “na era industrial o aumento da produção e da produtividade é a preocupação essencial, enquanto a eficiência é a principal determinante das atividades econômicas”. Nos dias atuais a busca pela eficiência permanece a mesma; o que muda é a forma como a produtividade ocorre, pois o consumidor mudou, logo, o modo de produção se adequa a nova realidade: uma demanda

exigente que não se conforma com um único produto, padrão e igual aos demais, típico de um modelo fordista de produção, que atualmente não se usa mais.

O estudo de competitividade objetiva detectar os aspectos positivos e negativos existentes no turismo brasileiro, de forma que a atividade alcançasse níveis de excelência e visibilidade tão expressivos quanto muitos destinos turísticos mundiais.

Um dos objetivos do Ministério do Turismo, explicitado em seu documento intitulado Plano Nacional de Turismo (PNT) 2013-2016, é trabalhar para pôr o Brasil em patamares elevados no que tange à competitividade entre os demais países, mais precisamente: “melhorar a qualidade e aumentar a competitividade do turismo brasileiro; e preparar o turismo brasileiro para os megaeventos” (Ministério do Turismo, 2013, p. 08). Trata-se de um objetivo bem ousado se estamos falando de um país cujo cenário econômico e político repercute de forma negativa perante o mundo devido a crescente violência noticiada pela mídia.

Apesar do objetivo ousado, um dado já esperado é apresentado pelo Ministério do Turismo: a chegada de turistas estrangeiros ao Brasil aumentou no período das Olimpíadas. Uma hipótese possível é a execução do evento Olimpíadas de 2016, evento que contou com a presença de vários representantes de todo mundo em diferentes modalidades esportivas. Outra hipótese pode estar ligada à situação econômica do país: com o preço do Dólar em alta, os turistas estrangeiros se sentem estimulados a vir, pois o preço se torna convidativo, conforme demonstra o quadro 2, a seguir.

**Quadro 2** Indicadores econômicos: taxa de câmbio R\$/ US\$ (Venda)

ANO	VARIAÇÃO CAMBIAL
2014	2,3547
2015	3,3387
2016	3,4833

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas - IBGE e Banco Central do Brasil - BACEN.

Conforme se pode verificar no quadro 3, a chegada de turistas internacionais entre 2014 e 2016 mostra o leve crescimento em 2016, o ano das Olimpíadas.

**Quadro 3** Chegada de turistas estrangeiros ao Brasil.

ANO	CHEGADA DE TURISTAS INTERNACIONAIS NO BRASIL
2014	6.429.852
2015	6.305.838
2016	6.578.074
2017	6.588.770
2018	6.621.376

Fonte: Departamento de Polícia Federal e Ministério do Turismo

Graças a este fluxo crescente, inovações em turismo são pensadas a fim de atrair a demanda exigente vinda de fora. No que se refere à posição do Brasil no ranking de países mais visitados de 2016, o país ocupava a 40ª posição, ou seja, ainda há muito que avançar no que tange o turismo brasileiro, se a competitividade é uma meta concreta e real.

Alguns esforços para fazer valer essa competitividade estão sendo feitos. Um deles é investir em inovações na área do turismo e em novos negócios que se apresentem como um diferencial. Apresentar um produto diferencial consiste numa estratégia de gestão que consiste em neutralizar ou superar a vantagem de um oponente ou competidor. Nesse sentido, as estratégias podem ser entendidas como estratégias que direcionam as ações para dentro do domínio da competição direta, onde ameaças e simulações e várias outras manobras são empregadas para obter vantagem. (CANÇADO, 2013, p. 41). Isso quer dizer que as ações estratégicas são motivadas por competição; no caso brasileiro, esta competição se dá entre países e consiste num forte objetivo já especificado no Plano Nacional de Turismo conforme já visto.

A acessibilidade também consiste num serviço diferenciado devido sua dificuldade de adaptação. A acessibilidade universal no turismo encontra barreiras quando ruas ou prédios históricos – tombados pelo patrimônio histórico, artístico e cultural – não são alteradas, então os turistas que necessitam utilizar estas ruas ou ir em determinados locais se encontram impedidos. Por isto este estudo se concentra em detalhar, nos destinos indutores do estado do Rio de Janeiro, quais rotas são utilizadas por estes turistas que apresentam dificuldades de locomoção e verificar em campo até que ponto a acessibilidade universal se faz presente, de fato, nestes destinos.

### **3.2 Baía de Ilha Grande: Dados e Características**

Dos 65 destinos indutores de turismo no Brasil, cinco estão no estado do Rio de Janeiro: Angra dos Reis, Armação dos Búzios, Paraty, Petrópolis e Rio de Janeiro. A baía de Ilha Grande compõe estes destinos competitivos.

Estes destinos foram escolhidos devido suas características regionais responsáveis por receber turistas durante o ano. Os destinos também são definidos pela representatividade econômica mediante ao fluxo de turistas.

Ao sul do estado, a aproximadamente 170 km da capital, na região denominada Costa Verde, há o município de Angra dos Reis. População estimada em 200.407 mil pessoas em 2018 (IBGE), Angra dos Reis também administra outro território próximo à sua costa chamado Ilha Grande. Município cuja vocação turística se concentra nas praias e as mais de 300 ilhas existentes no local, a acessibilidade universal aplicada em Angra dos Reis é um desafio devido ao turismo feito nas ilhas e a expressividade da atividade turística no local. Não se vê nos piers onde atracam os barcos estrutura de acessibilidade projetada para pessoas com deficiência motora ou mobilidade reduzida, e este estudo mostrará se algo tem sido feito, na qualidade de destino indutor.

Ainda ao sul do estado, município vizinho a Angra dos Reis, está o município de Paraty. Com população estimada em 41.454 mil pessoas em 2017 (IBGE), localizado a

aproximadamente 250 km da capital do estado, Paraty é conhecida por ter seu conjunto arquitetônico do centro histórico reconhecido como patrimônio histórico devido a exportação de ouro durante o período colonial brasileiro (entre os séculos XVI e XVIII). As ruas e casas localizadas no centro histórico são tombadas pelo patrimônio histórico e estas construções não são adaptadas, dificultando o acesso às pessoas com deficiência motora e mobilidade reduzida. Além disto, praias e cachoeiras são os atrativos de Paraty e para o acesso a estes, não se vê planos de mobilidade que incluam pessoas com deficiência motora ou mobilidade reduzida, o que é mais um ponto a ser observado neste estudo.

Ao longo dos anos os estudos do Ministério do Turismo têm acompanhado estes destinos, de forma a medir o quão eficientes estes ainda se encontram no que tange aos índices de competitividade que garantem a excelência destes destinos. Apesar das características que marcam os destinos e representam um impeditivo para a execução de projetos de acessibilidade – como destinos/pontos turísticos tombados pelo patrimônio histórico, que não podem ser alterados ou destinos naturais – verifica-se que, mesmo assim, rotas alternativas que tenham estrutura de acessibilidade universal existem de forma controversa nestes lugares. O estudo a respeito do mapeamento dos destinos situados na Baía de Ilha Grande é feito com base em pesquisas de campo, considerando também a logística do deslocamento e o entorno onde este local está situado.

### **3.3 Atuação das Instituições Pró-Deficientes da Baía De Ilha Grande**

A ação de instituições se refere a grupos que se mobilizam em prol de uma causa social. Normalmente estes grupos não possuem relações governamentais, tornando a causa social um trabalho filantrópico.

As políticas públicas existentes de proteção aos deficientes asseguram os direitos, mas não fiscalizam os feitos. No turismo não é diferente: as medições de qualidade feitas nos destinos indutores de turismo, por exemplo, são eficazes na detecção de falhas quanto aos parâmetros de qualidade estabelecidos nos manuais e estudos desenvolvidos pelo Ministério do Turismo, mas muitos locais não consertam suas falhas e não se preocupam com detalhes importantes que interferem no alcance da qualidade turística do destino e o desenvolvimento da acessibilidade nestes locais não acontece de forma abrangente.

A atuação das instituições pró-deficientes estão mais inseridos na realidade do município que o próprio turismo, pois eles vivenciam os problemas existentes diariamente e conhecem as limitações e as barreiras locais de acessibilidade, bem como sabem o que esperar das iniciativas públicas em relação à execução das políticas voltadas à pessoa com deficiência. Muitas destas instituições possuem atividades que envolvem passeios turísticos à pessoas com deficiência a fim de que os mesmos tenham uma alternativa de lazer e entretenimento fora de seu entorno habitual e atendendo às suas necessidades.

O objetivo de abordar estes coletivos acontece porque, embora eles não tenham uma relação direta com a atividade turística, eles vivenciam amiúde o problema da falta de acessibilidade universal, então, para entender o problema que isto acarreta para o turista, primeiro entendemos um pouco sobre como funciona para o morador. Ainda que ambos, turista e morador, não passem pelos mesmos lugares com frequência e, mesmo que as

necessidades e objetivos de ambos sejam outros, alguns serviços são de uso comum (ida a rodoviária, por exemplo) e as vias públicas também são de uso coletivo.

Embora o foco desta pesquisa seja a análise dos locais tendo como público-alvo os turistas deficientes visuais, deficientes motores ou com mobilidade reduzida, procurou-se levantar uma pesquisa sobre as instituições de apoio aos deficientes a fim de ter uma perspectiva pela vivência dos deficientes locais que porventura façam turismo dentro ou fora de seus territórios de origem – mesmo que este território seja turístico. As instituições locais conhecem as vulnerabilidades locais, os entraves e barreiras encontradas e também buscam, em sua maioria, o apoio da prefeitura para desenvolvimento de seus projetos.

As instituições de apoio pesquisadas em Paraty foram: APAE – Associação de Pais e amigos dos Excepcionais e Associação de Caridade São Vicente de Paula. Os quadros 5, 6 e 7 mostram os detalhes a respeito deste trabalho feito em campo no mês de outubro de 2018.

**Quadro 4** APAE – Associação de Pais e amigos dos Excepcionais

<p><b>O que é</b></p>	<p>A APAE é uma instituição filantrópica e não governamental. Trata-se de uma iniciativa presente em vários municípios no Brasil e em Paraty a mesma está localizada fora de seu centro histórico. Seus colaboradores têm seus salários pagos com subvenção concedida pela prefeitura e a instituição possui serviços de apoio e atendimento educacional à pessoa com deficiência.</p>
<p><b>Funcionamento</b></p>	<p>Em Paraty a APAE funciona há 33 anos no município. Atualmente a APAE atende 90 pessoas. Possui serviço de alfabetização para crianças e adultos, atendimento psicológico e estimulação de aprendizagem (serviço pedagógico). Por falta de profissionais atuantes, até o momento da visita à instituição (feita em outubro/2018) a coordenadora geral, sra Clariana, informou que a APAE não conseguiu atender os cegos e os surdos por falta de profissionais na área. A APAE ainda conseguiu uma parceria com a prefeitura de Paraty, trabalhando com profissionais de fonoaudiologia e fisioterapia. Segundo a coordenadora, apenas 2 pais ajudam financeiramente a APAE e muitos de seus assistidos encontram dificuldades devido a não aceitação da família.</p>
<p><b>Relação com o turismo</b></p>	<p>Em dias de eventos na cidade, a instituição se organiza para levar os assistidos pela APAE aos eventos, de forma a integrá-los e oferecer uma opção de lazer, sabendo das dificuldades enfrentadas no caminho devido à limitação física de muitos e as barreiras arquitetônicas existentes na cidade.</p>

**Quadro 5** Associação de Caridade São Vicente de Paula

<b>O que é</b>	Trata-se de uma instituição de abrigo a idosos situada no centro histórico de Paraty. Existente há 18 anos no município, trata-se de um asilo fundado por iniciativa religiosa local.
<b>Funcionamento</b>	Trata-se de uma casa com lotação máxima de 20 idosos, que atende 18 idosos, dentre os quais há 10 cadeirantes e 01 paraplégico. A rua onde está localizada a instituição é uma rua de pedras e isto requer uma logística de organização articulada por parte dos funcionários ao fazer a locomoção dos idosos assistidos ao transporte que eles possuem quando vão ao médico, por exemplo.
<b>Relação com o turismo</b>	A instituição leva seus assistidos a passeios de forma periódica. Um dos familiares de idosos possui um restaurante de acesso facilitado ao público e, quando possível, os mesmos passeiam na praia localizada nas proximidades deste restaurante.

Em Angra dos Reis, das três instituições procuradas, apenas uma se disponibilizou para ser entrevistada. Trata-se da APADEV – Associação de Pais e Amigos dos Deficientes Visuais, em Angra dos Reis. A pesquisa em campo, realizada em novembro de 2018, procurou conhecer as instituições pró deficiente que atuam em Angra dos Reis e seu funcionamento.

**Quadro 6** APADEV – Associação de Pais e Amigos dos Deficientes Visuais (continua)

<b>O que é</b>	Trata-se de uma associação de apoio ao deficiente visual, atendendo-os em suas necessidades, de forma a propiciar a inclusão e a vivência dos mesmos ao meio social. A instituição se encarrega de conseguir atendimento profissional em saúde, esportes e lazer, além de contar com uma pequena escola de deficientes visuais para orientação e mobilidade – a fim de reconhecer os locais e a orientação geográfica bem como o aprendizado do braile.
<b>Funcionamento</b>	O funcionamento da associação acontece com ajuda de voluntários e associados que se dispõem a investir seu tempo e seus serviços numa causa filantrópica. Profissionais como assistentes sociais e professores de educação física são exemplos de voluntários que se disponibilizam. Para manter o espaço onde estão, a instituição possui um bazar de artesanato cuja verba é revertida para manter o espaço funcionando e todo artesanato é feito pelas mãos dos assistidos da instituição – que também obtêm uma fonte de renda, fruto de seus trabalhos. O espaço depende de doações de materiais e objetos de auxílio educacional, como computadores, por exemplo. Não há apoio do poder municipal no funcionamento das atividades da instituição, embora os mesmos já tenham pedido algumas vezes e não obtiveram resposta.



## Quadro 6 Continuação

Relação com o turismo	De acordo com a presidente da associação, Edília de Fátima do Carmo, é de vontade da instituição desenvolver atividades turísticas para que os deficientes visuais encontrem alternativas de lazer que os permita ter outras experiências fora da rotina que já vivem. Entretanto depende de voluntários capacitados e guias de turismo que voluntariamente se ofereçam. Já houve, uma vez, a experiência dos deficientes visuais da associação fazerem trilha com rapel na cidade do Rio de Janeiro com guias voluntários. No entanto, desenvolver turismo em Angra dos Reis com eles se torna um desafio pela falta de profissionais que se disponibilizem e pela dificuldade em pensar algum lugar do território onde as barreiras arquitetônicas sejam menores.
-----------------------	---

A Associação Deficientes Físicos Amigos Angra dos Reis, uma das associações programadas para visitação e coleta de dados, não foi encontrada. Embora haja dados para contato disponíveis na internet, ao chegar no endereço indicado, tudo que se encontra   um terreno vazio e trancado. Vizinhos da institui o contam que há muito tempo esta institui o deixou de funcionar e seu telefone está inativo.

Após compreender o trabalho das institui es filantrópicas em Paraty e Angra dos Reis, será mostrado de que forma os dois locais administram a questão da acessibilidade universal aplicada a turismo e como esta questão está alinhada às políticas públicas tanto de turismo quanto às de apoio   pessoa com deficiência.

### 3.4 Acessibilidade Universal na Baía de Ilha Grande

O problema da acessibilidade universal no território da Baía de Ilha Grande não acontece somente na esfera do turismo e envolve espaços urbanos onde há áreas públicas e outras que são marginalizadas – fora das regiões centrais ou turísticas; quer de pessoas de renda alta (os condomínios fechados ou resorts), quer de pessoas de renda baixa (as comunidades pobres). Além de constituir uma cidade segregada cuja g nese se d  na própria estrutura social, quando se vê, por exemplo, muros e prédios rodeando condomínios de luxo em grandes cidades, não como forma de prote o, mas como forma de manter-se “distante” da pobreza eminente.

Em Angra dos Reis há exemplos desta segregac o cujas diferenças topográficas no espaço – visto no crescimento das favelas no local – não permitem que seja formada uma cidade adaptada em sua maior parte. Em Paraty a acessibilidade universal ocorre de forma paliativa e em ambas a acessibilidade ocorre de forma parcial.

A escolha da análise deste estudo de caso se d  pela observa o dos principais locais de circula o turística, identificando barreiras e aspectos que impeçam a locomo o do deficiente visual ou motor. Não cabe uma pesquisa quantitativa pois esta restringiria o problema da falta de estrutura ao local e não consideraria uma análise maior, feita nos locais,

que alerta para um problema de execução das políticas públicas de apoio ao deficiente e como os locais turísticos tratam este público-alvo.

O critério de escolha dos locais de interesse turístico de ambas as cidades visitadas se baseou no roteiro contido nos folders fornecidos pelos centros de informações turísticas de Angra dos Reis e Paraty. Analisar os roteiros consistiu numa análise de produto, pois foi feita a verificação de indícios de equipamentos de acessibilidade universal nos locais para uso da PCD.

Em Paraty, além do folder turístico, foi contratado um guia de turismo local (sr Oscar Augusto Pombo Mendes, representante da agência receptiva Infinite Paraty) que realizou um *city tour*<sup>9</sup> pelo centro histórico de Paraty, além de dois alambiques e um roteiro fora do centro histórico chamado Caminho do Ouro.

Em Angra dos Reis o roteiro turístico local do centro histórico e algumas praias mais próximas ao centro (na parte continental do município) foram escolhidas para análise.

Não foram analisadas a acessibilidade universal nas praias localizadas nas ilhas que fazem parte dos municípios porque o acesso a estas ilhas depende de embarcações que fazem o traslado para estas praias. Além disto, o lazer da PCD nas ilhas dependeria de um serviço de turismo específico que desenvolvesse um trabalho usando equipamentos como cadeira anfíbia, por exemplo, que permitiria a PCD motora ou visual a banhar-se nas praias com ajuda específica de uma equipe treinada para tal.

### **3.4.1 Angra dos Reis**

Angra dos Reis é um município de relevância turística por seus atrativos naturais e seus eventos realizados, em sua maioria, eventos religiosos. Seu território é marcado por uma arquitetura que remonta os tempos do Brasil colônia, então é comum ver ruas de paralelepípedo e igrejas antigas. Nas ilhas o estilo de vida dos residentes acontece em função do turismo, que é a segunda maior atividade econômica mais relevante do local, sendo a primeira a atividade industrial e portuária.

Abordar a acessibilidade universal em Angra dos Reis é, também, evidenciar as diferenças existentes no território, pois a cidade, apesar de ser considerada turística, apresenta diferenças que não se tratam apenas de obstáculos geográficos, mas são diferenças que deixam claras qual é a Angra dos Reis do turismo e a Angra dos Reis do cidadão local. Estas diferenças são vistas, por exemplo, na formação das favelas que se tornaram um problema na cidade devido o crescimento desordenado e a ocupação irregular. A cidade possui morros em seu entorno e estas elevações são um problema quando fortes chuvas acontecem e ocorrem deslizamentos de terra. Por isso pensar acessibilidade universal no município é uma questão complexa.

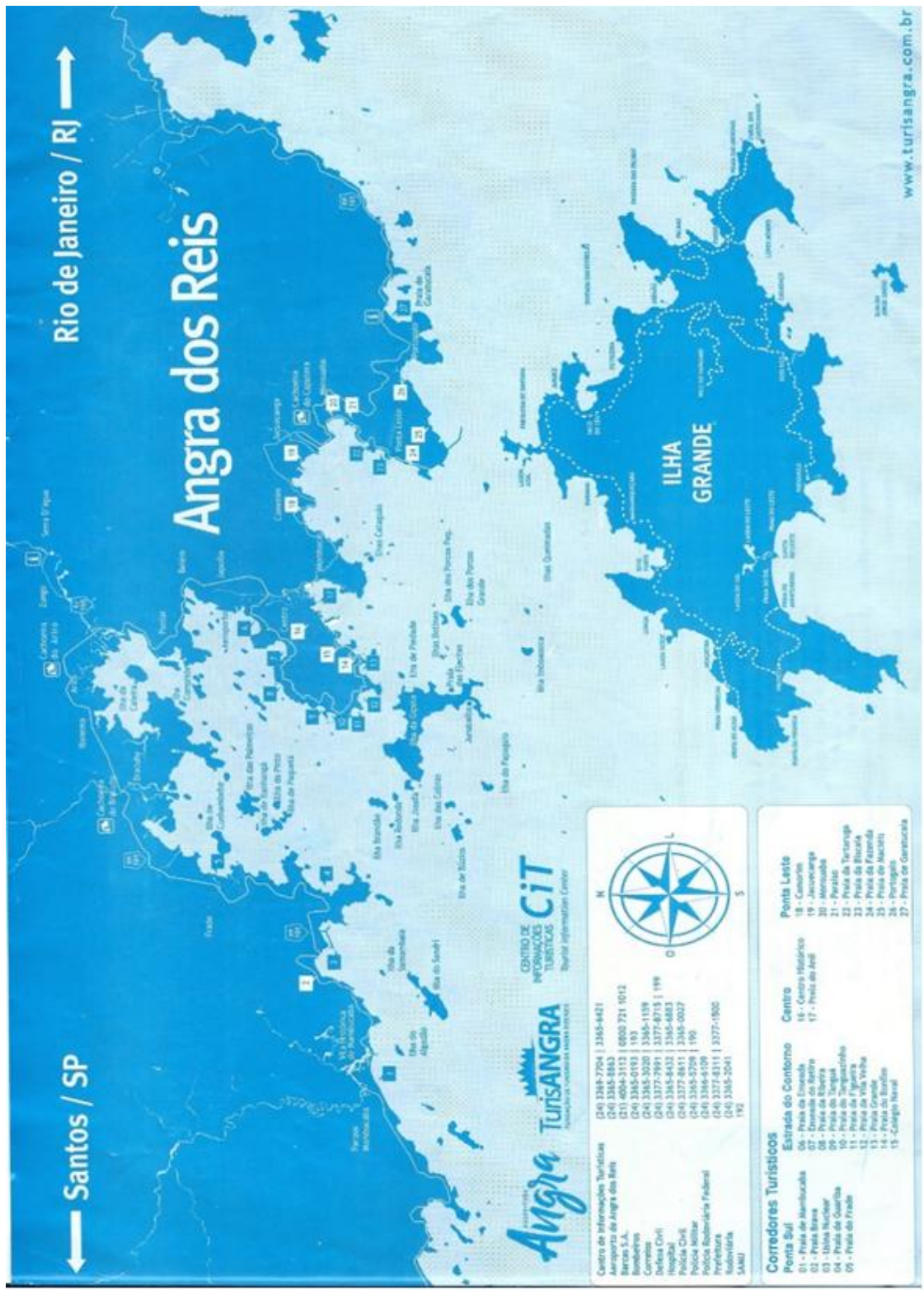
---

<sup>9</sup> City tour: termo utilizado em turismo que consiste na realização de passeios em uma cidade que seguem um roteiro cujo objetivo é visitar os pontos turísticos e conhecer a história desta cidade.

No entanto, mesmo na Angra dos Reis turística, a acessibilidade se torna um estudo de caso relevante pelos motivos previamente esclarecidos: as políticas públicas bem delimitadas e precisas sobre a determinação das aplicações das normas de acessibilidade. Há aspectos positivos, há vulnerabilidades e contradições que foram detectadas em trabalho de campo. Tais características descritas abaixo representam as vantagens locais, o que precisa ser melhorado, as potencialidades do destino e os fatores que ameaçam esta potencialidade.

- Visibilidade turística devido ao seu potencial

Por ser um destino turístico que se destaca entre os demais do estado do Rio de Janeiro, Angra dos Reis busca, junto ao governo do estado, a otimização da atividade turística para atrair turistas continuamente. Aproveitam-se as características locais para explorar ao máximo sua imagem em seus materiais de divulgação como folders turísticos locais, que mostram mapas com rotas a percorrer e pontos turísticos de interesse local, com potencialidades turísticas concentradas na região de Ilha Grande e Centro, conforme podem ser vistos na figura 9.



**Figura 9** Folder turístico de Angra dos Reis, indicando atrativos naturais e serviços de utilidade e apoio. Fonte: TurisAngra

Os eventos que a cidade desenvolve também ajudam a “chamar” turistas e excursionistas, pois os acessos a Angra, além de serem facilitados pelas rodovias e pela presença de ônibus que levam ao local, Angra é um destino popular de veraneio e diversão

entre as pessoas, presente em sites e guias de viagens conhecidos. Os eventos promovidos em seu portal online e alguns deles já são costumeiros devido a tradição religiosa do município, por exemplo, a procissão marítima no primeiro dia do ano.

Além dos eventos, a Ilha Grande, território que pertence ao município de Angra, recebe na alta temporada, cruzeiros que desembarcam turistas vindos de outros estados ou países. No começo de fevereiro/2019, a cidade se preparava para receber oito mil turistas que desembarcariam na cidade (centro) e na Ilha Grande. De acordo com o portal de notícias da prefeitura, desde o dia 26 de novembro, já ocorreram 22 paradas de transatlânticos em Angra dos Reis, a maioria na Ilha Grande. Até o dia 15 de abril, estavam previstas mais 20 paradas na Ilha Grande e outras três no Centro da cidade, totalizando nesta temporada 47 paradas dos gigantes dos mares. (Prefeitura de Angra dos Reis, 2019).

Portanto, considerando o papel que o turismo possui e a forma como ele se desenvolve no município, está demonstrada a importância da atividade no local, então cabe averiguar a aplicação da acessibilidade universal no local para saber o quanto as políticas públicas estão alinhadas ao desenvolvimento do local.

- Serviços de apoio modal (terminal rodoviário e estação de barcos Santa Luzia) parcialmente acessíveis.

A pesquisa de campo desenvolvida em novembro/2018 em Angra dos Reis apontou nichos de acessibilidade universal encontrados nos locais públicos de acesso ao município. Este destaque é importante pois no tópico anterior, ao abordar as potencialidades do turismo, é importante destacar os equipamentos de acessibilidade encontrados e as facilidades encontradas nas vias de acesso externas ao local, que permitem a locomoção facilitada do indivíduo cadeirante, cego ou com mobilidade reduzida.

Este aspecto positivo se destaca pois, apesar de os dois serviços de apoio (terminal rodoviário e cais do porto) estarem geograficamente distantes, ambos contam com estrutura de acessibilidade universal, com cadeira de rodas num posto visível de atendimento, o que já denota alguma preocupação com pessoas com deficiência motora que precisem da utilização deste equipamento. As imagens 10 e 11 mostram os dois locais e os equipamentos de acesso presentes.



**Figura 10** Terminal rodoviário de Angra dos Reis e o equipamento cadeira de rodas à disposição. Fonte: arquivo pessoal

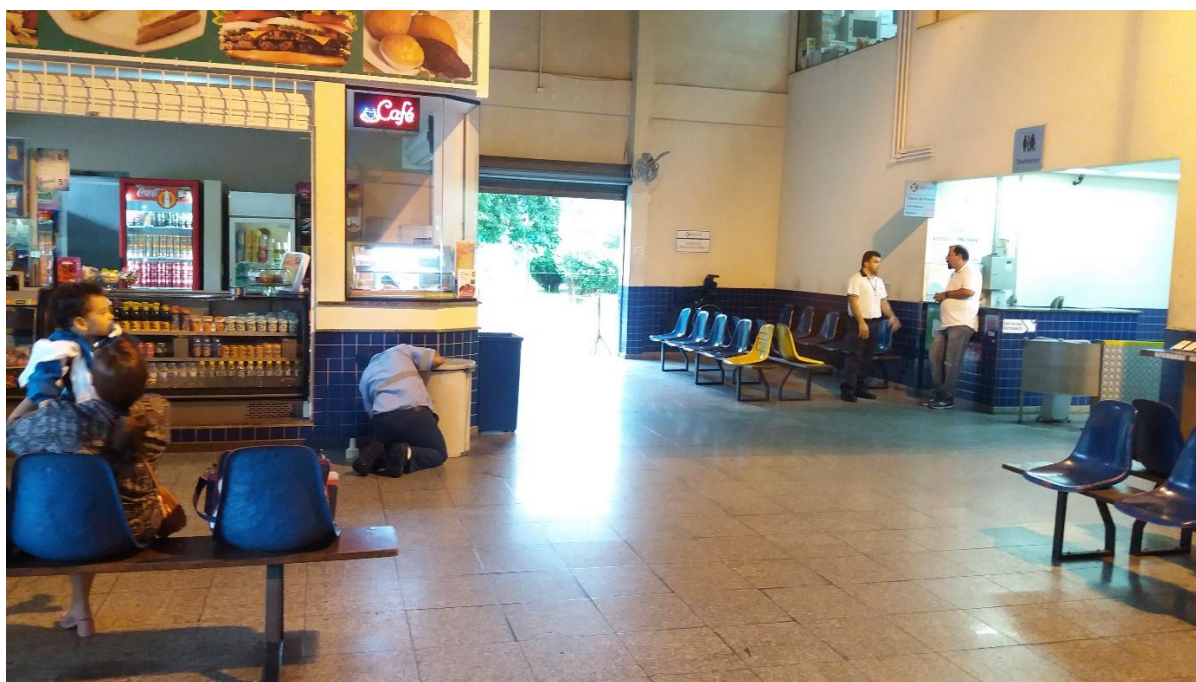


**Figura 11** Terminal aquaviário Estação Santa Luzia, em Angra dos Reis e o equipamento cadeira de rodas à disposição. Fonte: arquivo pessoal

Quanto a acessibilidade para pessoas com deficiência visual, não se encontrou nestes dois lugares recursos de apoio como piso tátil ou informações em braile. A parte externa do cais Santa Luzia não favorece o deslocamento de deficientes visuais pela falta destes equipamentos. As figuras seguintes (12 e 13) mostram a parte externa do cais.



**Figura 12** Terminal aquaviário Estação Santa Luzia, em Angra dos Reis: parte externa sem sinalização para cegos. Fonte: arquivo pessoal



**Figura 13** Terminal rodoviário de Angra dos Reis: parte interna sem sinalização para cegos. Fonte: arquivo pessoal



A questão da parcialidade dos serviços de apoio se destaca como um ponto forte devido a vantagem que Angra dos Reis apresenta enquanto relevante no cenário turístico estadual. Ainda que não seja perfeitamente adequado, face a outros destinos turísticos, esta parcialidade conta como uma vantagem pelo fato de existir algo, tão somente, e não negligenciar, como muitas cidades turísticas fazem em seus serviços de apoio modal.

- Acessibilidade universal aplicada em boa parte das vias do centro histórico/ igrejas e locais turísticos

Além das ilhas e atrativos naturais que compõem o cenário de Angra dos Reis e são os elementos de destaque do turismo local, há atrações histórico-culturais localizadas no centro do município, localizados no chamado "centro histórico de Angra". O centro histórico de Angra é o registro arquitetônico dos casarios e igrejas que fazem parte da história local. Estas construções são encontradas nos guias turísticos impressos e disponíveis ao público que vai aos Centros de Informações Turísticas em Angra dos Reis.

O centro histórico é também um centro comercial. Bancos, comércios e serviços públicos fazem parte do chamado "Corredor Turístico do Centro", circuito cultural sugerido pela TurisAngra, conforme pode ser visto no folder turístico disponibilizado pelo Centro de Informações Turísticas.



**Figura 14** Folder turístico de Angra dos Reis, indicando rotas histórico-culturais e serviços de utilidade no Centro para os turistas. Fonte: TurisAngra

Tais rotas possuem acessibilidade facilitada aos turistas ou cidadãos que percorrem as vias. Entretanto em igrejas situadas em planos altos, a acessibilidade não foi desenvolvida.

Por exemplo, as figuras 15, 16, 17, 18 e 19 são apresentadas as ruas e locais de interesse turístico que compõem a rota do Centro Histórico de Angra nas proximidades da conhecida Rua do Comércio, cuja via dispõe de piso tátil em concreto para deficientes visuais e rampa de acesso à calçada para facilitar cadeirantes que porventura precisem.



**Figura 15** Avenida do Comércio, Centro, Angra dos Reis. Piso tátil e rampa para travessia em cadeira de rodas. Fonte: arquivo pessoal



**Figura 16** Igreja Matriz, centro histórico de Angra dos Reis. Piso tátil e rampa para travessia em cadeira de rodas. Fonte: arquivo pessoal



**Figura 17** Igreja Matriz, centro histórico de Angra dos Reis – parte lateral. Rampa para subida em cadeira de rodas e acesso ao templo



**Figura 18** Casa de Cultura de Angra dos Reis. Rampa externa para acesso com cadeira de roda. Fonte: Arquivo Pessoal



**Figura 19** Convento de Nossa Senhora do Carmo, Angra dos Reis. Apenas a calçada é acessível. Não há rampas para subida em cadeira de rodas. Fonte: arquivo pessoal

A acessibilidade universal também se estendeu aos serviços e prestadores turísticos de Angra dos Reis. No Centro de Informações Turísticas, por exemplo, encontrou-se um entorno e uma estrutura interior acessível a fim de permitir que a pessoa com deficiência motora pudesse se deslocar com facilidade, conforme mostra a imagem a seguir.



**Figura 20** Centro de Informações Turísticas, Angra dos Reis – Praia do Anil. Rampas para subida em cadeira de rodas. Fonte: arquivo pessoal



**Figura 21** Centro de Informações Turísticas, Angra dos Reis – Banheiro de uso público acessível para deficientes motores. Fonte: arquivo pessoal

Locais históricos preservam a originalidade dos conjuntos arquitetônicos e das vias. No caso de Angra dos Reis foi observado que o centro histórico acompanhou as modificações arquitetônicas dos séculos, dando lugar aos centros comerciais com prédios de arquitetura contemporânea. O antigo e o atual constituem o centro histórico de Angra, onde a acessibilidade universal se inseriu, obedecendo à formação geográfica das vias (algumas vias mais elevadas, outras mais baixas) e representando um aspecto positivo em potencial, se comparado a outros destinos turísticos no estado do Rio de Janeiro.

A aplicação da acessibilidade em boa parte das vias consiste num diferencial que, além de cumprir com a legislação, permite que demais pessoas com deficiência encontrem alguma facilidade para se deslocar no centro histórico de Angra, integrando-os à atividade turística e, numa linguagem mercadológica, fidelizando o cliente.

- Acesso a algumas praias não apresenta continuidade

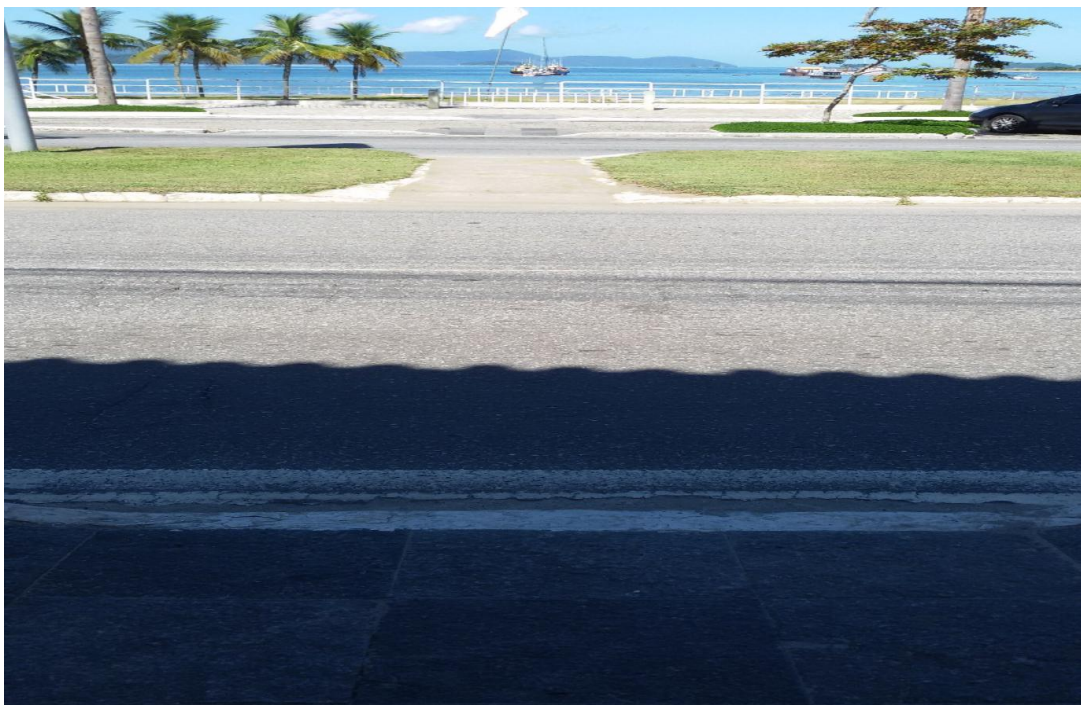
Algumas praias pesquisadas na parte continental do município de Angra dos Reis, além de não possuírem balneabilidade, são praias cujo acesso ocorre de forma limitada. A limitação, neste caso, se refere a não extensão do pavimento que propicia acessibilidade aos cadeirantes e está também na forma como foi construído.

Como exemplo, foram visitadas quatro praias: Praia do Anil, Praia do Bonfim, Praia Grande e Praia do Tanguá. Estas praias estão situadas próximas ao Centro Histórico de Angra dos Reis e seu acesso acontece por carro por serem margeadas por uma rodovia. Além da questão topográfica da estrada – íngreme e com curvas acentuadas – tais praias apresentam parâmetros de acessibilidade limitados.

A praia do Anil, por exemplo, mesmo não sendo “turística”, possui estrutura de acessibilidade para cadeirantes através da via pavimentada no entorno local, conforme pode ser visto na figura 22 e 23.



**Figura 22** Calçadão da Praia do Anil, Angra dos Reis – rampa de concreto e calçadão pavimentado. Fonte: Blog Praias 360



**Figura 23** Rampa de acesso ao Centro de Informações turísticas, localizado do outro lado da Praia do Anil, Angra dos Reis. Fonte: Arquivo Pessoal.

As duas imagens anteriores mostram a aplicação de parâmetros de acessibilidade universal numa via de circulação comum. Apesar da Praia do Anil não ser uma praia própria para banho, importante considerar que a praia é local de *shows* e eventos promovidos pela Prefeitura de Angra dos Reis e este fator representa alguma vantagem, pois eventos são motivadores de demanda turística local – ainda que a praia não apresente condições de balneabilidade.

A falta de sinalização chama a atenção, pois conforme a imagem a seguir, é possível observar que a sinalização está em falta no trajeto de travessia da rua no Centro de Informações Turísticas na Praia do Anil. Rampas sem sinalização e sem placas informativas de aviso aos motoristas que estão trafegando por esta via.

A partir do Centro de Informações Turísticas, o calçadão da Praia do Anil apresenta continuidade até a Estação de Barcos Santa Luzia. Este percurso de 750 metros faz parte dos serviços de infraestrutura turística do centro de Angra dos Reis e não apresenta interrupções ou barreiras ao longo do caminho, o que se configura um aspecto positivo. Além disto, conforme abordado, o entorno da estação de barcos Santa Luzia se encontra acessível para pessoas com deficiência motora, mas deixa a desejar quanto a recursos para pessoas com deficiência visual.

No entanto, o trecho a partir do entorno da Estação de Barcos Santa Luzia não apresenta continuidade no padrão de calçamento, o que dificulta a locomoção de um cadeirante. Na imagem a seguir, por exemplo, após a calçada da estação de barcos, um



calçamento de paralelepípedo onde, outrora, uma ferrovia fez parte do local e dela apenas restou o registro histórico através dos antigos trilhos



**Figura 24** Rampas sem sinalização em frente ao Centro de Informações turísticas, localizado na Praia do Anil, Angra dos Reis. Fonte: Foto de Tarcízio Luciano Dias



**Figura 25** Calçada da estação de barcos Santa Luzia. Padrão de calçamento irregular. Fonte: arquivo pessoal

O mesmo problema do calçamento irregular é visto na Praia do Bonfim. O local é próprio para banho, porém apresenta rampa íngreme de acesso a areia. Não há sinalização para deficientes visuais.



**Figura 26** Via de acesso à Praia do Bonfim. Fonte: arquivo pessoal



**Figura 27** Rampa de acesso à praia do Bonfim. Fonte: arquivo pessoal

Algumas das calçadas das avenidas que margeiam as praias balneáveis situadas na região continental de Angra dos Reis não possuem continuidade em relação ao seu calçamento e isto inviabiliza o trajeto da pessoa com deficiência motora. Uma possível hipótese para este padrão de calçamento sem continuidade se deve à geomorfologia local, de maneira que seus acidentes e curvas naturais originalmente dificultam a adaptação para pessoas com deficiência motora ou mobilidade reduzida.

Portanto, esta falha consiste num aspecto a melhorar, pois as praias balneáveis continentais possuem potencial turístico e é interessante ver este potencial direcionado para atender as necessidades da pessoa com deficiência, permitindo que o local seja adaptado e usufruído por este público-alvo em potencial.

- Parâmetros de acessibilidade *versus* topografia territorial

*Topografia* é a ciência que se dedica a analisar as características e acidentes existentes em algum ponto da superfície terrestre. Ao contrário da *geomorfologia*, que se dedica a analisar e estudar as formas do relevo na superfície terrestre, a topografia analisa os acidentes geográficos e as particularidades da superfície em cada lugar, de forma específica.

No estado do Rio de Janeiro estas formas topográficas caracterizam as particularidades das regiões geográficas do estado no que tange a sua formação: rios, vegetação, etc.

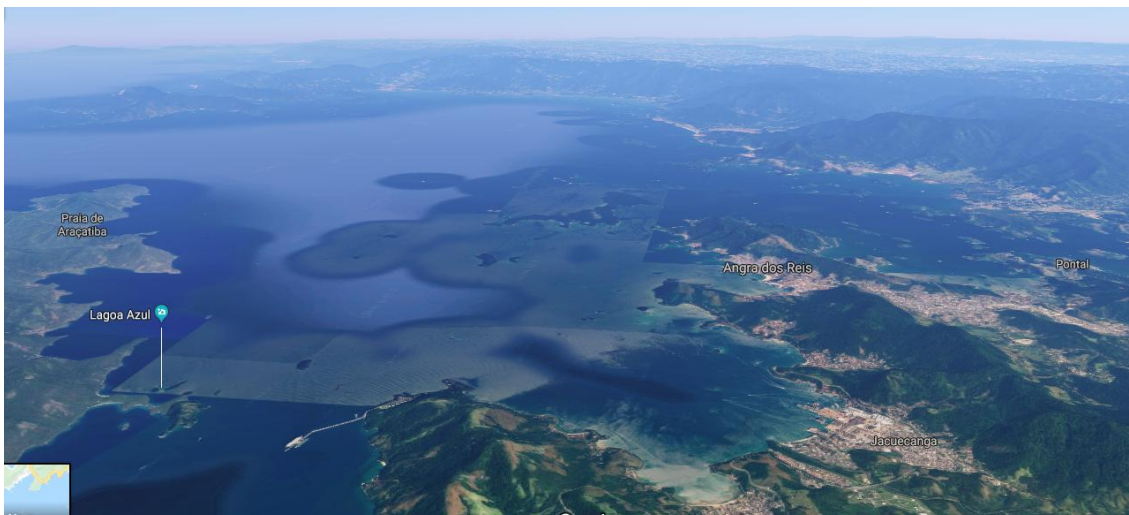
Angra dos Reis apresenta sua topografia acidentada, com a presença de muitas serras e sua localização no mapa está situada numa região de intensa precipitação. Para ter uma ideia, a média acumulada de precipitação anual de Angra dos Reis é de 1796mm, distribuídos da seguinte maneira de acordo com os meses, numa média de análise feita pelo Instituto Nacional de Meteorologia, entre os anos de 1988 a 2010. E no Quadro 7 são apresentados os valores de precipitação.

**Quadro 7** Dados de precipitação em Angra dos Reis

Dados climatológicos para Angra dos Reis													
Mês	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
Precipitação (mm)	235,6	188,5	206	166,9	114	71,5	90,1	54	120,9	141,6	148,9	258	1 796

Fonte: Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) – norma climatológica de 1981 a 2010

Os morros existentes em Angra dos Reis contêm ocupações de moradias irregulares no município, que, por sua vez, aumentam a densidade populacional e dá margem aos demais problemas sociais. No entanto o que se pretende chamar a atenção neste tópico é para a dificuldade de implantação dos parâmetros de acessibilidade universal em locais cuja topografia é íngreme, entre o morro e o mar. A figura 29 mostra uma foto obtida através do satélite do Google Maps que mostra o formato do relevo de Angra dos Reis.



**Figura 28** Topografia de Angra dos Reis. Fonte: Google Maps.

Como se trata de um município com chuvas intensas, ocupações irregulares nos morros, balneários e pequenas ilhas, nem sempre os parâmetros de acessibilidade universal são aplicados aos locais devido a sua formação natural. Isso não quer dizer que seja impossível tais implantações ou adaptações, como em Cusco, Peru, por exemplo, onde uma empresa utiliza cadeiras de rodas específica para os deficientes cuja mobilidade está comprometida e, graças a isto, é possível fazer a tão conhecida trilha para conhecer o vale sagrado de Machu Picchu. A figura 31 mostra este exemplo de mobilidade aplicado em um local de inclinações naturais que dificultaria a visita de um indivíduo com mobilidade comprometida, na cidade de Cusco e o Vale Sagrado de Machu Picchu.



**Figura 29** Turista em cadeira de rodas adaptada, em Macchu Picchu, Peru. Fonte: Folha de São Paulo.

A comparação entre Cusco e Angra dos Reis é pertinente porque ambos são locais de inclinação topográfica visível e turisticamente apreciados por seus atrativos naturais. No entanto o diferencial do destino está nas características do mesmo em relação ao ambiente, pois se trata de um elemento que põe em risco a capacidade de gestão e adaptação do local, tornando-o competitivamente desfavorável quando o assunto é acessibilidade universal.

### 3.4.2 Paraty

Paraty é a segunda cidade mais visitada do estado do Rio de Janeiro, de acordo com a Secretaria Estadual de Turismo, a SETUR. No período colonial, Paraty era um dos destinos finais do ouro e das pedras preciosas que vinham de Minas Gerais e o porto existente movimentava o comércio na cidade. As pedras preciosas eram levadas para Portugal. Até os dias atuais uma parte do caminho feito pelos tropeiros está aberto à visitação em Paraty – o chamado Caminho do Ouro. Trata-se de uma trilha natural com obstáculos e mata atlântica nativa que compõem a paisagem local.

Já no século XX, Paraty começa a ser acessada por rodovia em 1973, graças ao plano de expansão das rodovias nacionais neste período, entre elas a rodovia Rio-Santos (BR-101). Então, com o acesso à cidade, a atividade turística começa a se tornar frequente. Seus casarios históricos e suas paisagens naturais são o vetor do turismo na cidade.

Com o advento do turismo, os aspectos positivos, negativos, bem como os questionamentos a respeito da gestão eficiente dos recursos surgem na cidade. Um deles é o fator que motiva esta dissertação: a acessibilidade universal - considerando sua relevância turística e as metas descritas no plano nacional de turismo 2018-2022.

Numa pesquisa feita em Paraty para entender a questão da acessibilidade local, aqui será feita uma descrição onde serão analisados os pontos positivos locais, os pontos a melhorar em acessibilidade, os atributos a favor do destino que potencializam seu crescimento e características que representam riscos ao destino. O ambiente analisado foram as ruas do centro histórico e demais pontos turísticos.

- Destino potencialmente turístico, logo, possui visibilidade.

A vocação turística de Paraty o leva a ser um destino visitado e conhecido também em solo internacional. Graças a isto e também aos eventos que a cidade sedia, como a FLIP (Festival Literário Internacional de Paraty), por exemplo, o local ganha visibilidade, pois passa ser observado e frequentado por turistas que se deslocam para fins de entretenimento e lazer.

Além da FLIP, Paraty sedia outros eventos que constam no calendário turístico da cidade e são amplamente divulgados. Entre as atrações locais, festivais gastronômicos, culturais e celebrações religiosas, além das praias e ilhas presentes no território, apreciadas por quem o visita.

No entanto, esta visibilidade consiste no momento propício de repensar a cidade enquanto destino turístico e também ajustar possíveis pendências que impeçam a cidade de alcançar a excelência no que diz respeito aos bens e serviços de turismo oferecidos, bem como a infraestrutura básica local para comportar o contingente de turistas que visitam o local em períodos de alta sazonalidade.



**Figura 30** Turistas ocupando ruas durante o Bourbon Festival Jazz, em 2016. Fonte: Blog IBR Turismo.

- Infraestrutura local não colabora com o desenvolvimento da acessibilidade

Devido à formação das ruas e, considerando que as mesmas mantêm o padrão de calçamento da época do império – e o conjunto arquitetônico é tombado pelo patrimônio histórico desde 1958 – alterações nas vias públicas do centro histórico de Paraty são feitas seguindo diretrizes determinadas pelo próprio IPHAN. Entretanto nenhuma alteração foi feita, o que dificulta a caminhada de pessoas com deficiência motora ou deficientes visuais.

O padrão de calçamento das ruas é irregular, conforme exemplificado nas figuras 32 e 33.



**Figura 31** Tour executado em ruas de Paraty com turistas idosos.



**Figura 32** Transeunte com mobilidade reduzida nas ruas de Paraty. Fonte: arquivo pessoal

Apesar da visibilidade turística que Paraty possui, a questão da falta de acessibilidade universal nas vias é apenas um dos problemas que o local possui. As vias do centro histórico estão sujeitas a alagamentos constantes devido às chuvas e a alta das marés.





**Figura 33** Maré alta no centro histórico em Paraty. Fonte: Luziano Limeira.

Esta questão permite pensar de forma aprofundada a respeito do planejamento urbano de Paraty, pois planejar uma rota acessível num local sujeito a cheias consiste em mais um desafio além dos embargos de alteração por tombamento. E estes fatores representam um ponto fraco em relação a outros destinos mais preparados. Evidente que, devido a popularidade do destino, as pessoas não deixarão de ir ao local, mas tais intempéries farão os turistas considerarem de forma pragmática alternativas que os satisfaça quando o assunto é mobilidade.

- Demais lugares são “parcialmente” acessíveis – problema da não continuidade.

A acessibilidade universal permite discussões a respeito da forma como o poder público administra a infraestrutura das vias, principalmente se estas vias são antigas. As ruas de Paraty são formadas por pedras cuja disposição ocorre de maneira irregular e os transeuntes andam sobre as ruas com dificuldades, as vezes desviando-se de poças que se formam devido a ação das chuvas no centro das vias do centro histórico de Paraty, de acordo com a figura 34, mostrada no tópico anterior.

A acessibilidade universal aplicada a Paraty acontece através de recursos paliativos que permitem esta mobilidade. Devido ao tombamento dos casarios pelo IPHAN, o assunto acessibilidade universal se apresenta um tema controverso, pois de um lado há políticas públicas que apregoam igualdade a pessoas com deficiência e, por outro lado, o mesmo tombamento, mesmo ao contar com instruções normativas que permitem alterações, o que se

vê na realidade é diferente do que está determinado. Então algumas medidas paliativas são colocadas em prática para que estas falhas de continuidade não sejam tão evidentes.

A continuidade aqui apresentada se refere a implantação de parâmetros de acessibilidade de forma parcial, desconsiderando o entorno. Em Paraty foram encontrados alguns exemplos desta parcialidade que dá margem à questionamentos e observações pertinentes à maneira como a acessibilidade universal é tratada.

Um exemplo desta acessibilidade não continuada está na Casa de Cultura de Paraty. A figura 35 mostrará uma rampa instalada em sua entrada, mas a rua de acesso é de pedras, logo, não é acessível. É um exemplo significativo a respeito do que a acessibilidade universal representa.



**Figura 34** Casa da Cultura de Paraty: rampa de entrada. Fonte: arquivo pessoal

O Centro de Informações Turísticas de Paraty é outro local que cabe uma observação. Sua calçada possui piso tátil em concreto para pessoas com deficiência visual e não há continuidade deste piso tátil para a via, apenas restrito ao centro. Como não há continuidade, fica o questionamento sobre de que maneira se espera que o deficiente visual acesse o local. A imagem a seguir ilustra a situação e ratifica este questionamento.



**Figura 35** Centro de informações turísticas, junto ao centro histórico de Paraty. Fonte: arquivo pessoal

Mais um exemplo a respeito de acessibilidade parcial é a Praça da Matriz de Paraty. Localizada também no Centro histórico, junto a Igreja da Matriz, a praça, de igual maneira à Casa de Cultura vista anteriormente, a acessibilidade ocorre no meio da praça e não em seu entorno.



**Figura 36** Praça da Matriz, Paraty, RJ. Fonte: arquivo pessoal

Os locais mencionados estão situados nas vias que pertencem ao centro histórico de Paraty, vias de circulação frequente de pessoas. Todavia, ainda é possível encontrar subterfúgios para os problemas da não continuidade presentes no centro histórico de Paraty utilizando as charretes que fazem transporte de turistas pelo centro histórico, dando a este turista a experiência histórico-cultural e locomovendo o turista com dificuldades em sua mobilidade. Apesar de a charrete não ter como finalidade principal a locomoção de pessoas com problemas de mobilidade, ainda assim o veículo tem sua utilidade e se apresenta como uma opção de locomoção existente em Paraty, conforme a figura 38 mostra.



**Figura 37** Charrete em curso no centro de Paraty. Fonte: arquivo pessoal

Apesar de contar com esta opção que pode auxiliar no deslocamento de turistas com dificuldades de locomoção, o problema base permanece. A não continuidade se torna algo questionável quando analisamos o local e percebemos tais falhas em relação aos locais que possuem aparatos para auxiliar pessoas com deficiência motora ou deficiência visual e seu entorno não.

- Apenas uma edificação pensou e planejou para funcionar de acordo com as normas de acessibilidade.

Como parte de seu roteiro de visitação, o turismo em Paraty também é conhecido pelas atividades de visitação aos alambiques locais, que motivam a economia do município com a produção de cachaça. Esta *turistificação*<sup>10</sup> de Paraty não acontece por acaso, ao contrário: a mesma encontra raízes em sua época colonial, mais precisamente a partir do século XVII, quando o transporte de ouro feito pela estrada real tinha como destino final o porto de Paraty e o mesmo era levado à Portugal. Além do ouro, o plantio da cana-de-açúcar e a produção da cachaça eram produtos comerciais do território. E nos dias atuais a produção de cachaça segue latente no município que, por sua tradição e remetendo à herança histórica, transforma essa tradição em produto turístico, de forma que os alambiques locais recebem visitantes e a cachaça possui evento próprio que já faz parte do calendário de eventos do município: o Festival da Cachaça, todo mês de agosto em Paraty.

A visitação aos alambiques é um atrativo. E na pesquisa desenvolvida *in loco* foi encontrado o alambique Engenho D'Ouro, uma edificação que apresentou facilidades em suas instalações a pessoas com deficiência motora. Estas facilidades, de acordo com o proprietário Norival Penha, são propositais, partindo de uma política de inclusão da própria empresa, que também valoriza as experiências sensoriais.

Além da edificação acessível, a criação de oportunidades de trabalho para pessoas com deficiência também é uma política existente na empresa. O proprietário do alambique Engenho D'Ouro, Norival Penha, ratificou que esta acessibilidade foi pensada. De acordo com ele: “Pensamos nisso. Ele atende todo mundo de forma normal, não fazendo distinção, e tudo isto faz parte da empresa”. (PENHA, 2018)

Durante a pesquisa, o referido funcionário com dificuldades motoras atendeu um grupo e os conduziu a um *tour* no alambique, conforme pode ser visto a seguir.

---

<sup>10</sup> *Turistificação* é um termo que trata do processo de tornar um elemento ou objeto de tamanha importância que se converte em um atrativo turístico. Este objeto pode ser reconhecido por autoridades públicas ou não; no entanto, a *turistificação* atrai e motiva o turismo num destino.



**Figura 38** Funcionário com mobilidade reduzida no alambique Engenho D'Ouro. Monitor de visitas guiadas. Fonte: arquivo pessoal

Em entrevista, o proprietário do alambique Engenho D'Ouro, Norival Penha, afirma a política de acessibilidade e mostra os locais com estrutura facilitada. Ele afirma que a acessibilidade universal foi pensada na propriedade do alambique. Em suas palavras: “Como já tínhamos o espaço neste local, apesar de a estrada estar um pouco mais acima de nós, nós fizemos toda esta rampa pensando em acessibilidade” (PENHA, 2018).



**Figura 39** Caminho de acesso ao restaurante do alambique Engenho D'Ouro. Fonte: arquivo pessoal

Na entrevista com o proprietário, foi perguntado sobre a demanda de cadeirantes no local. O proprietário respondeu que:

Ela [a demanda de cadeirantes] não é grande, é um ou outro, inclusive nós temos acesso de carro, o carro vem até aqui, olha. Se a pessoa tem muita dificuldade, uma outra entrada, um portão grande e o carro encosta bem ali, olha. A pessoa desce e vem normal aqui. (PENHA, Norival. Entrevista no Alambique Engenho D'Ouro [outubro, 2018]. Entrevista concedida a Bianca dos Santos Magalhães).

E ainda acrescenta que:

Isso [a acessibilidade] é muito importante para as pessoas que nos visitam, né, e as pessoas que percebem isto também. A gente não fala, mas deixa a pessoa perceber, não é isso? Aqueles que percebem um pouquinho mais, sabem que a gente pensou nisso tudo.



**Figura 40** Caminho de acesso à visitação ao alambique Engenho D'Ouro. Fonte: arquivo pessoal



O caso do alambique Engenho D'Ouro foi destacado por representar uma oportunidade e uma opção de visitação v alida em Paraty cujas barreiras arquitetônicas não são um problema, pois o pensar e o planejar fizeram a diferença no estabelecimento e constroem a identidade e o referencial do local.

- Vantagens e oportunidades potenciais no local

As oportunidades ocorrem quando fatores locais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo. No caso Paraty, devido ao seu potencial turístico, destaca-se algumas características que, juntas, constroem um cenário favorável e indicam algum potencial no desenvolvimento do turismo local.

Ao pesquisar as institui es de caridade que desenvolvem trabalhos de reabilita o e inser o da pessoa com deficiência   sociedade, algumas institui es trabalham em conjunto   institui es turísticas locais a fim de firmar parcerias. Mesmo que as institui es assistam   pessoa com deficiência que reside no local, o ato de firmar parcerias   visto como algo positivo, pois indica que as empresas turísticas locais possuem estrutura para atender pessoas com deficiência.

Outra oportunidade v alida em Paraty   o potencial local para se desenvolver como destino acessível. Este potencial não ocorre pela infraestrutura de Paraty, mas pela demanda de turistas que o destino recebe frequentemente. Esta demanda atrai tipos diferenciados de turistas e cria no destino e seus prestadores de serviço a motiva o para adaptar-se e ganharem novos mercados. Da mesma forma como em Socorro – SP, onde o turismo acessível se tornou uma realidade, Paraty pode trabalhar este potencial apesar de suas limita es.

Uma vez que locais acessíveis para pessoas com deficiência são pensados e estruturados para atender turistas que apresentam necessidades específicas, os locais podem se tornar referenciais de turismo no estado. A adequa o cria o diferencial e faz o local pensar em novas formas de pensar e praticar o turismo.

Sabemos que, com a iniciativa da oferta empreendedora, a demanda se torna exigente e a oferta se adapta às novas tendências do mercado. Graças a isso,   possível ver ofertas de serviços que atendam a uma demanda diversificada.

No turismo não   diferente, pois as ofertas de serviços turísticos no Brasil fugiram do convencional e buscam atender a uma demanda diferenciada de forma competitiva. Esta competi o visa o estabelecimento no mercado e também a supera o da crise econômica através do oferecimento de serviços que nenhuma outra iniciativa pensou antes. Mesmo às pessoas com deficiência, o olhar para este público-alvo   diferenciado, pois representa uma demanda disposta a investir para entretenimento próprio e o fazem através do turismo. Por isso novos negócios são pensados para turistas com deficiências, mesmo numa época onde no Brasil, a situa o econômica se encontra instável e a crise   a responsável por falir empreendimentos.

O cenário de crise econômica   devastador. Mas, no que diz respeito ao desenvolvimento de novos negócios, a crise se torna uma motivadora, pois novos negócios são pensados pela necessidade. E o diferencial está em quão inusitados e vantajosos estes serviços são. E se estes serviços se empenham em desenvolver-se com qualidade, a referência será ainda maior.

As inovações em turismo estão pautadas nas experiências do turista com o local. E esta experiência é bem explorada quando temos turistas com deficiência. Cada experiência é única e, através da experiência, o turista com deficiência pode “sentir” o local e apreciar seus costumes. Tendo serviços que os atendam, pessoas com deficiência poderão visitar Paraty, mesmo com suas limitações e compor de maneira efetiva a demanda de turistas de lá.

- Resistência/burocracia das instituições públicas

Ao questionar no Centro de Informações turísticas de Paraty sobre rotas possíveis para turistas com problemas de mobilidade, a funcionária ratificou a dificuldade que este público-alvo apresenta para visitar o local e afirma que o motivo pelo qual alterações não são realizadas é o impedimento do IPHAN sobre as vias e as edificações antigas. Conforme discutido em tópico anterior, esta questão se contrapõe às políticas públicas de acessibilidade para pessoas com deficiência e o caso Paraty é uma amostra deste exemplo. Paralelo a isto, a Secretaria de turismo local não deu qualquer parecer a respeito do ocorrido, informando que a responsabilidade da manutenção e preservação das vias pertence ao IPHAN.

Os próprios embargos e limitações que vêm de instituições privadas impedem, muitas vezes, o desenvolvimento de projetos que favoreçam a mobilidade de turistas com deficiência motora ou visual. Apesar de haver alternativas (como as charretes, já abordado) que levem os turistas a conhecer o local sem sacrificar sua mobilidade, o poder público precisa considerar esta demanda, planejar e desenvolver políticas que os assistam e motivar também os prestadores de serviço turístico a planejar e desenvolver.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Cada estudo de caso em cada destino é específico, pois apesar de os municípios da baía de Ilha Grande terem características similares em relação à formação geográfica e economia local, ambos apresentam abordagens diferentes relacionadas a maneira como a logística para a PCD é tratada no turismo local. A diferença não está apenas na verificação do cumprimento de uma política pública pró deficientes; está na forma como o destino transforma sua infraestrutura já existente em algo viável e direcionado a este público-alvo.

Se um município possui inclinação turística, o básico é importar-se com a questão da hospitalidade. Quando um local público de uso turístico obedece aos parâmetros de acessibilidade universal, os princípios da hospitalidade são praticados pela consciência e consideração ao público-alvo cuja locomoção é dificultada. Para esclarecer este conceito de hospitalidade, cabe a definição de Grinover (2016, p. 101) a respeito:

[...] a hospitalidade implica uma relação, uma ligação social e valores de solidariedade e sociabilidade. Implica a partilha de um território, de informação, de palavras, de saberes, de afetos, de direitos e de deveres. Refere-se às práticas de acolhimento e civilidade que tornam o espaço construído, um particular, ‘um lugar mais humano’, um lugar “antropológico, em oposição aos ‘não lugares’, espaços

desprovidos de identidade, de memória e de relacionamento”. (GRINOVER, 2016, p. 101 *apud* Augé, 1994)

Apesar de não haver barreiras arquitetônicas, certos locais permitem locomoção parcial, porém mesmo na locomoção parcial, é importante avaliar quais locais cabem esta locomoção, a fim de integrar um nicho de mercado esquecido.

No entanto, o despertar desta consciência entre a iniciativa privada acontece de forma pontual e individual, como o caso do alambique em Paraty, mostrado no capítulo anterior, onde a consciência da inclusão constitui a política interna da empresa.

Já entre os órgãos públicos, a acessibilidade universal se depara com embargos burocráticos que a inviabilizam e não cumprem as determinações legais. Uma delas, descrita na Lei Geral do Turismo, Nº 11.771/08, a saber: “Art. 5º da Política Nacional de Turismo. Inciso I – democratizar e propiciar o acesso ao turismo no País a todos os segmentos populacionais, contribuindo para a elevação do bem-estar geral” (LEI GERAL DO TURISMO, 2008, p. 26).

Baseado nisso, “propiciar o acesso” é uma missão importante das iniciativas públicas e privadas a fim de permitir que a pessoa com deficiência tenha condições de visitar e se locomover num local turístico.

Embora a diferenciação dos serviços ter sido abordada no capítulo anterior como uma inovação nos produtos e serviços turísticos, é importante considerar a experiência do turista no destino. Cada experiência é única e, através da experiência, o turista pode “sentir” o local e apreciar seus costumes. Estas experiências se convertem num elemento de competitividade e confere diferencial ao destino, que ganha uma característica, uma marca. A busca deste diferencial tem a ver com os modelos de produção atuais, distintos do modelo fordista: em escala, sequencial e sem distinção entre um produto e outro. A evolução do chamado “produto turístico” se dá pela popularização da atividade no mundo e no quanto este produto é capaz de atender a demanda proposta. No caso de turistas com deficiência e mobilidade reduzida, a implantação de equipamentos de acessibilidade é um diferencial, e também consiste numa inovação, pois mesmo que a ideia de tornar os espaços acessíveis não seja inédita, consistiria em um diferencial se este elemento se tornasse presente e constante nos destinos e a partir disto, programas direcionados especificamente para esta demanda fossem desenvolvidos, aprimorando a experiência deles. Mas isto não acontece.

Como forma de sinalização e orientação, foi destacado em amarelo no mapa turístico de Angra dos Reis o caminho contido em informativos e folders desenvolvidos pela TurisAngra. Este caminho foi percorrido tendo como base as áreas turísticas do município próximas ao centro histórico de Angra dos Reis. O roteiro está a seguir, na figura 42.



**Figura 41** Mapa turístico de Angra dos Reis, com o caminho percorrido destacado em amarelo. Fonte: TurisAngra (mapa adaptado pela autora)

Para verificar de modo específico as iniciativas diferenciais nos destinos pesquisados, abaixo segue uma síntese dos locais visitados. Embora a obtenção de dados deste trabalho seja de forma qualitativa pelas observações e visita técnica a lugares específicos, aqui serão apresentadas algumas estatísticas para uma compreensão mais rigorosa do problema da não

acessibilidade. Como exemplo, em Angra dos Reis, das quatro praias visitadas – localizadas na parte continental do destino – apenas foram verificadas duas evidências de equipamentos de acessibilidade. Os demais dados a respeito do que pode ser encontrado em termos de acessibilidade universal, estão no quadro a seguir.

**Quadro 8** Locais turísticos e tipos de suporte/equipamentos existentes em Angra dos Reis

<b>PONTO DE INTERESSE TURÍSTICO</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>TIPO DE SUPORTE/EQUIPAMENTO DE ACESSIBILIDADE EXISTENTE</b>
Convento Nsa. Sra. do Carmo e Capela da Ordem Terceira	Centro – Angra dos Reis/RJ	Não existente
Igreja de Santa Luzia	Centro – Angra dos Reis/RJ	Rampa de acesso na lateral do templo
Convento São Bernardino de Sena e Capela da Ordem Terceira de São Francisco da Penitência	Morro de Santo Antonio – Angra dos Reis/RJ	Não existente
Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição	Centro – Angra dos Reis/RJ	Rampa de acesso na lateral do templo
Ermida do Senhor do Bonfim	Distrito Naval – Angra dos Reis/RJ	Não existente
Igreja Nossa Senhora da Lapa e Boa Morte	Centro – Angra dos Reis/RJ	Não existente
Casa da Cultura	Centro – Angra dos Reis/RJ	Calçada no mesmo plano que a porta de entrada
Edifício do Paço Municipal	Centro – Angra dos Reis/RJ	Não existente
Câmara dos Vereadores e Antiga Cadeia Municipal	Centro – Angra dos Reis/RJ	Rampa para acesso com cadeiras
Ruínas do Forte do Leme	Terminal da Petrobrás – Angra dos Reis/RJ	Não existente
Monumento aos Náufragos de Aquidabã	Ponta Leste – Angra dos Reis/RJ	Monumento construído sobre um calçamento plano passível de adaptação
Chafariz da Carioca	Centro – Angra dos Reis/RJ	Monumento construído sobre um calçamento plano passível de adaptação
Centro de Informações Turísticas – Estação Santa Luzia / Cais de Santa Luzia	Centro – Angra dos Reis/RJ	Calçada no mesmo plano que a porta de entrada; Cadeira de rodas disponível para uso no local

Fonte: Elaboração própria

No caso de Paraty, a análise do número de praias não se aplica porque, exceto em Trindade as praias são localizadas em ilhotas próximas a costa e acessadas por barcos cujos transportes podem ser providenciados no cais de Paraty. No mapa turístico de Paraty, as áreas acessíveis observadas compreendem o perímetro do centro histórico e atrativos fora dele



Quanto aos equipamentos de acessibilidade universal encontrados no Centro Histórico e fora dele (Alambiques e Caminho do Ouro), dos 12 lugares visitados foram verificadas 04 evidências de equipamentos de acessibilidade nas edificações ou vias.

**Quadro 9** Locais turísticos e tipos de suporte/equipamentos existentes em Paraty

<b>PONTO DE INTERESSE TURÍSTICO</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>TIPO DE SUPORTE/EQUIPAMENTO DE ACESSIBILIDADE EXISTENTE</b>
Câmara Municipal – Paço Municipal	Centro Histórico – Paraty/RJ	Rampa de acessibilidade móvel para acesso com cadeiras
Caminho do Ouro	Cunha – Paraty/RJ	Não acessível
Casa da Cultura	Centro Histórico – Paraty/RJ	Rampa de acessibilidade móvel para acesso com cadeiras
Chafariz do Pedreira	Centro Histórico – Paraty/RJ	Monumento construído sobre um calçamento plano passível de adaptação
Forte Defensor Perpétuo	Pontal – Paraty/RJ	Monumento construído sobre um calçamento parcialmente plano e parcialmente gramado, passível de adaptação
Igreja de Santa Rita	Centro Histórico – Paraty/RJ	Não existente
Igreja do Rosário e São Benedito	Centro Histórico – Paraty/RJ	Calçada no mesmo plano que a porta de entrada
Igreja Matriz Nossa Senhora dos Remédios	Centro Histórico – Paraty/RJ	Calçada no mesmo plano que a porta de entrada
Igreja Nossa Senhora das Dores (Capelinha)	Centro Histórico – Paraty/RJ	Calçada no mesmo plano que a porta de entrada
Alambique Engenho D'ouro	Cunha – Paraty/RJ	Rampas de concreto em seu interior para acesso à edificação
Alambique Paratiana	Estrada Pedra Branca – Paraty/RJ	Não existente
Centro de Informações Turísticas	Centro Histórico – Paraty/RJ	Piso tátil de concreto em seu entorno;

Fonte: Elaboração própria

Ao longo da pesquisa alguns questionamentos são levantados para melhor entendimento da forma como a acessibilidade se desdobra nestes destinos. Um dos questionamentos trata da taxa de visitação cobrada em Angra dos Reis para ônibus e vans de turismo. É compreensível que esta cobrança seja feita para fins de limitação e capacidade de carga, ao observar uma perspectiva de impacto ambiental. No entanto a aplicação deste valor se justificaria se fosse direcionado a melhorias para PCD, principalmente nas ilhas, onde, atualmente, não há qualquer projeto de mobilidade pensado para pessoas com deficiência.

Outro questionamento se faz em Paraty a respeito do problema já conhecido de alagamento das vias em épocas de aumento das marés pela mudança de lua ou por chuvas fortes no local, pois a altitude das vias está ao mesmo nível do mar. As ruas foram projetadas para que a água do mar fosse facilmente escoada pelo centro das vias e por aberturas feitas em direção ao mar. No entanto, face a este problema de alagamento, torna-se inviável qualquer pessoa transitar pelas vias.



**Figura 43** Ruas alagadas em Paraty. Fonte: Rogerio P. D. Luz

Em relação aos prestadores de serviços turísticos, os mesmos não estão habituados a receber esta demanda. Em Angra dos Reis este panorama é mais grave que em Paraty, pois em Paraty considera-se o trabalho conjunto entre as operadoras de turismo receptivo<sup>11</sup> e as instituições pró deficientes, onde eventualmente os prestadores de serviços turísticos atendem as demandas dos residentes. Este destaque é importante, pois ainda que as operadoras não estejam preparadas para lidar com o turista deficiente, ao menos há alguma predisposição para aprender por parte de outros prestadores.

Em Paraty e Angra dos Reis os prestadores de serviços turísticos que atuam no local trazem a reflexão acerca do preparo e da qualificação da mão de obra para lidar com a pessoa com deficiência. Apesar de o Ministério do Turismo desenvolver cartilhas educativas para prestadores de serviços turísticos lidarem com a pessoa com deficiência, muitas destas agências sequer dispõem de equipamentos de acessibilidade que, a exemplo de projetos

---

<sup>11</sup> Turismo receptivo: empresa responsável por organizar e desenvolver roteiros turísticos no local onde está situada. Tais empresas contam com equipes de profissionais que auxiliam ao receber um turista ou um grupo no local: guias de turismo, motoristas, agentes de viagens, etc.



realizados nas praias da capital Rio de Janeiro, poderiam ser utilizados para prestar um serviço especializado ao público-alvo PCD motora ou visual.

O diferencial dos produtos turísticos está no quão alcançável e acessível eles estão, em termos tecnológicos (disponível via *internet*, por aplicativos de *smartphone*, etc.). Um exemplo de recurso tecnológico que pode ser utilizado para auxiliar pessoas com deficiência em museus ou casas culturais: totens e painéis digitais com informações sobre o local a ser visitado (recurso audiovisual) são recursos que substituem o trabalho humano e permitem que o turista com deficiência, dentro de suas limitações, receba as informações que precisa sobre o local. Museus recém-fundados como o Museu do Amanhã, localizado na zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, utilizam tais recursos.

Como a demanda se tornou flexível e hedonista, as preocupações e prioridades mudam. Atualmente as pessoas estão bastante preocupadas com seu bem-estar, principalmente as gerações mais novas, que não deixam de programar suas férias, ir ao cinema, jantar com os amigos, preferindo economizar em algum outro item de seu orçamento a abdicar do que lhes dá prazer (MARTINELLI, 2001, p. 159). Ou seja, as experiências sensoriais, o prazer de “sentir e experimentar” o local e priorizar o momento também são utilizados para idealização de novos negócios. Neste sentido a PCD utiliza seus sentidos de maneira a perceber o local e suas particularidades dentro de suas limitações. Desenvolver um tipo de negócio direcionado a este público-alvo é explorar uma possibilidade potencial.

Cabe ressaltar que grande parte das inovações está ligada ao avanço tecnológico. As tecnologias de informação que são aplicadas ao sistema operativo possibilitam, nomeadamente, uma melhoria no controle e na continuidade dos processos de produção. Os processos e acontecimentos são racionalizados e formalizados sob a forma de instruções, o que permite aprofundar a coordenação das operações e interações, colocar em paralelas linhas de fabrico e flexibilizar no seu conjunto os sistemas de produção (GUEDES, 2015, p. 27).

Embora a pesquisa contemple a atenção à pessoa com deficiência visual, os resultados em campo retornam poucas ações desenvolvidas para este público-alvo. Não foi visto em qualquer lugar informações com escrita em braile ou recursos auditivos que pudessem auxiliá-los. No entanto, os pisos táteis existentes nas ruas do centro histórico de Paraty não apresentam regularidade – conforme já observado – e em Angra dos Reis não foi verificado qualquer equipamento ou recurso de acessibilidade que pudesse facilitar o deficiente visual.

Verificar a ocorrência de acessibilidade nos locais considerou uma análise em campo com princípios similares a análise SWOT, onde forças, fraquezas, oportunidades e ameaças foram descritas com o objetivo de destacar o potencial local e detectar suas vulnerabilidades. Cada tópico abordado nos municípios é um elemento presente no local e compõe um tópico desta matriz SWOT. Embora a análise SWOT seja aplicada em empresas como parte de planejamento estratégico que visa o crescimento, utilizou-se este princípio nos locais considerando a *força* uma vantagem interna em relação aos demais municípios, a *fraqueza* uma desvantagem interna, as *oportunidades* como elementos competitivos que podem levar ao crescimento local e as *ameaças* como aspecto negativo que comprometa a vantagem do local.

A montagem da matriz considera o prisma da acessibilidade universal em turismo. Nos quadros 10 e 11 haverá uma síntese sobre como a acessibilidade foi desenvolvida em Angra dos Reis e Paraty.

**Quadro 10** Análise SWOT de Angra dos Reis sob o prisma da Acessibilidade universal em Turismo

<b>Ambiente interno</b>	
<b>Forças</b>	<b>Fraquezas</b>
- Visibilidade turística devido ao seu potencial	- Serviços de apoio modal (terminal rodoviário e estação de barcos Santa Luzia) parcialmente acessíveis.
<b>Ambiente externo</b>	
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
- Acessibilidade universal aplicada em boa parte das vias do centro histórico/ igrejas e locais turísticos	- Acesso a algumas praias não apresenta continuidade - Parâmetros de acessibilidade versus topografia territorial

**Quadro 11** Análise SWOT de Paraty sob o prisma da Acessibilidade universal em Turismo

<b>Ambiente interno</b>	
<b>Forças</b>	<b>Fraquezas</b>
- Destino potencialmente turístico, logo, possui visibilidade	- Infraestrutura local não colabora com o desenvolvimento da acessibilidade
<b>Ambiente externo</b>	
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
- Apenas uma edificação pensou e planejou para funcionar de acordo com as normas de acessibilidade. - Vantagens e oportunidades potenciais no local	- Resistência/burocracia das instituições públicas - Demais lugares são “parcialmente” acessíveis – problema da não continuidade.

Contudo, a partir destes resultados apresentados na matriz SWOT, foi traçado e analisado quais fatores representam um empecilho à prática de turismo por deficientes visuais ou motores na baía de Ilha Grande.

#### **4.1 Fatores que Limitam a Prática de Turismo Adaptado para Pessoas com Deficiência na Região da Baía de Ilha Grande**

A escolha da microrregião da Baía da Ilha Grande é desafiadora pela sua formação natural. Esta formação natural motiva a prática da atividade turística no local. Passeios de barco às ilhas locais, prática de caminhadas e trilhas ecológicas em locais ambientais, visitas à locais históricos e em todos estes lugares uma barreira que naturalmente se impõe à PCD por sua condição limitada.

Embora esta pesquisa não tenha consultado informações específicas a respeito das condições socioeconômicas da pessoa com deficiência, faz-se uma conjectura a respeito deste embargo que representa um fator limitante.

Ao pensar nos fatores que limitam a pessoa com deficiência a viajar, procurou-se revisar a rota que a maioria dos turistas fazem para encontrar possíveis barreiras que dificultem a locomoção da PCD aos locais. Mesmo com todo planejamento no destino, alguns fatores podem representar lacunas na execução da adaptação dos destinos. Ao tomar os municípios de Angra dos Reis e Paraty como exemplo, baseada na visita técnica feita para a execução desse trabalho, levantou-se alguns fatores limitantes para a prática do turismo para pessoas com deficiência nestes locais.

O primeiro fator que limita a prática do turismo começa nos meios de transportes. Em Paraty o ônibus da viação Costa Verde, que faz a linha Paraty X Rio de Janeiro, cujas saídas ocorrem todos os dias em horários distintos, apresenta em seu exterior o símbolo universal de acessibilidade motora, indicando que o transporte tem condições de transportar uma pessoa com deficiência motora, como pode ser visto na figura 43.



**Figura 44** Ônibus da viação Costa Verde (linha Paraty X Rio de Janeiro) e o símbolo universal de acessibilidade. Fonte: arquivo pessoal

Ao analisar o ônibus, não se viu de que forma o cadeirante poderia ter acesso ao interior do veículo já que o mesmo não apresenta elevadores. Ao questionar o motorista como ocorreria o acesso do cadeirante, o profissional informou que normalmente ele é levado no colo e colocado no lugar destinado a ele: as poltronas iniciais do ônibus – lugar também destinado a idosos, gestantes, obesos e pessoas com criança de colo que, no ato da compra,

selecionam estes lugares da primeira fila em função de ter seu espaço entre os bancos mais ampliado que os demais.



**Figura 45** Identificação dos lugares especiais em ônibus da viação Costa Verde. Fonte: arquivo pessoal

A mesma empresa também é responsável pela linha Angra dos Reis X Rio de Janeiro cujas saídas ocorrem diariamente da Rodoviária Novo Rio, a principal rodoviária da capital.

Em Paraty, o problema já abordado da não continuidade da estrutura das vias é um fator limitante e a percepção das falhas começa ao sair do entorno da rodoviária que, por ser área urbana, pouco distante do centro histórico, encontra-se vias acessíveis para pessoas com deficiência motora, conforme a figura 45.



**Figura 46** Rampa de acessibilidade na rodoviária de Paraty. Fonte: arquivo pessoal

A poucos metros da rodoviária começam as ruas com calçamento pé-de-moleque que caracterizam as vias antigas de Paraty. Conforme visto, as ruas do centro histórico de Paraty não possuem estrutura para pessoas com mobilidade reduzida e esta falta é um fator limitante, assim como a não continuidade dos pisos táteis de concreto (e sua má conservação) ou rampas.

Outra questão que representa um fator limitante são os serviços oferecidos. Sabe-se que Paraty possui boa parte de seu território em áreas naturais e o passeio às ilhotas locais são um dos atrativos locais. Entretanto não foram encontrados serviços turísticos em agências receptivas para PCD que o permita ter acesso às opções de lazer e entretenimento. Mesmo o folder turístico distribuído no Centro de Informações Turísticas de Paraty não apresenta alternativas acessíveis à PCD. Eis um exemplo do conteúdo do folder turístico distribuído pelo Centro de Informações Turísticas.



**Figura 47** Folder turístico de Paraty. Fonte: Centro de Informações Turísticas

Em Angra dos Reis os fatores que limitam a PCD são parecidos aos encontrados em Paraty. Embora a rodoviária local e o Centro de Informações Turísticas do cais (localizado na Praia do Anil) ofereça algum suporte ao disponibilizarem cadeiras de rodas, os demais serviços turísticos não estão preparados para receber a PCD de forma adequada.

Quanto aos meios de hospedagem, a pesquisa não se ateve à contagem de estabelecimentos que dispusessem de dispositivos de acessibilidade universal. No entanto, aqui será revelado um dado sobre o panorama das hospedagens: de acordo com o portal eletrônico paraty.com.br, dos 52 meios de hospedagem registrados na página, apenas 3 possuem apartamentos adaptados. Embora os dados da página não considerem hospedagens alternativas como o Airbnb, por exemplo, este dado apenas demonstra que há a oferta de hospedagens adaptadas, mas é pouco e por isto as opções se tornam limitadas. Em Angra dos Reis, os que oferecem quartos acessíveis são resorts situados em localizações privilegiadas e serviços seletos.

Como sugestão, a Ficha Nacional de Registro de Hóspedes (FRNH), documento que registra a chegada de hóspedes aos meios de hospedagem em solo nacional, poderia apresentar um campo para preenchimento que se refere à condição do viajante – se o mesmo apresenta alguma deficiência. No entanto estas informações estatísticas não existem, sequer para ter alguma ideia sobre a quantidade de pessoas com deficiência que viajam e seus motivos. Ao ter estes dados em mãos, alguma política assertiva à PCD pode ser desenvolvida para este público-alvo em potencial, a começar pela acessibilidade universal dos próprios meios de hospedagem.

Contudo, os fatores limitantes analisados consideram o deslocamento do turista com deficiência ou mobilidade reduzida e, junto aos resultados apresentados em cada município a respeito do que se encontrou de elementos acessíveis, é possível construir um panorama sobre as cidades e seus desempenhos no processo de melhoria da qualidade dos serviços que ela se propõe a desenvolver por serem destinos turisticamente relevantes.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com o IBGE, em censo realizado em 2010, a porcentagem de pessoas com deficiência no Brasil é de 6,7%, sendo 3,4% com deficiência visual e 2,3% com deficiência motora. De acordo com a interpretação dos dados, estas porcentagens apresentadas consideram pessoas totalmente limitadas ao exercerem tais ações fisiológicas. O dado se torna mais abrangente quando este contempla a pessoa com deficiência que tem “muita dificuldade” ao desenvolverem ações fisiológicas, possuindo funções não integralmente comprometidas. De acordo com o IBGE, este grupo resulta em 23,9% da população<sup>12</sup>.

Embora sejam dados antigos, é possível ter alguma ideia a respeito da quantidade de PCD existentes no Brasil. Pensar neste quantitativo é fazer um exercício de reflexão a respeito

---

<sup>12</sup> Dados obtidos do documento Panorama nacional e internacional da produção de indicadores sociais: grupos populacionais específicos e uso do tempo. Elaborado pelo IBGE, em 2018.



deste público-alvo e o que falta para que estas pessoas tenham acesso a uma estrutura de lazer através do turismo que as faça buscar tais serviços.

As estatísticas do IBGE citadas não contemplam a condição socioeconômica dos indivíduos com deficiência, portanto não é possível afirmar que a pessoa com deficiência não viaja por falta de condições financeiras. Mas os indivíduos nesta condição que investem em recursos de lazer e turismo, o fazem em destinos onde ele sabe que pode encontrar algum suporte ou sabe onde pode chegar.

A abordagem sobre a acessibilidade universal na baía de Ilha Grande não consiste apenas em perceber a diferença entre a expectativa e a realidade, mas traz uma discussão a respeito da análise da execução das políticas públicas de acessibilidade universal em âmbito turístico, pois é um público-alvo a ser considerado. Esta consideração ocorre pela concepção já abordada a respeito do direito à cidade e ao exercício do direito de ir e vir, bem como o direito ao lazer – onde é possível inferir que o turismo está contido neste universo do lazer.

Este trabalho buscou informações sobre a maneira que cada município da Baía de Ilha Grande trabalhou com a acessibilidade universal em consonância com a atividade turística. Coube observar o quanto a lei da pessoa com deficiência foi aderida para atender esta demanda. De modo específico, as abordagens feitas consideram que as pessoas que apresentam dificuldades físicas de locomoção investirão num serviço desenvolvido num local que é considerado referência estadual de desenvolvimento turístico. Entretanto, pela lei da oferta e da demanda aos olhos de um prestador de serviços, não cabe investir na oferta de um produto cuja venda é pouca e, se estes serviços fossem frequentes entres os prestadores de serviços turísticos, os preços seriam normalizados. No entanto, por se tratar de um serviço para um público-alvo específico, desenvolvê-lo custaria um valor mais elevado ao consumidor.

Neste sentido, prestar um serviço turístico para PCD considera a demanda de usuários e possíveis rotas contínuas que representem uma alternativa a PCD ou mobilidade reduzida ao viajar para os destinos localizados na baía de Ilha Grande.

A dificuldade de desenvolvimento da acessibilidade universal nos destinos turísticos também considera fatores naturais e topográficos como os já apresentados neste trabalho. Tendo em vista que ambos os locais estão situados em áreas naturais, a conciliação entre o meio ambiente e a estruturação arquitetônica para acessibilidade nos locais é um tema que enfrenta embargos. Apesar de consistir numa realidade já concretizada em alguns lugares do Brasil, em Angra do Reis e Paraty a aderência do público-alvo PCD seria maior se houvesse alguma rota facilitada ou serviço turístico que se apresentasse como um diferencial para que o local tivesse alguma expectativa de demanda alta.

Quanto a PCD e mobilidade reduzida, é importante destacar que nem sempre o indivíduo tem o hábito de viajar. Os motivos são muitos: falta de equipamentos de acessibilidade nos locais, falta de profissionais preparados, não incentivo da família, etc. O incentivo familiar é importante porque é neste âmbito que ocorre a construção da mentalidade social que, por consequência, constitui-se a maneira como a PCD ou mobilidade reduzida encarará o mundo e suas dificuldades. A aceitação de si mesmo e da própria condição ocorre no seio familiar e a partir desta aceitação, a PCD poderá (ou não) se sentir mais preparada para ir a outros espaços e ter seu convívio social. A partir deste convívio social e das suas condições físicas, uma viagem se torna viável e não um encargo, desde que o destino esteja

estruturado para receber a PCD e, através deste recebimento, bem como a hospitalidade local, o acolhimento seja exitoso.

O resultado desta pesquisa aponta para o distanciamento da expectativa das políticas públicas e a realidade local. Todos os parâmetros de competitividade do estudo promovido pelo Ministério do Turismo, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, indicam pontos de melhoria nos destinos a fim de obter retorno financeiro através da atividade turística.

Quando é sugerido ao destino desenvolver atividade turística para lazer, tratamos de pessoas que investem recursos financeiros com fins de entretenimento e ócio. Porém, no caso da PCD, mesmo para quem está em condições de investir, os recursos para promoção de acessibilidade são poucos e algumas soluções mitigantes e sem continuidade (conforme visto na apresentação de resultados) são desenvolvidas porque, em termos de quantidade os deficientes não estão em número tão evidente no turismo que sejam contabilizados.

Uma forma de estimular o público-alvo de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida é através de programas de incentivo locais. Como exemplo, o Ministério do Turismo, em 2007, lançou o programa “Viaja Mais Melhor Idade”, que consistiu num programa de incentivo e fomento a viagens para idosos com mais de 60 anos a preços economicamente atrativos em períodos de baixa temporada. Considerando os idosos como pessoas com mobilidade reduzida, as adaptações arquitetônicas cabem a este público, assim como cabem às mães com crianças de colo ou carrinho de bebê, amputados e demais pessoas cuja locomoção esteja dificultada. Portanto o que se pretende enfatizar nestas linhas é a relevância dos incentivos e das políticas públicas para grupos minoritários e, de forma particular, o uso do espaço pelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida de maneira que os mesmos consigam se locomover sem grandes barreiras arquitetônicas.

Outro exemplo de estímulo à demanda está no fomento a eventos que movimentam o turismo no local. Como exemplo, a cidade do Rio de Janeiro, onde melhorias e adaptações foram desenvolvidas em função dos eventos Copa do Mundo (2014) e Olimpíadas (2016). A expectativa de chegada de turistas locais e turistas do exterior fizeram com que o Rio de Janeiro se preparasse para a expressiva demanda que os aguardaria - além dos jogos paraolímpicos, onde a demanda de pessoas com deficiência pela cidade seria maior. O estímulo foi gerado e as medidas para contornar velhos problemas também foram tomadas, ainda que a cidade ainda tenha lacunas na implantação de parâmetros de acessibilidade universal.

A pessoa com deficiência é a mais habilitada a dizer o que a deixa confortável em termos de mobilidade. No entanto, graças as normas técnicas de trabalho como a ABNT NBR 9050 – Norma de Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos – é possível projetar tecnicamente como desenvolver acessibilidade em edifícios ou espaços urbanos, de forma a diminuir as barreiras arquitetônicas do indivíduo com deficiência.

A partir do desenvolvimento das normas técnicas num destino turístico, a pessoa com deficiência poderá encontrar no turismo uma atividade que a faça interagir com o seu entorno, de forma a obter uma alternativa de lazer que contribui também para o bem-estar deste público-alvo. A atividade turística promove uma quebra na rotina que permite à pessoa com deficiência receber uma oportunidade de cuidar-se, pois muitos deles possuem uma prática diária maçante com hospitais ou tratamentos médicos e o efeito benéfico da atividade turística está na integração social e interação com o meio natural.

No entanto, há um impasse na demanda de deficientes que viajam e no interesse público ao planejar vias ou edificações acessíveis. Se a demanda não é expressiva ou numericamente relevante, estas projeções não são desenvolvidas. Por outro lado, a demanda de pessoas com deficiência não viaja, ou porque escolhe outros destinos acessíveis, ou porque aquele local não atende às suas expectativas. Viajar exige investimento cronológico e financeiro; ainda que a pessoa com deficiência invista, este investimento apenas despertaria a atenção do poder público ou provado a uma possível mudança se a demanda fosse maior.

Este trabalho consiste, sobretudo, numa reflexão a respeito da maneira como a acessibilidade universal se desdobra em lugares turísticos quando estes são destinos de referência. Ao analisar os locais, conclui-se que as falhas na acessibilidade universal não retiram seu mérito, pois enquanto houver turistas, principalmente no verão, e enquanto não houver uma demanda expressiva numericamente, o desenvolvimento de possíveis projetos de acessibilidade universal ficará em segundo plano.

Este trabalho também pretendeu abordar sobre os modelos de acessibilidade universal utilizados nos municípios. A não continuidade, questão abordada como uma ameaça na matriz SWOT, é uma forma de pensar a acessibilidade além da simples implantação de equipamentos e além da diminuição de barreiras, mas a integração entre os elementos que propiciam a acessibilidade ao permitir que a PCD encontre um caminho contínuo para locomover-se no maior espaço possível.

Angra dos Reis e Paraty também têm seus eventos de grande porte que poderiam estimular e fomentar a vinda e a participação do público-alvo pessoas com deficiência, mas como a região possui problemas de estrutura – muitas vezes por sua topografia – que minam a escolha da pessoa com deficiência, ela opta por não ir. Então perde-se um público potencial e ainda incide no problema cíclico do impasse citado acima: não há estrutura porque não há demanda e, por outro lado, a demanda não comparece por falta de estrutura.

Como muitas cidades turísticas fazem, além dos eventos que as mesmas desenvolvem para atrair turistas, seria possível organizar e planejar eventos que tivessem a PCD como público-alvo principal ou iniciativas de organização voluntária itinerantes com datas específicas que pudessem estimular a ida da PCD ao local.

A questão das iniciativas públicas ou privadas de viagens a PCD consiste num ponto cuja abordagem está além das perspectivas da inclusão. A questão tratada está em observar o campo onde estas iniciativas se desenvolvem e como são recebidas nos locais. Além disso, trata-se de uma questão que não pode ser observada de forma isolada, pois depende de outros fatores e considerações a serem feitas, por isso a aderência à lei não é tão simples. Foram levantadas questões limitantes como a topografia acidentada (ou ao nível do mar), a preservação e tombamento do patrimônio, a descontinuidade no projeto de implantação dos equipamentos ou obras de acessibilidade universal nos locais, a falta de serviços privados que atendam a demanda de PCD ou o desenvolvimento de soluções paliativas que, de alguma forma, auxiliam na condução da PCD ou mobilidade reduzida.

Contudo, os resultados apresentados retornam pareceres distintos, mas soluções similares: ajuste da continuidade nas rotas para acessibilidade e investimento na melhoria das alternativas já existentes de acessibilidade universal são duas conclusões similares para uma microrregião inteira que se dedica a desenvolver uma atividade turística de qualidade.

Embora as leis representem as medidas protetivas da PCD, nem sempre a resolução dos problemas é tão simples, pois são de caráter urbanístico, geográfico e de planejamento e organização política e de gestão do território (considerando a atividade turística). Certamente um planejamento integrado, que considerasse os elementos supracitados, seria o primeiro passo para o desenvolvimento de uma política de acessibilidade universal integrada e eficiente.

## REFERÊNCIAS

- ALVES, Mário. Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas. **Indústria e Ambiente**, v. 55, p. 12-14, 2006.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. ABNT, 2015.
- BARBOSA, Luiz Gustavo Medeiros (org.). **Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional - Relatório Brasil**. 2ª ed. revisada. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.
- Blog Mosaico Amazonas. Disponível em: <https://blog.mosaicosamazonas.com.br/piso-tatil-rampa-de-acessibilidade/>. Acesso em 13 de abril 2019.
- Blog Praias 360°. Disponível em: [http://www.praias-360.com.br/rio-de-janeiro/angra-dos-reis/praias-do-anil?jsn\\_setmobile=no](http://www.praias-360.com.br/rio-de-janeiro/angra-dos-reis/praias-do-anil?jsn_setmobile=no). Acesso em 3 de dezembro 2018.
- BRASIL. **Governo destaca cidades com estruturas acessíveis**. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/turismo/2016/10/governo-destaca-cidades-com-estruturas-acessiveis>. Acesso em 02 de maio 2018.
- CANÇADO, Airton Cardoso. SAUSEN, Jorge Oneide. VILLELA, Lamounier Erthal. Gestão social versus gestão estratégica. In: TENÓRIO, Fernando Guilherme (org.). **Gestão social e gestão estratégica: experiências em desenvolvimento territorial**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013. 372 p.
- Cidades do Sul estão entre as 10 mais visitadas do país. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/turismo/2017/08/cidades-do-sul-estao-entre-as-10-mais-visitadas-do-pais>. Acesso em 18 de maio 2018.
- COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose. **Museu, Cultura e Identidade: uma perspectiva da acessibilidade de pessoas com deficiência aos museus tombados pelo patrimônio**. 2º. Seminário Internacional Museografia e Arquitetura de Museus, 2010.
- CRÔNICAS MACAENSES. Disponível em: <https://cronicasmacaenses.com/2017/09/23/a-historica-paraty-uma-cidade-genuinamente-dos-tempos-do-brasil-colonia/>. Acesso em 17 de abril 2019.
- DALPIAZ, Roni Carlos Costa *et al.* **A hospitalidade no turismo: o bem receber**. Caxias do Sul, 2010.
- HATEM, Munif. Bengalas, muletas e andadores – Tipos e usos. Disponível em: <https://www.quadrilcirurgia.com.br/bengalas-e-muletas.html>. Acesso em 13 de abril 2019
- DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, R. **O Ensino da Arquitetura Inclusiva como Ferramenta par a Melhoria da Qualidade de Vida para Todos**. In:

PROJETAR 2003. (Org.). *Projetar: Desafios e Conquistas da Pesquisa e do Ensino de Projeto*. Rio de Janeiro: Virtual Científica, 2003, p. 159-173.

Estrada esburacada obriga mãe a empurrar cadeira de rodas do filho por quilômetros até ponto de ônibus. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/estrada-esburacada-obriga-mae-a-empurrar-cadeira-de-rodas-do-filho-por-quilometros-ate-ponto-de-onibus.ghtml>. Acesso em 11 de abril 2019.

FERNANDES, Idilia; LIPPO, Humberto. Política de acessibilidade universal na sociedade contemporânea. **Textos & Contextos (Porto Alegre)**, v. 12, n. 2, 2013.

FOLHA DE SÃO PAULO. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2019/02/sitio-arqueologico-de-machu-picchu-tera-tour-acessivel-para-cadeirantes.shtml>. Acesso em 18 de março 2019.

GARCIA, Carla Cristina. **Sociologia da acessibilidade**. Curitiba: IESDE BRASIL S. A, 2008.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução: Anita Di Marco. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOMES, Christianne Luce. **Lazer: necessidade humana e dimensão da cultura**. Revista Brasileira de Estudos do Lazer, v. 1, n. 1, p. 3-20, 2014.

GRINOVER, Lucio. **A cidade à procura da hospitalidade**. São Paulo: Editora Aleph, 2016.

GRINOVER, Lucio. **A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade**. São Paulo: Revista Hospitalidade, v. 3, n. 2, p. 29-50, 2006.

GUEDES, C. A. M. e ROSÁRIO, J. L. Informação e conhecimento: os impactos da reorganização do mercado e do trabalho. *In: Desenvolvimento em Questão*. Ano 3, Nº. 5. Jan./Jun. 2005. Ijuí: Unijuí, 2005.

HAESBAERTH, R. Introdução e Definindo Território para Entender a Desterritorialização. *In: HAESBAERTH, R. O Mito da Desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 2004. p.19-98

HARVEY, David. Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. **Novos Cadernos NAEA**, [S.l.], v. 12, n. 2, mar. 2010. ISSN 2179-7536. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/327/513>. Acesso em: 29 abr. 2019.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd\\_2010\\_religiao\\_deficiencia.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf). Acesso em 23 de março 2018.

IBGE. **Panorama nacional e internacional da produção de indicadores sociais: grupos populacionais específicos e uso do tempo**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101562>. Acesso em 05 de abril 2019.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa 1, de 25 de março de 2015.** Disponível em: <[http://www.comphap.pmmc.com.br/arquivos/lei\\_federal/instrucao\\_01\\_2003.pdf](http://www.comphap.pmmc.com.br/arquivos/lei_federal/instrucao_01_2003.pdf)>. Acesso em 01 de junho 2019.

MARCOLAN, João Fernando. **Enfermagem em saúde mental e psíquica: desafios e possibilidades do novo contexto do cuidar** / João Fernando Marcolan, Rosiani C. B. Ribeiro de Castro. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

MARÉ alta invade ruas do Centro Histórico de Paraty, RJ. Disponível em: <http://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2016/09/mare-alta-invade-ruas-do-centro-historico-de-paraty-rj.html>. Acesso em 23 de março 2019

MARTINELLI, José Celso. Fundamentos multidisciplinares do turismo: hotelaria. *In*: ANSARAH, Marília Gomes dos Reis, *et al.* **Turismo: como aprender como ensinar.** 2. ed. São Paulo: Senac, 2002.

MINISTÉRIO DO TURISMO BRASILEIRO. **Plano Nacional de Turismo 2013-2016.** Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/images/pdf/plano\\_nacional\\_2013.pdf](http://www.turismo.gov.br/images/pdf/plano_nacional_2013.pdf). Acesso em 27 setembro 2017.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Anuário estatístico 2019, ano base 2018.** Disponível em <[http://dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05/item/download/957\\_06c0618130864a16e8867bc92f026892.html](http://dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05/item/download/957_06c0618130864a16e8867bc92f026892.html)>. Acesso em 01 de junho 2019.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional - Relatório Brasil** / Luiz Gustavo Medeiros Barbosa (Organizador). — 2ª ed. revisada — Brasília : Ministério do Turismo, 2008. 84 p.

MIRANDA, Arlete Aparecida Bertoldo. **História, deficiência e educação especial.** Revista HISTEDBR On-line, Campinas, v. 15, p. 1-7, 2004.

MUTZENBERG, Remo. Sociedade: uma totalidade precária que inclui e exclui. *In*: AMARAL, JR, Aécio, BURITYM Joaílido de A. (orgs). *Inclusão Social, identidade e diferença: perspectivas pós-estruturalistas de análise social.* São Paulo: Editora Annablume, 2006.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. (inglês: WTO – World Travel Organization). UNWTO Tourism Highlights: 2017 Edition. Disponível em <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419029>. Acesso em 28 setembro 2017.

PENHA, Norival. **Entrevista no Alambique Engenho D'Ouro** [outubro, 2018]. Entrevista concedida a Bianca dos Santos Magalhães.

PORTAL DE TURISMO DE SOCORRO. Disponível em: <https://www.socorro.tur.br/noticia/socorro-oferece-programacao-especial-nas-ferias-de-julho-proximo-a-sao-paulo.html>. Acesso em 30 de abril 2018.

PREFEITURA DE ANGRA DOS REIS. **8 mil turistas desembarcam em Angra nesta sexta.** Disponível em:

[https://angra.rj.gov.br/noticia.asp?vid\\_noticia=54931&indexsigla=imp](https://angra.rj.gov.br/noticia.asp?vid_noticia=54931&indexsigla=imp). Acesso em 05 de fevereiro 2019.

PREFEITURA DE ANGRA DOS REIS. **Cais do Abraão é inaugurado**. Disponível em: [https://www.angra.rj.gov.br/noticia.asp?vid\\_noticia=29869&IndexSigla=imp](https://www.angra.rj.gov.br/noticia.asp?vid_noticia=29869&IndexSigla=imp). Acesso em 05 de abril 2018.

PREFEITURA DE BONITO. Disponível em <http://www.bonito.ms.gov.br/noticias/implantacao-das-rampas-de-acessibilidade-e-exigida-por-lei-e-construcao-das-calcadas-cabe-aos-proprietarios-dos-terreno>. Acesso em 1 de maio 2018.

PREFEITURA DE PARATY. **Paraty Turismo e Ecologia. Meios de hospedagem**. Disponível em: <http://paraty.com.br/pousadas-e-hoteis/>. Acesso em 18 de abril 2019.

PROJETO PRAIA PARA TODOS. Disponível em: <http://www.praiaparatodos.com.br/>. Acesso em 13 de abril 2019.

RBA Elevadores. Disponível em: <https://www.rbaelevadores.com.br/>. Acesso em 13 de abril 2019.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2017.

SANSIVIEIRO, Simone; DE MORAES DIAS, Celia Maria. **Hotelaria e acessibilidade**. Turismo-Visão e Ação, v. 7, n. 3, p. 439-454, 2005.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008 (Coleção Milton Santos)

SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO. Disponível em: <http://www.cidadesmaravilhosas.rj.gov.br/costaverde.asp>. Acesso em 10 de setembro 2018.

TEUNE, Henry. O futuro da localidade numa era global. *In*: FONSECA, Fernando Taveira (org.). **O poder local em tempo de globalização: uma história e um futuro**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2005.

VASCONCELOS, Marco Antonio; GARCIA, Manuel Enriquez. **Fundamentos de economia**. São Paulo: Saraiva, 1998.