



GESTÃO DO TURISMO PARA TODOS: SENSIBILIZAÇÃO POR MEIO DE REGISTRO FOTOGRÁFICO DA ACESSIBILIDADE TURÍSTICA NO CENTRO DE NOVO HAMBURGO, RS

Paulo Ricardo Antonioli¹

Tatiane Fetter²

Mary Sandra Guerra Ashton³

Universidade Feevale

Resumo: O presente trabalho tem como objetivo a sensibilização para o turismo inclusivo no centro de Novo Hamburgo, a partir do registro de imagens fotográficas dos ambientes destinados ao lazer e turismo. Foi utilizado o método exploratório descritivo com abordagem qualitativa. Foi realizada pesquisa bibliográfica para a sustentação teórica e pesquisa de campo entre os meses de abril e maio de 2012, com registro fotográfico dos ambientes públicos do centro de Novo Hamburgo, para avaliar a situação atual e a necessidade de adaptação desses espaços. Esse trabalho revelou que em alguns locais estão sendo tomadas medidas visando aumento da mobilidade e acessibilidade, porém, ainda existe a necessidade de adoção de estratégias de gestão do turismo acessível, melhorias na infraestrutura em geral como passeios públicos, sinalização, revitalização das calçadas nas praças, faixas de segurança, sendo necessários atenção e investimento da gestão pública municipal, além da sensibilização da comunidade para a inclusão.

Palavras-chave: Gestão; Acessibilidade; Turismo; Registro fotográfico; Novo Hamburgo/RS.

1. Introdução

Este estudo integra a pesquisa intitulada “Turismo e acessibilidade: uma análise dos espaços de lazer no Vale do Rio dos Sinos” que está sendo desenvolvida no grupo de pesquisa em Desenvolvimento Regional, na Universidade Feevale com fomento CNPq.

Esse trabalho versa sobre a temática da gestão do turismo acessível, ou seja, o turismo para todos. Sabe-se que o número de pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida vem aumentando significativa e diariamente no mundo, impondo a necessidade de mudanças em diversas instâncias: estruturais nos municípios, de comportamento da parte dos cidadãos e de gestão do poder público.

¹ Acadêmico do Curso de Turismo da Universidade Feevale. Bolsista de Iniciação Científica no Grupo de Desenvolvimento Regional. E-mail: tatiane.fetter@gmail.com

² Acadêmica do Curso de Turismo da Universidade Feevale. Bolsista de Iniciação Científica no Grupo de Pesquisa em Gestão. E-mail: antonioli00paulo@gmail.com

³ Doutora. Professora Titular na Universidade Feevale. Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Regional. E-mail marysga@feevale.br



Nesse contexto, o presente estudo tem como objetivo contribuir para a sensibilização dos gestores públicos e da comunidade em geral sobre as necessidades para o turismo inclusivo no centro de Novo Hamburgo, por meio do registro de imagens fotográficas dos ambientes municipais destinados ao turismo, a fim de avaliar a atual situação desses espaços públicos centrais. Para tanto, será utilizado um referencial teórico, baseado em autores consagrados na área de estudo e atenderá a seguinte estrutura: inicialmente, busca compreender o turismo como um direito de todos e sua relação com as novas formas de consumo e de consumidores, em seguida, trata da necessidade de infraestrutura municipal adequada para a livre mobilidade de todos, entre outras questões que envolvem a acessibilidade no espaço urbano de todos e para todos e, por último, as propostas de gestão para a inclusão e acessibilidade urbana, apresentando as políticas públicas e programas governamentais em andamento, bem como a situação atual do centro de Novo Hamburgo em relação a acessibilidade.

Para o desenvolvimento desse trabalho foi adotado o método exploratório descritivo com abordagem qualitativa dividido em dois momentos distintos: pesquisa bibliográfica para a sustentação teórica buscando compreender as noções de gestão do turismo, cidade acessível e turismo inclusivo e, pesquisa de campo por meio de registro fotográfico dos ambientes públicos entre os meses de abril e maio de 2012, no centro de Novo Hamburgo, no intuito de se obter a situação atual desses espaços.

Apreende-se que esse estudo se justifica, pois partiu-se da constatação do crescente número de pessoas deficientes ou mobilidade reduzida, muitas vezes impedidas de frequentar os espaços públicos citadinos, devido a carência de infraestrutura adequada, falta de informação da população prestadora de serviços, além de problemas de gestão da mobilidade turística municipal.

2. Turismo Direito de Todos: novas formas de consumo e de consumidores

O turismo se funda na relação entre bens e serviços e consumidores, sendo os bens e serviços de consumo os recursos e atrativos de interesse para o turismo e os consumidores os turistas que visitam determinado destino e efetuam o consumo turístico. Desse modo, para que aconteça o turismo deve haver o encontro entre os produtos e serviços com os consumidores.

O turismo movimenta milhões de pessoas em todo o mundo e possui entre suas características, fundamentais, o consumo de bens e serviços no local onde ele é produzido. Nesse sentido, quem se desloca é o consumidor e não o produto. Portanto, para que haja o consumo turístico é necessário que o turista deixe o seu local de residência para um destino e lá efetue o consumo (De La Torre, 1997). Assim, os espaços públicos urbanos, destinados ao turismo e lazer como parques, praças, museus, teatros, vias de acesso e passeios públicos do centro da cidade, devem ser acessíveis a toda população, sem exceção.

O turismo se acha inserido num processo social e busca satisfazer os desejos e necessidades da população, entre elas, a interação com o meio visitado, priorizando os atrativos turísticos planejados para um público heterogêneo – o turista – aceitando e promovendo a inclusão, tendo em vista a diversidade humana (Ashton, 2004).



A partir dessa ideia se tem que o destino turístico deve oferecer condições suficientes aos consumidores (turistas), ou seja, deve ser assegurada a livre locomoção dos visitantes nos espaços onde se localizam os atrativos disponíveis.

Na mesma proporção em que os visitantes têm o direito de livre acesso aos espaços para o consumo turístico os residentes também se beneficiam com as melhorias na infraestrutura, usufruindo das áreas de lazer e da experiência turística. Nota-se que para o desenvolvimento turístico municipal é importante considerar a diversidade existente na sociedade e propiciar a apreciação e consumo dos atrativos por todas as pessoas, conforme a Constituição Federal vigente que no art. 244 assegura: “a Lei disporá sobre a adaptação dos logradouros [...] a fim de garantir o acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência” (artigo, 227, §2º), promovendo, ainda, um turismo mais humanizado. O turismo inclusivo, humanizado tem como característica, fundamental, oferecer espaços físicos acessíveis e recursos humanos capacitados para atender às necessidades de todos. Para Silva e Boia (2006) os espaços físicos turísticos devem seguir as normas internacionais (Kèroul – Canadá; Amsca – Argentina; Alpe – Espanha) para a adequação das dimensões e medidas.

Assim, a proposta turística municipal merece ser reavaliada, considerando que o turista pode ser um deficiente físico, uma criança, idoso ou outras pessoas com mobilidade reduzida. Os espaços de lazer acessíveis são um direito de residentes e visitantes e deve ser assegurado pelo poder público, por meio da implantação de projetos que deem conta de tornar acessíveis os locais públicos e a infraestrutura destinada à sociedade.

Cabe destacar que a partir da democratização do turismo passa a surgir novas demandas para os produtos e serviços turísticos, emergem novos públicos interessados no consumo turístico, formando novos nichos de mercado, tornando-se urgente a criação de propostas e programas governamentais adequados a toda população, especialmente, aos que atualmente são consumidores em potencial. Soma-se a isso a necessidade de se fazer cumprir a Lei ou elaborar legislação própria e políticas públicas compatíveis com a questão de um turismo inclusivo e que regulamente a formatação e a oferta dos produtos e serviços turísticos acessíveis a todos, ou seja, adaptados (Sasaki, 1999). Observa-se, assim, a necessidade de novas propostas de projetos turísticos diante da importância da acessibilidade e das questões que envolvem o turismo para todos e que contemplam o direito de todos os cidadãos, o denominado turismo inclusivo.

Atualmente, grande parte da população tem problemas de locomoção e enfrentam barreiras no seu cotidiano para efetuar os mais simples deslocamentos, mesmo dentro do próprio município. Para o desenvolvimento do turismo inclusivo, impõem-se uma série de mudanças políticas, sociais, de infraestrutura e de atitude, democratizando a experiência turística ao oportunizá-la a uma maior fatia da sociedade (Molina, 2004). A criação de novos produtos e o surgimento de serviços turísticos acessíveis tem como base atender a demanda da sociedade atual, portanto, deve adotar como princípio a satisfação da mesma (Urry, 2001).

Os espaços públicos, bem como os atrativos turísticos são organizados para o uso da população, assim, devem estar disponíveis e acessíveis para que possam atender às necessidades e expectativas da sociedade que os utiliza, assumindo um compromisso com a inclusão das minorias (Canejo, 1998).



Nesse contexto, torna-se urgente que o turismo seja redimensionado e as atitudes sociais sejam repensadas, garantindo espaços adequados para todos, priorizando as questões sociais às econômicas (Silva; Boia, 2006). O turismo inclusivo deve ser compreendido como o turismo que apresente como proposta a inexistência de barreiras físicas ou de atitudes. Nesse sentido, é necessário pensar nas propostas de inclusão e de acessibilidade, tornando os espaços destinados ao turismo adaptados, ou seja, acessível à população exigindo, desse modo, um repensar na organização dos espaços urbanos destinados à população (Gonzales Viana, 2006).

As cidades, por sua vez, são espaços de convivência e lugar onde o homem vive, trabalha e se relaciona com o ambiente e com as pessoas (Castells, 1999). É o espaço da casa, da família e da identidade. É também o espaço da rua, da praça e do público. É hospedeira e abrigo de residentes e de visitantes nas suas diferenças (Barros, 2004).

Desse modo, a cidade compreende uma série de elementos que formam o seu patrimônio cultural urbano, no qual as particularidades se perdem no coletivo como fruto da vivência social que irá caracterizar determinado município. O estilo de vida se esboça a partir de hábitos e costumes próprios, complexos, conflituosos, formando um ambiente de todos, portanto para o uso de todos.

Para Montejano (1999), a cidade é um bem público da sociedade e o Estado é responsável pelo conjunto de atividades e operações realizadas por indivíduos ou grupos a ela relacionadas. Assim, Lickorish e Jenkins (1997) destacam a necessidade da gestão no planejamento municipal dos espaços públicos urbanos, considerando as características econômicas, sociais e culturais da sociedade municipal, já que o ambiente público citadino é destinado aos moradores e visitantes que devem ser atendidos com serviços e equipamentos (Gutiérrez Brito, 2007). Nesse sentido, a cidade foi construída por uma sociedade que tem direitos iguais sobre os seus bens (Gonzales Viana, 2006).

Para Kliass (1993) os espaços urbanos públicos devem contemplar a cultura local contendo aspectos lúdicos para o uso de todos, destinados à recreação, lazer e conferir nível de qualidade de vida aos habitantes e visitantes. Os espaços urbanos surgem com novos contornos sociais e culturais, devendo ser adaptados para os diferentes tempos, funções e usos (SCALISE, 2002).

3. Acessibilidade e Infraestrutura no Espaço Urbano

O Censo de 2010 divulgou que 45,6 milhões de brasileiros tem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, ou seja, 23,9% da população. Dentre os resultados, a deficiência visual atingiu 35,8 milhões de pessoas; 13,3 milhões de pessoas tem dificuldade de locomoção; 4,4 milhões possuem a deficiência motora severa (pessoas com grande dificuldade ou incapazes de se locomover), das quais 734,4 mil pessoas não conseguem caminhar ou subir escadas de modo algum. A deficiência auditiva acomete 9,7 milhões de pessoas. A deficiência mental ou intelectual, também considerada severa, foi declarada por 2,6 milhões de pessoas, representando 1,4% da população. Sendo que na região Sul o percentual é de 22,5% da população (IBGE, CENSO DEMOGRÁFICO, 2010).



Idosos representam indivíduos com mobilidade reduzida por apresentarem dificuldades de locomoção. A mobilidade reduzida é caracterizada por pessoas que tem restrições na capacidade de utilizar o ambiente, podendo ser idosos, gestantes ou condutores de carrinhos de bebês, pessoas com deficiência, obesos, entre outros (ABNT NBR 9050, 2004). Conforme o IBGE (2010), o número de idosos no Brasil, aumenta significativamente, em 1960 existiam 3,3 milhões de brasileiros com 60 anos ou mais, sendo 4,7% da população. Em 2010, eram 20,4 milhões de pessoas nessa faixa etária, representando 10,8% da população brasileira (GLOBO. G1, 2012).

No Brasil, o Decreto Lei nº 3298 de 20 de dezembro de 1999, artigo 3º, parágrafo 1, faz saber que a pessoa com deficiência é aquela que:

apresenta perdas ou anomalias de sua estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gerem incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.

Esse conceito revela a dificuldade das pessoas deficientes realizarem o exercício pleno de atividades diversas e necessárias no dia a dia.

Fávero (2004) apresenta reflexões quanto à melhor terminologia a ser utilizada e refere que embora na Constituição Federal seja utilizado o termo portador de deficiência, este não é o mais indicado. Na atualidade, o termo utilizado é pessoa com deficiência. Miziara e Azevedo (2006) sublinham que o mais importante ao se reportar às pessoas com deficiência é fazê-lo sem preconceitos. Para Sasaki (1999, p.3) a inclusão social é:

um processo bilateral no qual as pessoas, ainda excluídas, e a sociedade buscam, em parceria, equacionar problemas, decidir sobre soluções e efetivar a equiparação de oportunidades a todos.

A sociedade precisa se adaptar para poder incluir e as pessoas com necessidades especiais precisam preparar-se para serem incluídas.

A partir disso, observa-se a necessidade de uma mudança profunda de mentalidades e de comportamentos, inclusive das pessoas deficientes, aliada a uma mudança na infraestrutura municipal que dê conta de adaptar os espaços públicos ampliando o acesso e as facilidades de mobilidade para todas as pessoas.

Inclusão é um processo de mudança do sistema social comum para acolher toda a diversidade humana, envolve a adaptação do espaço físico e a atitude humana e deve ser considerada no âmbito da educação, lazer, transporte, trabalho, entre outros (Sasaki, 2011; 2006).

Conforme estudo desenvolvido por Ross (1998) existe sete princípios para a inclusão: celebração das diferenças sem preconceitos; direito de decidir e tomar decisões; valorização da diversidade; direito de contribuir; promoção do aprendizado cooperativo; promoção da solidariedade humana; valorização da cidadania e da qualidade de vida. É correto observar sobre a necessidade de uma avaliação dos espaços públicos por profissionais preparados e especialistas nessa área. As várias formas de deficiências demandam diferentes tipos de adaptações para garantirem a segurança e a facilidade na locomoção dos deficientes e de pessoas com mobilidade reduzida.



Sasaki (2011) considera em seus estudos a existência de seis barreiras excludentes: Arquitetônica (não permite a acessibilidade da pessoa com dificuldade de locomoção), comunicacional (a linguagem verbal ou visual utilizada não alcança todas as pessoas), atitudinal (atitude preconceituosa), metodológica (métodos de ensino, trabalho e lazer homogêneos), instrumental (instrumentos utilizados para trabalhar, brincar que não atendem as limitações), programática (leis, portarias, regulamentos e políticas que perpetuam a exclusão).

Entre as medidas corretivas sublinha-se o Desenho Universal, lido como requisitos fundamentais para melhorar a qualidade de vida e ampliar o potencial de inclusão social propondo o espaço com uso democrático, para diferentes perfis de usuários (Ely e Dischinger, 2003). O Desenho Universal dá conta de que todas as pessoas, sem exceção, de crianças a idosos, dos que possuem limitações físicas temporárias ou permanentes, tenham condições igualitárias na qualidade de uso do espaço público urbano no âmbito da cidade (Tilley, 2005).

Nesse contexto, torna-se urgente e necessário adotar modelos e estratégias de gestão rumo a novas atitudes em que a dimensão social desde a elaboração do projeto seja a norteadora da futura ação.

O Design Inclusivo é uma prática democrática, de respeito pelos direitos humanos e de defesa de condições de igualdade de oportunidades, contribui na busca de soluções com a construção do meio, para a não discriminação e inclusão social de todas as pessoas (Simões; Bispo, 2006).

O Decreto Lei nº 5296 de 2 de dezembro de 2004 define acessibilidade como sendo a condição para utilização, com segurança e autonomia total ou assistida, dos espaços, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. A acessibilidade compreende a possibilidade de acesso a um lugar e/ou o uso de equipamentos de maneira independente (Brasil, 2004).

Uma pessoa com mobilidade reduzida é aquela que temporária ou permanente, tem limitada a sua capacidade de se relacionar com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida aquela com deficiência, a idosa, a obesa e a gestante, entre outros (NBR 9050:2004). Também são consideradas entre as pessoas com mobilidade reduzida as que usam muletas devido a acidentes ou bengalas.

São pessoas que, mesmo não se enquadrando no conceito de portador de deficiência têm, por qualquer motivo, dificuldade de se movimentar gerando a efetiva redução da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Segundo Ely e Dischinger (2003), a acessibilidade é fundamental para a inclusão e participação de todas as pessoas na sociedade, independente de suas limitações ou restrições. Costeira (2008) defende que o ambiente em que se vive deve, necessariamente, ser compatível com as preferências pessoais e necessidades específicas, tendo na acessibilidade a equiparação de oportunidades, proporcionando o acesso democrático ao espaço urbano.

4. Gestão do Turismo: políticas e programas de acessibilidade urbana

A acessibilidade nas cidades se encontra inserida no processo de inclusão social e deve ser contemplada pelas políticas públicas municipais e regionais, promovendo o respeito e a liberdade de locomoção, na medida em que favorece o exercício da cidadania. “O principal objetivo de uma política é elevar o bem estar de seus cidadãos” (Kadt, 1991, p.52). Portanto, as políticas públicas devem traduzir as decisões governamentais com relação às necessidades da sociedade civil local e voltadas para o bem estar e melhoria da qualidade de vida da população. No entanto, é necessário compreender que os espaços urbanos destinados ao turismo e ao lazer dependem das políticas públicas, de um planejamento de turismo municipal e da adoção de um modelo de gestão.

O governo federal, através do Ministério das Cidades, disponibiliza aos municípios brasileiros um programa de orientação para a implantação de propostas de acessibilidade.

o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana tem como objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas (Brasil Acessível, 2004, p.5).

Para tanto, o programa é composto de seis publicações temáticas, disponíveis *on line* ou em material impresso, a saber:

Caderno 1, apresenta conceitos e definições sobre a deficiência e a restrição de mobilidade, com o objetivo de capacitar gestores e operadores públicos ou privados para o atendimento no sistema de transporte coletivo.

Caderno 2, é destinado aos profissionais que irão elaborar os projetos urbanísticos e de mobiliário urbano no espaço público. Atendendo ao decreto Lei 5.296/04 e à Norma NBR 9050:2004 para a construção da cidade acessível.

Caderno 3, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Traz orientações para implementação do Decreto nº 5.296/04, que regulamenta as Leis nº 10.048/00 e a de nº 10.098/00 com enfoque na mobilidade urbana, construção dos espaços e nos edifícios de uso público e legislação urbanística.

Caderno 4, traz orientações para a elaboração de uma Política Municipal de acessibilidade de forma permanente com informações para a criação de um órgão ou uma coordenação municipal para o desenvolvimento de normas, instrumentos e ações integradas do poder público e também com a iniciativa privada para o atendimento às pessoas com deficiência. Apresenta procedimentos para a implantação e a fiscalização de projetos, obras e soluções para o acesso e o atendimento das pessoas com deficiência, idosos ou pessoas com mobilidade reduzida.

Caderno 5, é voltado aos gestores municipais, com orientação de programas e obras visando a implantação de Sistemas de Transporte Acessível, incluindo a infraestrutura urbana, combinação de todos os modos de transporte coletivo, os respectivos equipamentos de apoio ao usuário, em especial, as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como os procedimentos operacionais adequados.

Caderno 6, trata das Boas Práticas em Acessibilidade. Voltado aos gestores municipais, tem como objetivo o registro de práticas inovadoras ou consagradas já em



desenvolvimento nas administrações municipais, visando a construção de uma cidade acessível, considerando os espaços públicos e os serviços de transporte coletivo.

Conforme apresentado, o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana visa disponibilizar um modelo de gestão da acessibilidade por meio de orientações para o desenvolvimento de ações voltadas à facilidade de mobilidade, a fim de garantir o direito de ir e vir, de forma independente, às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, tornando a cidade acessível. Busca, ainda, sensibilizar a população sobre o direito do livre acesso e inclusão social, por meio do cumprimento da Lei. Portanto, trata-se de um direito de todos.

Assim, as questões que envolvem a acessibilidade das cidades devem estar em conformidade com a lei pré-estabelecida, além das prioridades municipais e regionais para a implantação das melhorias em termos de infraestrutura e até na promoção de mudanças sociais na cidade. Os princípios para a construção de uma cidade acessível passam pela utilização do desenho acessível (Brasil Acessível, 2004, p.57), “compreendido a partir da concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais”, defende a ideia de proporcionar autonomia, segurança e conforto nos elementos criados com a intenção primeira de solucionar os problemas que impedem a mobilidade das pessoas que possuem alguma deficiência.

5. Metodologia

Para a realização dessa pesquisa adotou-se o método exploratório descritivo com abordagem qualitativa. Inicialmente, foi realizada a revisão bibliográfica para a compreensão das noções de acessibilidade, inclusão social, gestão do turismo inclusivo, políticas e programas de acessibilidade. A seguir, se buscou informações por meio de observação e registro fotográfico da situação atual dos principais atrativos turísticos localizados no centro de Novo Hamburgo, com o objetivo de investigar a acessibilidade no centro da cidade.

6. Resultados

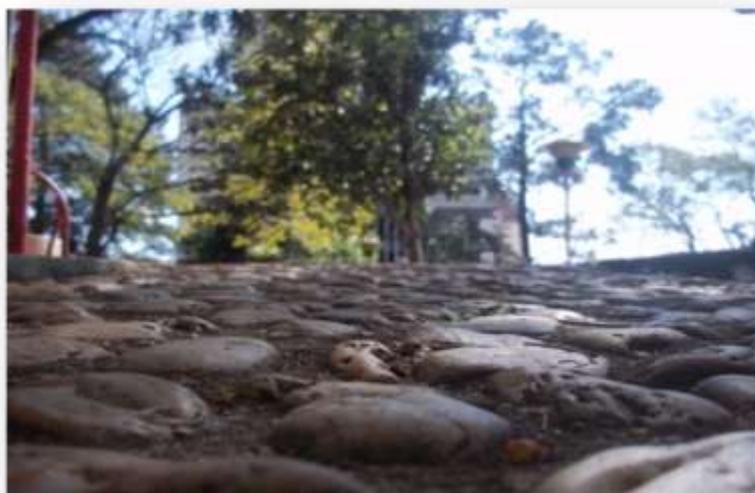
Novo Hamburgo é cidade de colonização alemã, com 238.940 habitantes, situada a 40 km da capital do estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre e está entre os 14 municípios que compõem a Rota Romântica. Sua economia é diversificada, porém com presença marcante da indústria coureiro calçadista, destacando-se também no setor de eventos vinculados a essa indústria, recebendo anualmente em torno de 150 mil visitantes motivados, principalmente pelo turismo de negócios. Possui ampla rede hoteleira, composta por 09 hotéis de categoria turística superior e um de rede internacional com uma oferta de 1.500 leitos.

Para que fosse possível estabelecer a situação atual do centro de Novo Hamburgo, foram realizadas visitas técnicas entre os meses de setembro a novembro de 2012. Os dados foram compilados em relatório e apresentados em forma resumida, conforme segue:



Praça do Imigrante – no dia 17 de outubro foi realizado um percurso para levantamento e registro fotográfico da atual situação da Praça do Imigrante, localizada na Rua Primeiro de março, esquina Rua Lima e Silva, no centro Novo Hamburgo. Foram mapeados problemas de barreiras e impedimentos para a livre mobilidade, mesmo para pessoas com autonomia. Entre elas pode-se listar: calçadas de concreto, paralelepípedo e *petit-pavè* com buracos, desníveis e raízes de plantas que danificaram as calçadas ocasionando ondulações. As rampas localizadas no local são de difícil acesso, sendo impossível utilizá-las por causa de sua acentuada inclinação e logo em seguida existem degraus e buracos. Em alguns pontos da praça não existem rampas e é necessário dar a volta para se chegar onde se quer. Observou-se a inexistência de corrimão nas escadas. Seu piso em alguns locais é feito com pedras criando relevos que dificultam a passagem de perdestes, cadeirantes e pessoas com carrinhos de bebês. Não há pisos táteis na Praça do Imigrante ou sinaleiras sonoras nas proximidades.

Figura 1
Detalhes do calçamento da Praça do Imigrante





Fonte: pesquisa própria

Receptivo Turístico – situado na Rua Lima e Silva 333, no centro de Novo Hamburgo: existência de estacionamento para pessoas com deficiência, rampa na entrada, elevador adaptado, banheiro nas dimensões corretas e barras para apoio. Possui guia turístico em braile.

Figura 2
Estacionamento e elevador adaptado



Fonte: pesquisa própria

Praça 20 de Setembro – localizada na Rua Bento Gonçalves, esquina Rua Joaquim Nabuco no centro de Novo Hamburgo: possui calçadas em *petit-pavè*, apresentando imperfeições (buracos), inapropriado para cadeiras de rodas, pessoas usando muletas ou conduzindo carrinhos de bebês, e afins.

Centro Municipal de Cultura - Rua Pinheiro Machado esquina Rua Inácio Christiano Plangg, 66 no centro de Novo Hamburgo: estacionamento prioritário para deficientes, rampa de acesso e facilidades de acesso no seu interior.

Igreja Matriz São Luiz – Rua Joaquim Nabuco, esquina Rua Encruzilhada do Sul: Possui escadaria na parte da frente e rampa de acesso pela rua lateral, vaga de estacionamento na calçada com dificuldade de acesso, o estacionamento fechado não apresenta condições de acesso para pessoas com deficiência.

Igreja Evangélica da Ascensão – Rua Bento Gonçalves, ao lado do Calçadão Oswaldo Cruz. Estava em reforma, fechada para visitação.

Biblioteca Pública Machado de Assis – Rua Julho de Castilhos s/n, no centro de Novo Hamburgo: calçadas em mau estado, quebradas, com buracos ou bloqueadas. Rampas de acesso à calçada com degraus e cantos quebrados ou inexistentes. No interior da biblioteca tem uma escadaria e não possui elevador impedindo o acesso ao segundo piso, porém, foi informado sobre uma entrada lateral, mas estava fechada sendo necessário solicitar a chave a algum atendente da biblioteca.

Calçadão Oswaldo Cruz – Localizado no centro de Novo Hamburgo entre as Ruas Bento Gonçalves e Pedro Adams Filho: possui calçada escorregadia, com falhas e buracos em toda sua extensão.

Espaço Albano Hartz – Localizado no Calçadão Oswaldo Cruz. Possui uma escadaria na entrada e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida pode ter acesso dando a volta no quarteirão e entrando pelos fundos.

Desse modo, foi feito o percurso visitando os principais atrativos, circulando pelos passeios públicos de acesso aos mesmos, nos seus interiores e registrando por meio de fotografias as condições atuais do trajeto. Assim, foi possível observar no piso,



de todo o percurso realizado, imperfeições e barreiras impeditivas de vários tipos como: buracos, falta de lajes, lajes soltas, escorregadias, ondulações causadas pelas raízes das árvores, enfim barreiras impeditivas da locomoção. Observou-se, também problemas de sinalização como: carência de placas, placas em mau estado (ilegíveis, enferrujadas, amassadas), delimitação e pintura de faixas de segurança, demarcação de rampas de acesso nas calçadas, rampas de acesso fora das normas, rampas de acesso com degraus e cantos quebrados, inexistência de sinaleiras sonoras, inexistência de pisos táteis, entre outros.

Numa avaliação geral foi considerado que o centro de Novo Hamburgo não possui acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Mesmo que a pessoa possua autonomia de locomoção não conseguirá realizar um trajeto ou visitação sem auxílio, ajuda ou acompanhamento. As barreiras impeditivas estão em diversos pontos do centro de Novo Hamburgo nas vias de acesso, passeios públicos, sinalização, praças, museus, casa de cultura, igreja, calçadão, acesso aos prédios (biblioteca, museus, outros), mobilidade no interior dos prédios (biblioteca, museus, casa de cultura, outros), carência de rampas, corrimãos, condições de travessia, entre outros.

7. Considerações

A partir da sustentação teórica desenvolvida com base nos autores utilizados para a realização deste trabalho, foi possível refletir sobre a relação que pode existir entre o turismo e a acessibilidade nos destinos turísticos com ênfase nos espaços urbanos públicos, bem como sobre a importância da gestão para a implementação de políticas públicas. Ainda, revelou a cidade como lugar do indivíduo, para morar, para o trabalho, para o lazer.

Considerando o elevado número de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, torna-se imperativo que o planejamento dos destinos turísticos esteja inserido em propostas de gestão pública e privada inovadora, fazendo uso das novas tecnologias e que possam contemplar essa parcela da população nas atividades de turismo e lazer citadinos.

Observa-se que existem políticas públicas e programas de acessibilidade que podem orientar para uma gestão do turismo acessível resultando em ações eficazes para as medidas de acessibilidade e de inclusão, porém, na prática pouco se observa. A consequência é a carência de uma infraestrutura em condições de acessibilidade ou adaptadas que possam receber ou atrair turistas cadeirantes ou com outra deficiência. Conforme mencionado anteriormente, passando a dificultar até mesmo a circulação de carrinhos de bebês ou de pessoas da terceira idade.

A democratização do ambiente público citadino e turístico é perpassada pelas condições de acessibilidade e cidadania. Logo, as ações de inclusão social por meio dos programas de governo pode ser uma importante ferramenta que favoreça o comportamento e a atitude da sociedade em relação às pessoas com deficiência física, eliminando preconceitos, um dos grandes entraves para a formação de uma sociedade igualitária. Projetos adaptados à utilização acessível dos espaços destinados a todos

podem tornar-se grandes motivadores dos deslocamentos de pessoas que possuem deficiência.

Resta destacar a importância que recai na responsabilidade individual de cada um na sociedade, como cidadão e como profissional. Sabe-se que existem muitas ideias louváveis, muitas iniciativas e documentos formais estabelecendo leis, regras e normas, mas se percebe uma lacuna no cumprimento às leis no que tange a implementação dos projetos de acessibilidade. O Brasil possui legislação em âmbito nacional, regional e municipal, mas percebe-se uma lacuna no processo de readaptação, principalmente, no que diz respeito a eliminação de barreiras que impeçam a mobilidade das pessoas com deficiência. Observou-se que os espaços de uso coletivo, edificações de uso público, igreja, museu, praças e espaços de lazer não se encontram adaptados, não estão proporcionando o livre acesso para pessoas com mobilidade reduzida conforme proposto na legislação vigente.

Estas ações demandam de articulação entre diversos segmentos como a administração pública, a iniciativa privada e a própria comunidade. Cabe a cada setor assumir a responsabilidade no exercício da plena cidadania. A busca por uma cidade acessível deve ser um objetivo municipal, que envolve toda a população. As cidades são espaços públicos, portanto de todos. Quando se fala em cidades acessíveis deve-se ter a clareza de que o espaço urbano é o local de produção e consumo, assim, de locomoção e deslocamentos acessíveis a todos, sem exceção, inclusive aos parques e espaços destinados ao turismo e lazer.

Logo, por meio dessa reflexão buscou-se destacar a importância da gestão do turismo acessível, a partir de ações inclusivas e propostas que atendam a legislação vigente em termos de acessibilidade.

Referências Bibliográficas

ABNT NBR 9050 – Norma Brasileira. Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaço, mobiliários e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

ASHTON, M. S. Guerra. Sustentabilidade e turismo: reflexões para o desenvolvimento. P.67-84, in Sustentabilidade uma Abordagem Social. (orgs: Araújo, Russo, Zottis). Novo Hamburgo, RS: Feevale, 2009.

BARROS, Rinaldo. Uma Nova Ética na Gestão Urbana. p.259-273. In: Mendonça, F. Cidade, desenvolvimento e meio ambiente: abordagem interdisciplinar de problemáticas socioambientais urbanas. Curitiba, PR: UFPR, 2004.

BRASIL ACESSÍVEL. Ministério do Turismo. Turismo e acessibilidade: manual de orientações / Ministério do Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2004.

CANEJO, E. Cegueira Adquirida: reintegração social. In: Anais, III Congresso Ibero-Americano de Educação Especial. Foz do Iguaçu. p.309-313, 1998.

CASTELLS, M. A Sociedade em Rede. São Paulo, SP: Paz e Terra, 1999.



COSTEIRA, Nathalia Santos. Elimine as armadilhas. A Tribuna. v. 4 – ed. 171 Sessão – Sua Casa – 9 mar. 2008. Disponível em: 2008<<http://www.espaco.com/design/elimine-as-armadilhas/comment-page-1/>> Acesso em: 20 out 2011.

DECRETO LEI nº 3298 e nº 5296. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/.../decreto/d5296.htm> acesso em: 04/06/2013.

DE LA TORRE, Óscar. El Turismo – fenómeno social. México: Fondo de Cultura Económica, 1997.

ELY, V. H. Bins; DISCHINGER, Marta. [on line] Desenho universal: projetando para a diversidade de usuários. 2003. Disponível em: <<http://www.iabrs.org.br/artigo/?art=37>> Acesso em: 24 abr. 2011.

FÁVERO, E.A.G. Direito das pessoas com deficiência: garantia de igualdade na diversidade. Rio de Janeiro: WVA. FGV, 2004.

GLOBO. G1. Em 50 anos, percentual de idosos mais que dobra no Brasil. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/04/em-50-anos-percentual-de-idosos-mais-que-dobra-no-brasil.html>>. Acesso em: 12 agosto, 2012.

GONZALEZ VIANA, Maria del C. Turismo y ciudad:nuevas tendencias. Buenos Aires: Turísticas, 2006.

GUTIÉRREZ BRITO, Jesús. La Investigación Social del Turismo. Madrid: Thomson, 2007.

IBGE. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=2125&id_pagina=1>. Acesso em: 14 julho, 2012.

KADT, Emanuel. Turismo: passaporte al desarrollo. Madrid: Endymion, 1991.

KLIASS, Rosa G. Os Parques Urbanos de São Paulo. São Paulo: Pini, 1993.

LICKORISH, L.; JENKINS, C. L. Una introducción al Turismo. Madrid: Síntesis, 1997.

MIZIARA, C.S.M.G e AZEVEDO, A.C.L. Atualização sobre aspectos médico-legais da pessoa com deficiência, em SENNYEY, A.L.; MENDONÇA, L.I.Z. 2006.

MOLINA, Sergio. O Pós Turismo. São Paulo, SP: Aleph, 2004.

MONTEJANO, Jordi M. Estructura del Mercado Turístico: gestión turística. Madrid: Síntesis, 1999.

NBR 9050, 2004. Disponível em: < <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/> > acesso em: 04/06/2013.

ROSS, P. R. Necessidades educacionais em projetos de educação inclusiva. In: Anais III Congresso Ibero-Americano de Educação Especial. Foz do Iguaçu. 1998. p.243-247.

SASSAKI, R. K. Inclusão: construindo uma sociedade para todos. 3ª edição, Rio de Janeiro: WVA, 1999.



_____. Inclusão – construindo uma sociedade para todos. 7ª ed. Rio de Janeiro: WVA, 2006.

_____. Matéria de entrevista: 2011. Disponível em: <http://www.etur.com.br/conteudocompleto.asp?IDConteudo=6891> Acesso em: 04/06/11

SCALISE, Walnyce. Parques Urbanos – evolução, funções e usos. Revista da Faculdade de Engenharia, arquitetura e tecnologia – Universidade de Marília - UNIMAR. Vol 4, nº 1, outubro, 2002.

SILVA, Y. F. e BOIA, Y. I. Turismo e Responsabilidade Social: uma reflexão sobre os direitos das pessoas com necessidades especiais. In RUSCHMANN; SOLHA. Planejamento Turístico. Barueri, SP: Manole, 2006.

SIMÕES, Jorge F.; BISPO, Renato. Design inclusivo acessibilidade e usabilidade em produtos, serviços e ambientes. 2ªed. Centro Português de Design, 2006. Disponível em: <[http://accessibilidade.cmlisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/DASNA/Bibliotecas/Design Inclusivo/manual_formacao_design_inclusivo_CML_CPD.pdf&t=1255981609&hash=10db870523f97b27a812dafebfe2c5db](http://accessibilidade.cmlisboa.pt/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/DASNA/Bibliotecas/Design%20Inclusivo/manual_formacao_design_inclusivo_CML_CPD.pdf&t=1255981609&hash=10db870523f97b27a812dafebfe2c5db)> Acesso em: 20 abr. 2010.

TILLEY, Alvin R. Henry Dreyfuss Associates. As medidas do homem e da mulher. Porto Alegre, Bookman, 2005.

URRY, J. O Olhar do Turista. São Paulo: Nobel-SESC, 2001.