

ESPAÇOS PÚBLICOS DE LAZER: UM OLHAR SOBRE A ACESSIBILIDADE PARA PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Recebido em: 28/02/2009

Aceito em: 11/08/2009

*Carolina Dutra de Araújo¹
Débora Regina Campos Cândido²
Márvio Fonseca Leite³*

Centro Universitário de Volta Redonda
Volta Redonda – RJ – Brasil

RESUMO: O lazer é um importante componente da qualidade de vida do cidadão. No caso dos portadores de necessidades especiais, possibilita integração comunitária, aumento da auto-estima, como também o desenvolvimento e descoberta de novas potencialidades individuais. Promover a acessibilidade em ambiente construído é proporcionar condições de mobilidade, com autonomia e segurança, constituindo um direito universal resultante de conquistas sociais importantes, que reforçam o conceito de cidadania. Nesta perspectiva, foram avaliadas as condições de conservação e adequação dos espaços de lazer público do município de Barra Mansa, com vistas à atividade turística. Acredita-se que essa seja uma questão prioritária do governo, já que o “Plano Nacional de Turismo 2007-2010: uma viagem na acessibilidade” prioriza a inclusão de minorias sociais. As áreas analisadas em Barra Mansa foram àquelas apontadas no “Inventário da Oferta Turística” como atrativos do município.

PALAVRAS-CHAVE: Atividades de Lazer. Planejamento de cidades. Pessoas com deficiência.

PUBLIC LEISURE AREAS: A GAZE ON THE ACCESSIBILITY TO PEOPLE WITH SPECIAL NEEDS

ABSTRACT: Leisure is an important component of a citizen quality of life. Regarding to People with Special Needs stimulates communitarian integration, increase self-

¹ Mestre em Ciências Ambientais e Florestais pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro e Bacharel em Turismo. É coordenadora do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo e do Núcleo de Prática de Turismo do Centro Universitário de Volta Redonda (UNIFOA).

² Especialista em Brasil, Estado e Sociedade pela Universidade Federal de Juiz de Fora e Bacharel em Turismo. É coordenadora do Núcleo de Prática de Turismo e professora do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo do Centro Universitário de Volta Redonda (UNIFOA).

³ Discente do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo, bolsista do Programa de Iniciação Científica (PIC) e estagiário do Núcleo de Prática de Turismo do Centro Universitário de Volta Redonda (UNIFOA).

esteem, as well as development and discovery of individual potentialities. To promote accessibility in constructed environments is to give conditions of mobility, with autonomy and safety, being an universal right resulting from important social conquests, reinforcing the citizenship concept. Regarding this, the conservation conditions and adaptation of Barra Mansa's public leisure areas were evaluated, in order to provide tourist activity. It is believed that it is government's major concern, because the "Plano Nacional de Turismo 2007-2010: uma viagem na acessibilidade", prioritizes social minorities inclusion. The areas analyzed in Barra Mansa were the ones mentioned in "Inventário da Oferta Turística" as tourist attractions.

KEYWORDS: Leisure Activities. City Planning. Disabled Persons.

INTRODUÇÃO

Promover a acessibilidade no ambiente construído é proporcionar condições de mobilidade, com autonomia e segurança, eliminando as barreiras arquitetônicas e urbanísticas nas cidades (edifícios, meios de transporte e de comunicação). Isto constitui um direito universal resultante de conquistas sociais importantes, que reforçam o conceito de cidadania. Um espaço construído, quando acessível a todos, é capaz de oferecer oportunidades igualitárias a seus usuários, promovendo a inclusão social.

No entanto, a maioria das cidades é construída e modificada desconsiderando vários dos diversos tipos humanos que habitam estes ambientes construídos. Com isso, o objetivo do presente estudo é avaliar a adequação de espaços públicos de lazer do município de Barra Mansa (interior do estado do Rio de Janeiro), com vistas à utilização para o turismo, em relação à acessibilidade dos portadores de necessidades especiais (PNE), observando-se questões como igualdade e inclusão social, e como isso afeta o cotidiano dessas pessoas.

O lazer é um importante componente da qualidade de vida do cidadão e no caso dos PNE, possibilita a integração comunitária e o aumento da auto-estima, promovendo uma maior interação social além do desenvolvimento e da descoberta de novas potencialidades individuais. Quando se pensa em lazer e turismo, sabe-se das relações entre os conceitos. Principalmente quando se pensa nas férias, que está associada tanto ao um quanto ao Outro. Para uma conceituação mais estrutural, Andrade (2004, p. 38) propõe duas definições, a primeira: “Turismo é o complexo de atividades e serviços relacionados aos deslocamentos, transportes, alojamentos, alimentação, circulação de produtos típicos, atividades relacionadas aos movimentos culturais, visitas, lazer e entretenimento.” E de forma mais técnica e sintética a segunda: “Turismo é o conjunto de serviços que tem por objetivo o planejamento, a promoção e a execução de viagens, e os serviços de recepção, hospedagem e atendimento aos indivíduos e aos grupos, fora de suas residências habituais.”

Quando se pensa em lazer e turismo, sabe-se das relações entre os conceitos. Principalmente quando se pensa nas férias, que está associada tanto ao um quanto ao outro. Mas esta é uma tênue relação, ambos conceitos estão efetivamente inter-relacionados, mas guardam dentro de suas dinâmicas, instâncias específicas a um e irreduzíveis a ambos (CAMARGO, 2000, p. 46).

O lazer engloba três grandes grupos de atividades e de campos de negócios:

- Lazer baseado na mídia e desenvolvido dentro de casa (audiência de rádio, TV, leitura de livros, Internet, computador, videogame, dentre outros.);
- Baseado nas relações com os outros e com o ambiente da própria cidade (a frequência em parques, academias de ginástica, teatros, cinemas, bares, restaurantes e outros);

- Baseado na viagem e hospedagem fora da residência.

Dos grupos apresentados, o terceiro confunde-se com o turismo, onde se conclui que “turismo é o nome que se dá ao lazer desenvolvido fora da cidade onde se mora”, embora haja formas de turismo, que não se confundem com lazer. Entretanto, entende-se que o lazer turístico é aquele que envolve deslocamento físico da cidade onde o indivíduo reside. Mas considerando aspectos quantitativos e qualitativos, o turismo é uma parcela do lazer pouco significativa quantitativamente, mas de grande potencial qualitativo e de enorme importância econômica (CAMARGO, 2000, p. 54).

1 O HOMEM E OS ESPAÇOS URBANOS DE LAZER

A palavra lazer provém do verbo francês *loisir*, que tem origem por sua vez na forma infinitiva de *licere*, que significa “permitido”. O Francês *loisir* dá origem à expressão inglesa *leisure*, que significa lazer (KRIPPENDORF, 2003, p. 62). O ser humano após a revolução industrial passou a repensar seus valores e o sentido de pertencimento na sociedade ao qual está inserido. Acredita-se que após um período trabalhado, o homem tem o direito a praticar o lazer. Porém, antes de discorrer sobre o que é o lazer em uma sociedade capitalista e industrializada, deve-se verificar seu conceito dentro da dialética, que no caso se define nas seguintes formas o ócio é o sentido de estar na forma literal da ociosidade, que é não executar ação alguma, já tempo livre é gerado em detrimento de já previamente ter realizado alguma ação e automaticamente pode ser utilizada da forma como seu utilizador desejar e o lazer e a forma como o tempo livre pode ser utilizado, lazer pode ser ler um livro, estudar, sair,

viajar entre outras atividades que proporcionem prazer, já citadas anteriormente (IGNARRA, 2001, p 18).

Tempo não-trabalhado ou tempo desobrigado, e que também passou a ser chamado de tempo livre, possibilita a pessoa realizar da melhor forma possível seu tempo vago em benefício próprio (IGNARRA, 2001, p. 22). O lazer do latim *licere*, significando “ser lícito, ser permitido, poder-se fazer”, é um fenômeno da sociedade industrial. A exaltação exagerada do trabalho fez surgir à valorização do não-trabalho “tempo desobrigado, que poderia se transformar em tempo livre, no qual pode-se vivenciar o lazer” (ROLIM, 1989, p.85). Muito autor, tem visões diferentes do que vem a ser o lazer dentro da sociedade, mas pode-se dizer que, o lazer é um direito do homem após parte do dia de trabalho, independente de sua forma. (CASTRO, 2002, p. 52).

O lazer pode alcançar diversas camadas sociais, com a existência de espaços públicos de lazer, sendo que uma série de fatores tem impedido esse progresso, como: acesso aos locais, a falta de tempo, entre outros aspectos que limitam o lazer a uma minoria da população. No cotidiano, absorvido pelo trabalho, na relação com a família ou mesmo na correria das atividades diárias restringe as possibilidades de lazer. (KRIPPENDORF, 2003, p 61).

O pré-julgamento sobre a palavra “lazer”, que na maioria das vezes repassa um entendimento às pessoas que lazer está totalmente associado à realização de atividades ou qualquer forma de entretenimento, mas não, o tempo livre é dado à realização de ações ou não por parte da pessoa, isso parte de sua necessidade própria, dando desta forma espaço ao ócio que vem da palavra ociosidade (o ato de não realizar atividade alguma), a partir disso se torna relevante à necessidade de cada indivíduo, entregando ao mesmo a liberdade de escolha. (AQUINO, 2007, p 44).

Lazer nada mais é que seguir de livre arbítrio, suas próprias vontades e utilizar seu tempo livre para realizar atividades que lhe tragam satisfação, seja ela para descansar, se divertir ou criar situações com que a rotina do dia a dia não possa influir de forma negativa, abandonando assim compromissos profissionais e sociais, possibilitando a pessoa criar sua forma própria de lazer. (DUMAZADIER, 2001, p 29).

1.1 Espaços livres

De acordo com Fontes e Shimbo (2003), os espaços livres são gerados a partir do momento que o conjunto de edificações são concebidas. Automaticamente esses espaços livres se tornam áreas potenciais para lazer, sendo que análises espaciais são necessárias para que possam adequar o local ao contexto que está inserido, diferenciando assim diversos determinantes sócio-ambientais. A utilização desses locais deve seguir a premissa da acessibilidade de forma democrática a todos, portadores ou não de necessidades especiais.

Os espaços livres constituem a estrutura morfológica das cidades, contrapondo-se aos espaços edificados e influenciando em diversas atribuições para a qualidade do meio, como a regulação do microclima, balanço hídrico, oferta de lazer, ordenamento da forma urbana, entre outras. No entanto nota-se com frequência que a implantação desses espaços livres vem, desconsiderando requisitos necessários para o desempenho dessas várias atribuições. Fazendo com que esses espaços se tornem apenas um espaço residual do tecido urbano, construído a partir da composição dos fluxos da cidade e o aproveitamento da área não edificada (FONTES; SHIMBO, 2003, p 65).

Nos espaços livres, o planejamento e monitoramento deve ser realizado com base na qualidade, quantidade e distribuição. Mas atualmente no Brasil a reserva de

espaços livres de edificação tem sido realizada basicamente sob critérios quantitativos definidos pelas legislações de parcelamento, uso e ocupação do solo (FONTES e SHIMBO, 2003, p 32). Com isto, devido ao crescimento desordenado e sem planejamento, os espaços públicos e de uso comunitário cada vez mais se resumem apenas a espaços de circulação de pedestres ou de veículos, fazendo com que as pessoas migrem para espaços comerciais como *shoppings centers* (ROLNIK⁴, 2003 *apud* OLIVEIRA E MASCARÓ, 2007, p. 92). Essa demanda para áreas públicas é visível se observarmos o interesse da população em participar de melhoramentos de praças e parques através de abaixo-assinados e passeatas. Como resultado disso, surgem as áreas privadas (clubes, *shoppings*, etc) como um investimento econômico em várias cidades do país (OLIVEIRA E MASCARÓ, 2007, p. 93).

Espaços públicos de lazer trazem inúmeros benefícios para a melhoria da qualidade de vida do habitante do meio urbano: A possibilidade do acontecimento de práticas sócias e manifestações de vida urbana e comunitária incentivam o desenvolvimento humano e o relacionamento entre as pessoas. Ela é garantida também pela existência de um sistema de espaços públicos de lazer. De acordo com Puppi⁵ (1994 *apud* OLIVEIRA e MASCARÓ, 2007, p.73), a quantidade deve estar combinada com a ordenação de um sistema, de modo que toda a população possa usufruir os espaços, com a mesma facilidade de acesso. Assim, como para Bartalini⁶ (*apud* OLIVEIRA e MASCARÓ, 2007, p. 49),o valor agregado aos espaços públicos não são

⁴ ROLNIK, R. Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos? **Revista da ANTP**, São Paulo, 2003.

⁵ PUPPI, M. **A arquitetura acadêmica no Rio de Janeiro (1890-1930):** uma revisão historiográfica. Dissertação. (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, São Paulo, 1994.

⁶ BARTALINI, V. Espaços Livres Públicos na Cidade II. **Oculum**, Campinas, n. 5/6, p. 100-103, 1995.

excludentes, pelo contrário, é importante que eles estejam interligados, pois assim eles alcançam valor no sistema urbano, considerando a adequação ambiental e seus usuários.

2 ACESSIBILIDADE

O direito de ir e vir é inerente a todo ser humano, mas nem todos usufruem dele. Atualmente os PNE se deparam com ambientes inapropriados, não podendo assim exercer os plenos direitos da vida civil. Um determinado local ao ser construído, deve se mostrar acessível a todos, e ser capaz de oferecer oportunidades igualitárias a seus usuários. Mas a realidade demonstra o inverso. A maior parte das edificações das cidades são construídas e modificadas desconsiderando essa parcela da sociedade. Caso fosse o contrário, poderia proporcionar maior comodidade e facilidade para todos que habitam esses ambientes construídos, (2º CONGRESSO BRASILEIRO DE EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA, 2004, p. 97).

O artigo 2 da Lei N.º 10.098, de 19 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, traz a seguinte definição:

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Costuma-se associar o conceito de acessibilidade a uma deficiência específica, mais especificamente, aquelas que se locomovem em cadeira de rodas, a acessibilidade aos espaços não está restrita a apenas um grupo de pessoas, mas em diferentes grupos que compõem a sociedade (como ambulatoriais e sensoriais, incluídos nestas categorias grávidas e pessoas obesas por exemplo. Especificadas no capítulo 2.1). A aplicação da

acessibilidade fez emergir o conceito de desenho universal, que é fortemente embasado no conceito de inclusão social (DUARTE e COHEN, 2004a, p. 69).

A ênfase a soluções especiais foi dada na década de 1970 com normalizações e integração, na Europa e Estados Unidos. A terminologia usada era “projeto acessível”. Neste mesmo momento o americano Michael Bednar⁷ (1974 *apud* BERNARDI E KOWALTOWSKI, 2005, p. 78), introduziu a idéia de que a capacidade funcional é aumentada quando são eliminadas as barreiras ambientais. Foi este o momento em que a responsabilidade dos projetistas aumentou devido aos propósitos de igualdade de direitos. Durante a década de 1980 começaram a surgir organizações que usavam o termo *disability community* (comunidade deficiente). Em 1987, Ron Mace⁸ (1988 *apud*, BERNARDI; KOWALTOWSKI, 2005, p. 78), um arquiteto que contraiu poliomielite na infância e locomovia-se com o auxílio de uma cadeira de rodas e um respirador artificial, começou a utilizar o termo *Universal Design* (Desenho Universal). Apesar de este termo denotar uma promessa ou um modelo impossível, Mace acreditava que proporcionava a percepção da necessidade de um senso comum de aproximar tudo projetado e produzido para ser utilizado por o máximo número de pessoas possível (BERNARDI e KOWALTOWSKI, 2005, p. 78).

Atualmente não se deve planejar espaços com adaptações aos PNE, isto denotaria a criação de espaços exclusivos e segregadores. Trata-se de prever ao máximo o grau de acessibilidade a todos os segmentos da população apontando para a capacidade dos espaços de abrigarem diferenças. Mas isto requer um alto grau de conhecimento das especificidades de acesso para diversos tipos de dificuldades quanto para as interfaces usadas nestes acessos. Como exemplo pode-se citar algumas barreiras

⁷ BEDNAR, M. **Architecture for the Handicapped in Denmark**. Sweden. University of Michigan, 1974.

⁸ MACE, R. **Housing for the lifespan of All People**, HSUD. 8. 97, 1998.

que facilitam o acesso de pessoas em cadeiras de rodas, podem simultaneamente inabilitar o acesso de um portador de deficiência visual (DUARTE e COHEN, 2004b, p. 27).

Com o quadro que impera no Brasil a acessibilidade deveria ser prioridade nas relações da sociedade, integrando os PNE em todos os aspectos da vida cotidiana, como emprego, saúde, educação, reabilitação, inclusive no espaço urbano e edificado que deve recebê-lo livre de barreiras arquitetônicas e urbanas. Entretanto, por mais que se tenha consciência do panorama, por mais que haja regulamentos que determinem a eliminação de barreiras, a aplicação é restrita e o que se vê é a falta de acessibilidade no ambiente em geral (SANTOS; SANTOS e RIBAS, 2005, p. 75).

2.1 O portador de necessidades especiais na sociedade

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) a pessoa portadora de deficiência é aquela que: “[...] apresenta, em caráter temporário ou permanente, perdas ou reduções de sua estrutura ou função fisiológica, anatômica, mental ou sensorial, que gerem incapacidade para certas atividades, segundo padrões de comportamento e valores culturais”.

Enquanto que a pessoa com mobilidade reduzida é aquela que: “[...] temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros”.

Os portadores de deficiência física são classificados, segundo a ABNT, como:

1. Ambulatoriais:

- Parciais - são aqueles que se movimentam com dificuldade ou insegurança, usando ou não aparelhos ortopédicos e próteses. Dentre esses, se encontra os hemiplégicos, amputados, pessoas com insuficiência cardíaca ou respiratória, aquelas que levam cargas pesadas ou volumosas, os que levam criança pequena nos braços, engessados ou com vendas, convalescentes de doenças ou intervenções cirúrgicas, anciões e pessoas afetadas por doenças ou malformações que os impeçam de caminhar normalmente.
 - Totais - são aqueles que utilizam, temporariamente ou não, cadeiras de rodas e incluem paraplégicos, tetraplégicos, hemiplégicos, amputados, e pessoas afetadas fortemente por doenças e malformações que as impossibilitam de andar.
2. Sensoriais - onde se enquadram os deficientes visuais e auditivos. Todos possuem necessidades específicas que, quando não supridas, limitam a execução de suas atividades, seus fluxos de convívio e sua qualidade de vida.

Autoridades internacionais, como governos e organizações têm se dedicado à temática da acessibilidade dos PNE, cuja população representa entre 7% a 10% da população do planeta segundo dados da ONU. Assim a partir da promulgação da Constituição de 1988, diversas legislações e normas são criadas e adaptadas para adequar-se as necessidades dos PNE, incluindo: meio físico, informação, comunicação e transporte. Dentre elas (BRASIL, 2001, p. 21):

a) Lei nº. 10.048, de 08 de novembro de 2000 - Prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências;

- b) Lei nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000 - Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- c) Lei nº. 10.741, de 01 de outubro de 2003 - Dispõe sobre o Estatuto do Idoso;
- d) Lei nº. 11.126, de 27 de junho de 2005 - Dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia;
- e) Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006 - Regulamenta a Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia e dá outras providências;
- f) Decreto nº. 5.296, de 02 de dezembro de 2004 - Regulamenta a Lei nº 10.048/2000, que dá prioridade e atendimento às pessoas e a Lei nº 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- g) Decreto nº. 5.626, de 22 de dezembro de 2005 - Regulamenta a Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais - Libras, e o art. 18 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000;
- h) Portaria nº. 310, de 27 de junho de 2006 - Aprova a Norma Complementar nº 01/2006, que trata de recursos de acessibilidade para pessoas com deficiência, na programação veiculada nos serviços de radiodifusão de sons e imagens e de retransmissão de televisão.

Destacam-se algumas das normas técnicas estabelecidas pela ABNT, tais como:

- NBR 9050:1994 – Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano;
- NBR 13994:2000 – Elevadores de passageiros – Elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência;
- NBR 14020:1997 – Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem de longo percurso;
- NBR 14021:1997 – Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem metropolitano;
- NBR 14022:1997 – Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal;
- NBR 14273:1999 – Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência no transporte aéreo comercial.

De acordo com Sasaki (2003, p 34), durante séculos termos pejorativos foram utilizados para definir PNE, como a palavra “inválido”. A partir de 1960, até meados de 1980 houve algumas variações nesta nomenclatura, como: “defeituosos” – termo aplicado a pessoas com deformidades; “deficientes” – indivíduos com deficiência física, intelectual ou auditiva, pessoas que apresentavam dificuldades para andar, sentar, correr, escrever, tomar banho, etc.; “excepcionais” – aqueles que apresentavam dificuldades intelectuais.

De 1981 até 1987, por pressão da ONU, que visava melhorar a qualidade de vida dessas pessoas e contribuir para sua inclusão social, adotou-se a expressão “pessoas deficientes”. Já de 1988 até 1993 líderes de grupos de PNE contestaram essa nomenclatura afirmando que a terminologia dava a entender que a pessoa por inteiro era deficiente, apresentando, assim, o termo “pessoas portadoras de deficiência”. Mas, logo

percebendo a amplitude desta, reduziram para “portadoras de deficiência”. Dentre essas, a palavra “portador” ganhou força, pois se mostrava explicativa de forma não pejorativa, sendo adotada por Constituições federais e estaduais e em todas as leis e políticas pertinentes ao campo das deficiências. Desde a década de 1990 até os dias de hoje, a definição de uma nomenclatura não terminou, pois se busca uma que seja correta, abrangente e não discriminatória. O fato é que o termo deficiência ainda era algo de impacto, passando assim a “pessoas com necessidades especiais” e logo sendo alterada para “portadores de necessidades especiais”, podendo ser aplicado a diversas pessoas portadoras de limitações permanentes ou temporárias (SASSAKI, 2003).

2.2 Turismo para portadores de necessidades especiais

A primeira iniciativa mundial a respeito de turismo para PNE aconteceu em 27 de setembro de 1980 nas Filipinas, através da Declaração de Manila, sobre o turismo mundial (OMT⁹, 1980 *apud* PROJECTO CAMI, 2004, p. 57), que pela primeira vez associou o termo turismo ao termo acessibilidade. Nesta declaração foi reconhecido o turismo como um direito fundamental e como um vínculo chave para o desenvolvimento humano, recomendando aos estados-membros a regulamentação dos serviços turísticos com todos seus pormenores da acessibilidade turística. Todas estas recomendações foram expostas no documento intitulado “Para um turismo acessível aos inválidos nos anos 90” aprovado na assembléia-geral de Buenos Aires em 1990. Quando um grupo de especialistas britânicos em turismo e em deficiências públicas fez o relatório “*Tourism for all*” (Turismo para todos), onde o conceito de “Turismo acessível” adquiriu certa relevância. Este relatório ilustrava os progressos feitos nos

⁹ ORGAIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO. **Declaração de Manilha sobre o turismo mundial.** OMT: 1980.

anos depois da Declaração de Manila, e foi a partir dele que se definiu o “Turismo para todos” como a forma de turismo que planeja, desenha, e desenvolve atividades turísticas de lazer e de tempo livre para que possam ser desfrutados por todas as classes, independente de condições físicas, sociais ou culturais.

O tempo livre, o lazer e o turismo possibilitam a alteração de quadros econômicos e sociais de receptivos desde que neles, além do potencial natural ou artificial, existam pessoas preparadas para, com seus serviços, receber a demanda (ANDRADE, 2001, p 39). Com isso conclui-se que para o sucesso de um receptivo em uma localidade, é necessário que os mesmos estejam equipados para receber toda a demanda. Esta realidade não se fez presente, segundo o parecer do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONAD) no Plano Nacional de Turismo (PNT) 2003-2006. Para o CONAD, a dificuldade de acessibilidade física demonstrava a total falta de estrutura existente nos meios de transportes seja rodoviária, aérea, fluvial ou mesmo marítima para a devida qualidade de locomoção das pessoas portadoras de deficiência, a ausência de locais de hospedagem (hotéis), teatros, cinemas, restaurantes, museus, e demais atrativos turísticos que apresentassem ambientes devidamente adaptados para os PNE. O conselho fez, ainda, sugestões ao Ministério do Turismo para que apresentasse propostas que contemplassem também os PNE de forma que os incluíssem no turismo do país. Mas deve-se destacar que o Ministério do Turismo foi criado em 2003, com o início do primeiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Anteriormente quem administrava áreas relacionadas à organização e fomentação do turismo era a EMBRATUR, antiga Empresa Brasileira de Turismo que reformulada em 1991 passou a ser o Instituto Brasileiro de Turismo.

Atualmente o Instituto concentra-se na promoção, marketing e apoio à comercialização dos produtos, serviços e destinos turísticos.

Em 2007 o Ministério do Turismo lançou sua nova proposta para 2007-2010 intitulado “Uma viagem de Inclusão”, neste foi observado questões sobre a acessibilidade e questões relativas aos PNE, dentre seus objetivos principais. Segundo o documento um dos objetivos é “Apoiar a recuperação e a adequação da infra-estrutura e dos equipamentos nos destinos turísticos, garantindo a acessibilidade aos portadores de necessidades especiais.” Neste novo plano a inclusão é a protagonista.

A parcela da população brasileira atingida por algum tipo de deficiência é significativa. Os dados do Censo de 2000 (IBGE, 2000) informam que 14,5% da população total de brasileiros, possuem algum tipo de deficiência e 43,44% se enquadram nos outros tipos de PNE (mencionados no item 2.1). Ou seja, em números absolutos, significam 24,6 milhões e 73,8 milhões de pessoas dentre os recenseados. São números significativos considerando que assuntos referentes à acessibilidade foram apenas legislados no país, em anos recentes (2º CONGRESSO BRASILEIRO DE EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA, 2004, p 78). Deve-se relevar também que, nos próximos 20 anos, segundo dados do IBGE (2008)¹⁰, a população idosa do Brasil poderá ultrapassar os 30 milhões de pessoas, representando quase 13% da população ao final deste período. A proporção de idosos vem crescendo mais rapidamente que a proporção de nascimentos, já em 1980 existiam cerca de 16 idosos para cada 100 crianças. Em 2000, essa relação praticamente dobrou, passando de 30 idosos para 100 crianças.

¹⁰ Informação sem numeração de página, disponível no sítio <http://www.ibge.gov.br>.

Visando este grande contingente, ou esta demanda em potencial, o Ministério do Turismo lançou em agosto de 2007 o programa “Viaja mais, melhor idade”, incentivando aposentados e pensionistas a adquirirem pacotes para diferentes destinos do Brasil, com preços promocionais e condições de pagamento facilitadas. O PNT 2007-2010 tem por objetivo promover o turismo como fator de desenvolvimento regional; assegurar o acesso do turismo a todas as camadas da população, inclusive de baixa renda, priorizando os segmentos de aposentados, jovens e trabalhadores; melhorar a qualificação profissional e ampliar a geração de emprego e renda. E tem por meta organizar 65 destinos turísticos em 27 unidades do país, com padrões internacionais de mercado, para alcançar a marca de 217 milhões de viagens internas/ano, em 2010. Para alcançar esses patamares, uma das prioridades deve ser a adequação dos serviços turísticos, como a derrubada de barreiras físicas nos hotéis e cardápios em braile, a melhor capacitação dos funcionários do setor hoteleiro e uma maior oferta de oportunidades de trabalho na área de turismo para portadores de deficiência.

2.3 As perspectivas da inclusão e exclusão

Muitos dos estudos feitos atualmente geralmente se limitam a características de acessibilidade física dos PNE para subsidiar propostas de readequação dos espaços públicos. Assim, é comum, por exemplo, a construção de rampas de acesso e reservar determinada percentagem de vagas para o estacionamento de veículos adaptados aos PNE, para taxar o projeto urbano de “inclusivo”. A percepção e experiência dos usuários nem sempre é considerada nestes momentos. Usemos como exemplos pessoas com dificuldades de locomoção. Para essa análise devem-se considerar dois fatores norteadores do processo cognitivo: o sentido da visão e as características do

deslocamento. A concepção da percepção do espaço está vinculada ao sentido da visão, responsável pelo primeiro impacto criador de significados do ambiente. É essencial a sensação produzida pelos sentidos, pois assim será possível uma estruturação mental do local (LYNCH¹¹ *apud* DUARTE e COHEN, 2004a, p. 62). Segundo Kohlsdorf¹² (*apud* DUARTE e COHEN, 2004a, p. 71), diferentes ângulos de visão resultam em percepções que passam a compor o conhecimento do espaço ao longo dos deslocamentos, pois se considera a posição física e temporal do objeto e do observador provocando pontos diferentes de onde se situam.

Compreendendo a apreensão do espaço por pessoas com dificuldades de locomoção (PDLs), deve-se verificar que eles compõem uma categoria heterogênea de usuários da cidade. Assim, seguindo estudos de Duarte e Cohen (2004a, p. 81) relevam-se algumas especificidades do olhar destas pessoas. Uma pessoa que se locomove em cadeiras de rodas, terá um ângulo de visão que se situa a 1 metro do chão. Sua percepção do espaço em muito se difere daquela desenvolvida por pessoas que se locomovem a pé (considerando um ângulo de visão situado, por exemplo, a 1,60m do piso). Seu ângulo de visão ficará comprometido devido â barreiras visuais encontradas, algum mobiliário maior que 80 cm encontrado em seu caminho, será uma barreira que comprometerá sua noção de espaço.

Uma pessoa que precisa de bengalas ou muletas, necessita olhar para o chão, apoiando sua bengala em locais firmes. Sua apreensão do espaço, preocupado com o desequilíbrio, será primordialmente relacionado ao “olhar para baixo”, diferente dos que se locomovem olhando “para frente”, “para o alto” ou “para o horizonte”. Assim sua visão dificilmente resultará em uma percepção panorâmica dos espaços. Ela se

¹¹ LYNCH, K. **The image of the city**. Cambridge: the M.I.T. Press, 1960.

¹² KOHLSDORF, M. E. Desenho urbano e um compromisso entre liberdade individual e responsabilidade coletiva. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v.2, ago., p. 173-198, 1994.

desenvolverá a partir de um caminho livre de barreiras com o intuito de se evitar quedas. Gestantes e obesos são um outro grupo de PDLs, com situação similar às pessoas que se locomovem por bengalas e muletas, que tentam olhar para o chão mas não conseguem ver seus pés. Isto poderá gerar insegurança ao se deslocar, comprometendo a apreensão do espaço.

Com isto pode-se supor que a apreensão do local por uma PDL é considerada a forma de deslocamento no espaço, pressupondo uma relação entre tempo e espaço, representando uma energia despendida para a locomoção. Isto criará uma relação entre “o espaço” e “o esforço” compondo uma perspectiva do cansaço físico que será necessário para o deslocamento. Assim, o deslocamento de um ponto ao outro no espaço urbano pode representar, um desafio a ser superado, ou um cansaço desencorajante, mas dificilmente será um convite a usufruir os lugares. Com isso, noções de “longe” e “perto”, passam a ser medidos pelo esforço e cansaço por este usuário.

Pesquisas de Duarte e Cohen (2004a, p. 38) demonstram que a dificuldade de locomoção, ao impor diferentes ângulos de visão e diferentes tipos de deslocamento nos espaços no ambiente construído, dificulta uma experiência satisfatória. Isto faz com que muitos PDLs não saiam de suas casas e percam o contato com o mundo ou, então, que permaneçam em instituições ao abrigo da caridade. Quando impedidas de experimentar os espaços construídos como a maioria das pessoas, as diferenças ficam mais evidentes e geram peso psicológico da realidade de pertencer a uma minoria, contribuindo para o processo de segregação psico-social e de exclusão espacial. Em depoimentos coletados pelos pesquisadores, tirou-se a conclusão de que ao se depararem com um impeditivo, seja de ordem física ou gerado pelo preconceito e pela discriminação, as PDLs

efetivamente se vêem como “diferentes”, passando a achar que outras pessoas que usam os espaços urbanos as olham com desprezo, e desenvolvendo então sentimentos de inferioridade. Cria-se então um círculo vicioso, onde há espaços construídos que excluem minorias, o que resulta no pensamento das PDLs de que não são agentes passíveis de inclusão no espaço e passam a rejeitar os lugares. Com isso exclusão espacial e exclusão social passam então a significar praticamente a mesma coisa.

3 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO: BARRA MANSA

Barra Mansa situa-se na região do Vale do Paraíba, no sul do estado do Rio de Janeiro, a 128 km da capital. O município possui 176.469 habitantes com base na estimativa feita pela prefeitura e divulgada pelo IBGE. Com uma parte significativa da bacia hidrográfica do Rio Paraíba do Sul, servida pelo mais importante tronco ferroviário do país (RFFSA) fazendo ligações com as principais capitais e cidades do sudeste do Brasil, tendo a Rodovia Presidente Dutra (BR116) em seu eixo central, Barra Mansa é uma das principais cidades do Médio Paraíba. A cidade possui clima mesotérmico com temperaturas que variam de 16 °C a 28 °C, verões quentes e chuvosos e inverno seco (PREFEITURA DE BARRA MANSA, 2008, p. 26).

Historicamente o início do povoamento núcleo original da cidade de Barra Mansa aconteceu no fim do século XVII, que era base para o fluxo de tropas que se locomoviam para o interior do país. Graças a sua localização, o povoado expandiu-se através de relações comerciais, tendo o café como seu principal produto no século XIX. Em 1832 foi emancipado de Resende e em 1857 a vila foi elevada à categoria de cidade. O fim da escravidão provocou o declínio da cafeicultura e estimulou o êxodo rural, dando início à pecuária de corte extensiva, evoluindo posteriormente para a produção

leiteira. No final da década de 1930, teve início o desenvolvimento industrial do município, com a implantação de setores ligados a indústrias alimentícias. A indústria metalúrgica e mecânica se estabeleceu na década de 1950. A cidade se formou na margem direita do Rio Paraíba do Sul e cresceu longitudinalmente. Na década de 1940 surgiram os bairros residenciais que se alastraram e ocuparam vales próximos e áreas distantes.(PREFEITURA DE BARRA MANSA, 2008, p. 27).

A partir da oferta turística disponibilizada pela Prefeitura de Barra Mansa, foram escolhidas quatro áreas de lazer públicas da cidade para avaliação de acessibilidade para os PNE. Esses locais foram escolhidos devido sua importância na cidade para o lazer e turismo. A seguir, é apresentado a história dos locais a partir de dados obtidos na prefeitura.

Considera-se oferta turística do município sob dois pontos de vista: o da premissa do turismo de atendimento primordial à população local – aqui, dos equipamentos de lazer e da demanda latente por viagens de negócios na região. Mas, vale esclarecer que o fluxo de viagens identificado como demanda latente, ocorre de forma mais intensa no município vizinho – Volta Redonda. Em Barra Mansa, município que tradicionalmente serve a seus distritos e alguns municípios de entorno, concentra-se uma visitação originada pelo comércio e que embora não gere pernoite, leva um número significativo de pessoas a cidade diariamente. Acreditamos todos esses serem potenciais usuários dos atrativos e equipamentos de lazer.

3.1 Parque Centenário

O parque (FIG. 1) foi projetado na década de 1960, pelo Francês August François Marie Glaziou¹³ com o intuito de ser o parque municipal, e foi inaugurado em 1974. O projetista chegou a Barra Mansa por intermédio do então vereador Joaquim Leite Ribeiro de Almeida. Marie Glaziou, também trouxe as primeiras mudas a serem plantadas no local. No centenário de Barra Mansa, em 1932 o prefeito da cidade na época, institui por lei municipal o nome de Parque Centenário.



FIGURA 1: Parque Centenário
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

No mesmo ano foi construído o Monumento Centenário (FIG. 2), águia feita em mármore que foi colocada na entrada do parque, esculpida por Benevenuto Berna. Ao longo dos anos o parque sofreu algumas reformas. É palco de diversos eventos culturais, esportivos e sociais, através de projetos, como “Música no parque”. É um espaço muito utilizado pela população para o lazer.

¹³ Paisagista chamado por Dom Pedro II para trabalhar no país em 1858, e aqui projetou os Parques da Corte, entre eles o Da Quinta da Boa Vista, de São Cristóvão, do Palácio de Verão de Petrópolis, do Barão de Nova Friburgo, o Parque São Clemente e muitos outros, e ainda a Requalificação do Passeio Público.



FIGURA 2: Momento Centenário
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

3.2 Estação Ferroviária

A partir da construção da Estação Ferroviária, Barra Mansa tornou-se um ponto de referência na ligação Rio - São Paulo. A cidade se tornou centro de serviços e comercialização, já que a ferrovia possibilitava o escoamento da produção de café para os grandes centros como Rio e São Paulo. Com o declínio do café a cidade se viu na necessidade de buscar outras formas de utilização para a rede.

A fundação da Estação Ferroviária (FIG. 3) é de alvenaria, comum na época. Seu projeto é retangular e compreende de dois pavimentos, apresentando uma estrutura imponente e com portas de grande escala e piso de tábua corrida. Em sua construção a grande diferença é à parte de embarque composta por uma estrutura de ferro bastante alta que se estende por toda a plataforma de embarque.



FIGURA 3: Estação Ferroviária
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

Com a priorização do transporte rodoviário, após um tempo, a estação foi desativada. O prédio passou anos abandonado e sofreu um incêndio que prejudicou muito sua estrutura. Em 1988 o prédio foi totalmente restaurado e tombado pelo Instituto Estadual de Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro. A partir de 1998 a 2001 A estação abrigou a biblioteca pública municipal com um grande acervo da história da cidade.

3.3 Igreja de São Sebastião

A igreja de São Sebastião está localizada na praça Ponce de Leon (FIG. 4), no centro de Barra Mansa. Foi construída em 1865, auge da cultura do café. A construção possui estilo neoclássico, projetada pelo arquiteto da missão Francesa de 1816, Gran Jean de Montigny¹⁴. Nas laterais há duas torres com campanários, cúpula e ornato nas extremidades. Atualmente a igreja possui iluminação artística em neon azulado, que automaticamente colaborou para sua valorização. O local é palco de manifestações

¹⁴ Foi um arquiteto francês de muita importância no desenvolvimento da arquitetura no Brasil, foi membro da chamada missão artística francesa que chegou ao Rio de Janeiro em 1816, não possui publicações.

religiosas e populares. Ali são sediadas o início da cavalgada e da corrida rústica de São Sebastião entre outras.



FIGURA 4: Igreja de São Sebastião ao fundo e a praça Ponce de Leon
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

4 UM OLHAR SOBRE A ACESSIBILIDADE

Para a análise dos espaços de lazer foi estruturada uma ficha avaliativa da acessibilidade dos locais estudados. Suas diretrizes seguiram o manual de Normas Brasileiras 9050, da Associação de Normas Técnicas (ABNT). Foram relevados aspectos recorrentes em locais de lazer público e que provavelmente se encontrariam na avaliação destes. Foram analisados, simultaneamente, aspectos referentes à percepção do espaço e dos usuários das áreas, definidos por Duarte e Cohen (2004). A avaliação de todos os locais foi realizada no dia 24 de setembro de 2008. Os resultados serão apresentados adiante, sempre precedidos de uma breve apresentação dos critérios de análise. Esse estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do UniFOA.

4.1 Avaliação do piso

Segundo a ABNT (2004), os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê). Admite-se inclinação transversal da superfície até 2% para pisos internos e 3% para pisos externos e inclinação longitudinal máxima de 5%. Inclinações superiores a 5% são consideradas rampas e, portanto, devem atender a outras especificações listadas nas normas 9050. Recomenda-se evitar a utilização de padronagem na superfície do piso que possa causar sensação de insegurança (por exemplo, estampas que pelo contraste de cores possam causar a impressão de tridimensionalidade). Desníveis de qualquer natureza devem ser evitados em rotas acessíveis. Eventuais desníveis no piso de até 5 mm não demandam tratamento especial. Desníveis superiores a 5 mm até 15 mm devem ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 1:2 (50%). Desníveis superiores a 15 mm devem ser considerados como degraus e ser sinalizados.

Piso
Nivelamento:
Os nivelamentos, de modo geral, não são diferenciados. O Parque Centenário, apesar de ter piso de terra batida, é plano em sua totalidade (FIG. 5).



FIGURA 5: Piso do Parque Centenário
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

A Estação Ferroviária, em quase toda sua extensão, apresenta diferenças de níveis. Possui rampa de acesso (FIG. 6), mas os degraus são muito altos (FIG. 7), além de ter grades (FIG. 8), impedindo a circulação.



FIGURA 6: Rampa de acesso da calçada para a área superior da Estação Ferroviária
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

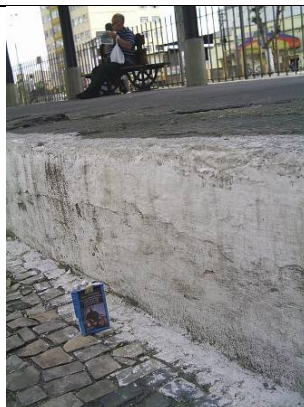


FIGURA 7: Altura do degrau de acesso à Estação Ferroviária
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



FIGURA 8: Grades na Estação Ferroviária
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

O Nivelamento da Igreja de São Sebastião com a Praça Ponce de Leon apresenta diferenças. Na parte interna da igreja o nivelamento é bom, já na praça o terreno é acidentado e apresenta desníveis (FIG. 9).



FIGURA 9: Desníveis da praça
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

<p>Tipo de piso:</p> <p>O calçamento na Estação Ferroviária é quase todo e feito de bloquetes e o restante é coberto por cimento e se encontra em estado precário de conservação. Já no Parque Centenário, o material utilizado se integra ao ambiente, pois é piso de terra batida tendo em alguns locais uma leve camada de cimento, não descaracterizando o local. Dentro da Igreja o piso é feito de pedra fria e encontra-se em bom estado. Já na Praça, o piso compreende vários tipos, como cimento, escadas de pedras trabalhadas e bloquetes.</p>
<p>Orla de Proteção:</p> <p>Segundo a ABNT, orla de proteção é o “elemento edificado ou instalado, destinado a constituir barreira no piso para proteção de árvores, áreas ajardinadas, espelhos d’água e espaços similares.” Dos locais avaliados a Praça Ponce de Leon apresentou a maior (em altura e quantidade) orla de proteção, Nos outros dois atrativos, era mínima ou inexistente. A orla não deve atrapalhar a circulação dos pedestres, o que em todas estava de acordo em todos os locais. A vegetação existente nas orlas também não influenciava a circulação de pedestres.</p>

4.2 Avaliação da sinalização

Sinalizações com informações essenciais são necessárias para edificações, espaços e equipamentos urbanos, e são divididas da seguinte forma segundo a ABNT (2004):

1. Permanente - Sinalização utilizada nas áreas e espaços cuja função já esteja definida, identificando os diferentes espaços ou elementos de um ambiente ou de uma edificação. No mobiliário, deve ser utilizada para identificar os comandos.
2. Direcional - Sinalização utilizada para indicar a direção de um percurso ou a distribuição espacial dos diferentes elementos de um edifício. Na forma visual, associa setas indicativas de direção, a textos, figuras ou símbolos. Na forma tátil, utiliza recursos como linha-guia ou piso tátil.
3. De emergência - Sinalização utilizada para indicar as rotas de fuga e saídas de emergência das edificações, dos espaços e do ambiente urbano, ou para alertar quanto a um perigo iminente.
4. Temporária - Sinalização utilizada para indicar informações provisórias ou que podem ser alteradas periodicamente.

Estas sinalizações podem aparecer de três formas:

1. Visual - É realizada através de textos ou figuras.
2. Tátil - É realizada através de caracteres em relevo, Braille ou figuras em relevo.
3. Sonora - É realizada através de recursos auditivos.

E são exigidas da seguinte forma (TAB.1):

TABELA 1
Sinalizações exigidas

		Visual	Tátil	Sonora
Edificação/ espaço/ equipamentos	Permanente	X	X	
	Direcional	X	X (no piso)	
	De Emergência	X	X	X
	Temporária	X		

Fonte: ABNT, 2004.

Informações Essenciais

Dentre todos os espaços avaliados, foi inexistente a presença de sinalização temporária e direcional. Sinalização emergencial apenas foi notada na Igreja de São Sebastião, para identificação de um extintor de incêndio (FIG. 10). Informações visuais foram encontradas em todos locais, mas não eram padronizadas ou com acesso a todos os usuários.



FIGURA 10: Extintor de Incêndio com sinalização direcional visual

Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

Sinalização

Sinalização Internacional:

A sinalização internacional de acesso deve indicar a acessibilidade aos serviços e identificar espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos onde existem elementos acessíveis ou utilizáveis por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Por exemplo, o símbolo internacional de acessibilidade (FIG. 11).



FIGURA 11: Símbolo Internacional de Acessibilidade
Fonte: ABNT, 2004.

A aplicação desta sinalização, segundo a ABNT (2004) é feita através da fixação em local visível ao público, sendo utilizada principalmente nos seguintes locais, quando acessíveis:

- a. Entradas;
- b. Áreas e vagas de estacionamento de veículos;
- c. Áreas acessíveis de embarque/desembarque;
- d. Sanitários;

Nos locais avaliados a sinalização internacional aparece apenas nas indicações de estacionamentos (FIG. 12).



FIGURA 12: Símbolo internacional.
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

Letreiros:

Informações visuais, como letreiros, devem seguir premissas de textura, dimensionamento e contraste de cor dos textos e das figuras – caso houver – para que sejam perceptíveis por pessoas com baixa visão. As informações visuais podem estar associadas aos caracteres em relevo. Os letreiros existentes nos locais não se encontram adequados à proposta de acessibilidade, ou estão em locais inadequados (FIG. 13) ou são de difícil leitura (FIG.14). Observou-se, também, o uso de frases na negativa (FIG. 15) em letreiros, segundo a ABNT, em textos de orientação, deve existir apenas uma frase, na forma afirmativa e ativa.



FIGURA 13: Letreiro com mapa na Estação Ferroviária
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

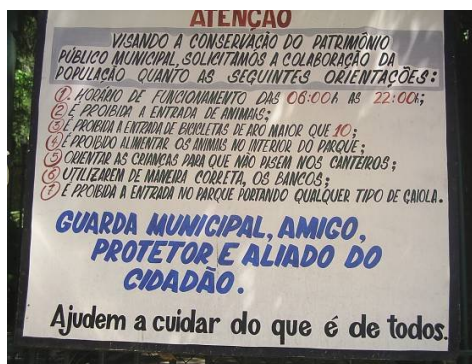


FIGURA 14: Letreiro informativo no Parque Centenário
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



FIGURA 15: Letreiro com sentença negativa na Igreja de São Sebastião
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008

Sinalização de Emergência:

O único local em que se observou a Sinalização de Emergência foi a Igreja de São Sebastião (FIG.10). Nos outros locais não havia sinalização indicando saídas de emergência ou indicações similares.

4.3 Avaliação do acesso

As rampas devem ter inclinação de acordo com os limites verificados na tabela abaixo (TAB. 2). Para inclinação entre 6,25% e 8,33% devem ser previstas áreas de descanso nos patamares, a cada 50 m de percurso.

TABELA 2
Tabela de inclinação

Inclinação admissível em cada segmento de rampa I %	Desníveis máximos de cada segmento de rampa H m	Número máximo de segmentos de rampa
5,00 (1:20)	1,50	Sem limite
5,00 (1:20) < i ≤ 6,25 (1:16)	1,00	Sem limite
6,25 (1:16) < i ≤ 8,33 (1:12)	0,80	15

Fonte: ABNT, 2004.

Corrimãos devem ser instalados em ambos degraus isolados das escadas fixas e das rampas (observando especificidades de largura de rampas e escadas). Eles devem ter largura entre 3,0 cm e 4,5 cm, sem arestas vivas. Deve ser deixado um espaço livre de no mínimo 4,0 cm entre a parede e o corrimão. Devem permitir boa empunhadura e deslizamento, sendo preferencialmente de seção circular.

Escadas e Rampas

Escadas e rampas acessíveis devem estar associadas. Todos os acessos dos locais devem ter meios de acessibilidade.

Rampas e Escadas:

Em todos os espaços estudados existem rampas e escadas, mas em nenhuma foi encontrada conformidades com as normas. No Parque Centenário a rampa existente (FIG. 16) para o acesso principal do parque é danificada, a escada (FIG. 17) é pertencente a um coreto localizado no centro do parque, mas não é identificada nenhuma padronização com as normas.



FIGURA 16: Rampa de acesso na entrada do Parque Centenário
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



FIGURA 17: Escada do coreto na Praça Ponce de Leon
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

Na Praça Ponce de Leon, existem rampas combinadas com escadas para o acesso a igreja, mas estão fora dos padrões. As rampas (FIG. 18 e 19) possuem inclinação superior ao definido como norma, impossibilitando a independência do usuário que possivelmente precisará de ajuda ao se locomover por ela.

Figura 18: Rampa de acesso.



FIGURA 18: Rampa de acesso
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



FIGURA 21: Rampa de acesso
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

Na Estação Ferroviária, existe uma escada (FIG. 20) que dá acesso a uma passarela de pedestres sobre a linha férrea, os outros meios são rampas (FIG. 21) e degraus (FIG. 22) que estão em boas condições.

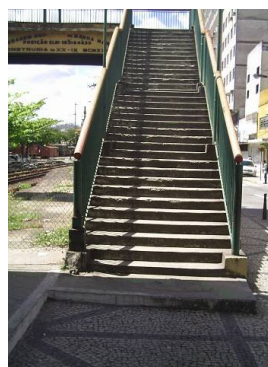


FIGURA 20: Escada de acesso à passarela na Estação Ferroviária
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



FIGURA 21: Rampa na Estação Ferroviária
Fonte: Arquivo pessoal, 2008



FIGURA 22: Degrau na Estação Ferroviária
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

Corrimão:

Em todos os espaços estudados os corrimãos não possuem indicações necessárias em sua extensão e estão fora das medidas estabelecidas.

Sinalização Tátil:

Inexistente.

Sanitários

Inexistente.

Outros

Tapeçaria:

Inexistente. Porém, é um item para o qual se deve ter cuidado, pois pode causar tropeções e quedas.

Estacionamentos:

O estacionamento da Praça Ponce de Leon é próximo à escadaria da igreja (FIG. 23), entretanto a rampa se encontra no lado oposto (FIG. 24).



FIGURA 23: Estacionamento da Igreja de São Sebastião
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

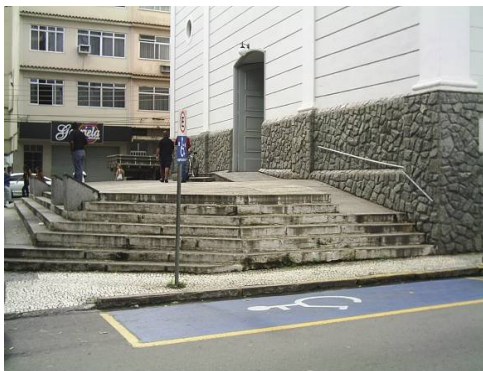


FIGURA 24: Acesso à rampa na Igreja de São Sebastião
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

O estacionamento (FIG. 25) existente no parque centenário está em acordo com as normas de sinalização, mas encontra-se na lateral do parque, dificultando o acesso. Para usufruir o atrativo, o PNE deve se locomover para a entrada do parque que se encontra no lado oposto do estacionamento, o que elimina qualquer acessibilidade que poderia lhe conferir.



FIGURA 25: Estacionamento
Fonte: Arquivo pessoal, 2008

Além dos elementos listados, foi observado também o acesso dos espaços de lazer às vias públicas e faixas de pedestres. Observou-se a total inadequação para a acessibilidade. Devido à manutenção do asfalto, com camadas mais recentes de material, formaram-se degraus em frente às rampas (FIG. 26). Outro caso observado foi

à existência de uma rampa de um lado da rua e, do outro lado da mesma rua, a inexistência dela (FIG. 27).



FIGURA 26: Asfalto elevado
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



FIGURA 27: Inexistência de uma rampa para saída
Fonte: Arquivo pessoal, 2008

5 DISCUTINDO RESULTADOS

De uma forma geral, existem esforços desordenados para viabilizar o acesso para PNE nos atrativos analisados, principalmente, levando-se em conta que estes são áreas de grande circulação.

Os acessos concentram a maior parte das iniciativas, sem, no entanto levar em conta o conceito do desenho universal. Os poucos esforços configuram adaptações que levam em conta o PNE como um transeunte independente. Tal fato pode ser verificado nas (FIG. 25, 26 e 27), que mostram que, embora existam intervenções como rampas e vagas reservadas, estas perdem sentido por não se ligarem às vias de acesso, às calçadas etc. Pressupõe-se que neste planejamento considera-se sempre que o acesso até o atrativo será realizado essencialmente de automóvel.

A sinalização, basicamente visual, é meramente informativa e não considera as diferentes necessidades e os diferentes perfis de PNEs. Não há padronização, alguns letreiros são visualmente confusos (FIG. 12 a 15), extensos e pouco perceptíveis. Não cumprem assim, sua função informativa, tornando os ambientes confusos e desarmonizando a paisagem.

Para se discutir os resultados de uma análise tão específica quanto à de atrativos numa cidade, é importante passar pela questão sociológica e pela discussão sobre o crescimento das cidades. Não basta apenas a discussão “tempo livre e tempo de trabalho” há muito mas elementos na atualidade.

A avaliação dos espaços de lazer no município de Barra Mansa não pode desconsiderar a viabilidade das intervenções. Dessa forma, percebe-se que o tema sobre acessibilidade não pode se separar da gestão pública, da vontade política e de toda a questão cultural – elemento implícito e totalmente decisivo para a que seja possível avançar para os cenários idealizados na legislação. Só com a mudança cultural é que será possível antever as necessidades dos PNE.

CONCLUSÕES

A acessibilidade no Brasil é fomentada, a legislação atual supre necessidades dos PNE, inclusive é uma das melhores do mundo. Mas, não foi colocada em prática como deveria ser.

O potencial turístico da cidade de Barra Mansa não é latente, mas isto não a desqualifica com relação às possibilidades de lazer oferecidas aos moradores locais. Cidades urbanizadas necessitam de áreas em que seus cidadãos possam exercer o lazer e possivelmente, receber turistas. Por outro lado, historicamente, o município teve uma ocupação extremamente desordenada, que acarreta problemas ainda hoje, como: trânsito congestionado devido às dimensões insuficientes de suas ruas; e enchentes, em razão da ocupação das margens do Rio Paraíba do Sul e falta de drenagem adequada.

Ao se falar de acessibilidade e Desenho Universal, compreende-se que, muito mais que a preocupação com a eliminação de barreiras urbanas, deve-se pensar no espaço inclusivo como aquele que permite a opção de experienciar adequadamente os locais. Isto não foi o encontrado nas avaliações. Em todas as áreas percebe-se a tentativa de acessibilidade. Integra-se (e altera-se) normas existentes nos manuais, mas que não estão em conformidade com os padrões. Um projeto não pode se intitular acessível apenas pela presença de rampas de acesso ou vagas reservadas. Um espaço é inclusivo quando fornecem aos PNE o sentimento de segurança e independência.

Planejar uma cidade para todos não é uma tarefa impossível quando os responsáveis estão envolvidos para a concretização deste ideal. Os outros atrativos turísticos destacados na oferta turística de Barra Mansa, apesar de não terem sido incluídos na avaliação devem ser observados sob a ótica da acessibilidade também. Este estudo procurou mostrar o quanto é urgente mudar e adequar os locais para que todos os

indivíduos possam circular livremente. Esse também é um dos princípios da hospitalidade.

REFERÊNCIAS

ANDRADE José Vicente de. **Turismo: Fundamentos e Dimensões**. 8. ed. São Paulo: Editora Ática, 2004.

_____. **Gestão em lazer e turismo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. Teoria geral do turismo. In: ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (Org.). **Turismo: Como aprender, como ensinar**. 3 ed. São Paulo: SENAC, 2000. 3 v.

AQUINO, Cássio Adriano Braz. Ócio, Lazer e Tempo Livre na Sociedade do Consumo e do Trabalho. **Revista Mal-estar e Subjetividade**, Fortaleza, v. 6, n. 2, p. 479-500, 2007.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamento Urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 1994. Disponível em: <http://www.mpdf.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.PDF>. Acesso em: 01 out. 2008.

BARTALINI, V. Espaços livres públicos na cidade II. **Oculum**, Campinas, n. 5/6, p. 100-103, 1995.

BEDNAR, M. **Architecture for the Handicapped in Denmark**. Sweden: University of Michigan, 1974.

BERNARDI, Núbia e KOWALTOWSKI, Doris C. C. K. Reflexões sobre a Aplicação dos Conceitos do Desenho Universal no Processo de Projeto de Arquitetura. ENCONTRO NACIONAL SOBRE CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 8, E ENCONTRO LATINO-AMERICANA SOBRE CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 4. **Anais...** Maceió, 2005. Disponível em: <www.fec.unicamp.br/~doris/pt/artigos/con_html/pdf/Encac2005_desenho_universal.pdf>. Acesso em: 20 out. 2008.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Plano Nacional de Turismo 2003 - 2007**. Brasília: Ministério do Turismo, 2001.

CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. Sociologia do Lazer. In: ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (Org.). **Turismo: Como aprender, como ensinar**. 3 ed. São Paulo: SENAC, 2000. v. 2.

CASTRO, Celso Antonio Pinheiro de. **Sociologia Aplicada ao Turismo**. São Paulo: Atlas, 2002.

CONGRESSO BRASILEIRO DE EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA, II, 2004. Acessibilidade e Cidadania: Barreiras Arquitetônicas e Exclusão Social dos Portadores de Deficiências Físicas. **Anais eletrônicos ...** Belo Horizonte, 2004. Disponível em: <<http://www.ufmg.br/congrext/Direitos/Direitos10.pdf>>. Acesso em: 29 set. 2008.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira ; COHEN, Regina. Afeto e Lugar: A Construção de uma Experiência Afetiva por Pessoas com Dificuldade de Locomoção. SEMINÁRIO INTERNACIONAL VISÕES CONTEMPORÂNEAS, II. **Anais ...** Rio de Janeiro, 2004a. Disponível em: <http://www.processo.fau.ufrj.br/artigos..> Acesso em: 29 set. 2008.cd rom.

_____. Desenvolvimento de Metodologia para Confeção de um Guia do Rio de Janeiro. SEMINÁRIO INTERNACIONAL VISÕES CONTEMPORÂNEAS, II. **Anais...** Disponível em: <http://www.processo.fau.ufrj.br/artigos>. Rio de Janeiro, 2004b. Acesso em: 29 set. 2008.

DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e Cultura Popular**. 3. ed. São Paulo. Perspectiva, 2001.

FONTES, Nádia e SHIMBO, Ioshiaqui. Proposição de Indicadores para Análise de Disponibilidade de Espaços Livres Públicos de Lazer. ENCONTRO NACIONAL SOBRE EDIFICAÇÕES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS, III. **Anais...** São Carlos, 2003.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas das Populações Residentes, em 1º de julho de 2008, Segundo os Municípios**. Disponível em: http://www1.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2008/POP2008_DOU.pdf. Acesso em: 15 out. 2008.

_____. **Censo Demográfico 2000: características da população e dos domicílios- resultados do universo**. Rio de Janeiro, 2000.

IGNARRA, Luís Renato. **Fundamentos do Turismo**. São Paulo: Pioneira., 2001.

KOHLSDORF, Maria Elaine. Desenho Urbano e Um Compromisso Entre Liberdade Individual e Responsabilidade Coletiva. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v. 2, p. 173-198, 1994.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo para uma compreensão do lazer e das viagens**. 2 ed. Aleph, São Paulo, 2003.

LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

MACE, Ron. **Housing for the Lifespan of All People**, HSUD.8.97, 1988.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Turismo e Acessibilidade: Manual de Orientações**. 2.ed. 2006.

OLIVEIRA Lucimara Albieri de; MASCARÓ Juan José. **Análise da qualidade de vida urbana sob a ótica dos espaços públicos de lazer.** Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 59-69, 2007.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Declaração de Manila sobre o turismo mundial.** OMT, 1980.

PREFEITURA DE BARRA MANSA, **Homepage institucional da prefeitura do município de Barra Mansa.** Disponível em: <http://www.barramansa.rj.gov.br>. Acesso em: 29 ago. 2008.

PROJECTO CAMI. **Lazer sem Barreiras** – Guia de Turismo Adaptado para Pessoas com Deficiência. Disponível em: <http://www.portalcami.net/libro/2004>. Acesso em: 15 out. 2008.

PUPPI, Marcelo. **A arquitetura acadêmica no Rio de Janeiro (1890-1930):** uma revisão historiográfica. Dissertação. (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 1994.

ROLIM, Liz Cintra. **Educação e Lazer: A Aprendizagem Permanente.** São Paulo: Ed. Ática, 1989.

ROLNIK, Raquel. Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos? **Revista da ANTP**, São Paulo, 2003.

SANTOS Aguinaldo dos; SANTOS Lisana Kátia Schmitz; RIBAS Viviane Gaspar. Acessibilidade de habitações de interesse social ao cadeirante: um estudo de caso. **Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 5, n.1, p. 55-67, 2005.

SASSAKI Romeu. **Vida Independente:** história, movimento, liderança, conceito, filosofia e fundamentos. São Paulo: RNR, 2003.

Endereço dos Autores:

Carolina Dutra de Araújo
Avenida Elias Jorge Giraidime 53/2002, Ano Bom
Barra Mansa – RJ – CEP 27323-410.
Endereço Eletrônico: dutracarolina@gmail.com

Débora Regina Campos Cândido
Rua Fagundes Varela 119, São Lucas
Volta Redonda – RJ – CEP 27262-570.
Endereço Eletrônico: drccandido@yahoo.com.br

Márvio Fonseca Leite
Rua Elomir Nogueira da Silva, nº440 - Mirandópolis
Quatis – RJ – CEP 27300-000.
Endereço Eletrônico: Leite: marvioleite@gmail.com