



Enero 2018 - ISSN: 1988-7833

ACESSIBILIDADE EM DESTINOS TURÍSTICOS: UM ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DO CABO DE SANTO AGOSTINHO (PERNAMBUCO – BRASIL)

Maristela Lorena Martins Santos da Silva¹

maristelalorena95@gmail.com

Nathália Körössy Leite²

nathaliakorossy@gmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Maristela Lorena Martins Santos da Silva y Nathália Körössy Leite, (2018): “Acessibilidade em destinos turísticos: um estudo de caso no município do Cabo de Santo Agostinho (Pernambuco – Brasil)”, Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (enero-marzo 2018). En línea: <http://www.eumed.net/rev/cccs/2018/01/destinos-turisticos.html>

RESUMO

Garantir o pleno acesso aos equipamentos turísticos de um destino é a melhor maneira de se bem receber os visitantes. O planejamento dos destinos turísticos deve ser realizado com o intuito de garantir ao máximo a inclusão social. O direito de ir e vir que todas as pessoas possuem por lei deve ser rigorosamente seguido. O presente artigo tem como objetivo analisar a situação de acessibilidade em quatro atrativos turísticos do município do Cabo de Santo Agostinho, localizado no litoral do estado de Pernambuco (Brasil). Como procedimentos metodológicos, foram realizadas pesquisa bibliográfica, documental e de campo, de natureza qualitativa. Como instrumento de pesquisa de campo fora aplicado um checklist baseado na norma brasileira da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) – a NBR 9050, publicada em 2015. A partir da análise dos dados coletados, os resultados apontam que os atrativos turísticos analisados não possuem acessibilidade. Sendo assim, não estão preparados para receber satisfatoriamente pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, sendo considerado um destino turístico pouco hospitaleiro.

Palavras chaves: Acessibilidade. Turismo. Pessoas com deficiência. Pessoas com mobilidade reduzida. Cabo de Santo Agostinho.

¹ Bacharel em Turismo pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

² Doutora em Desenvolvimento Urbano na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Mestre em Geografia (área de concentração em Urbanização e Ordenamento do Território) pela Universidade de Lisboa. Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente (área de concentração em Gestão e Políticas Ambientais) pela UFPE. Especialista em Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável pela Universidade de Pernambuco e Bacharel em Turismo pela UFPE. Professora do Departamento de Hotelaria e Turismo (DHT) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

ABSTRACT

Ensuring full access to tourist equipment of a destination is a better way to welcome visitors. The planning of tourist destinations should be carried out with the aim of ensuring the maximum social inclusion. The right to come and go that all people possess by law must be strictly followed. The objective of this article is to analyze the accessibility situation in four tourist attractions in the municipality of Cabo de Santo Agostinho, located on the coast of the state of Pernambuco (Brazil). As methodological procedures, a qualitative bibliographical, documentary and field research was carried out. As a field research instrument, a check list was applied based on the Brazilian Standard of Technical Standards (ABNT) - NBR 9050, published in 2015. From the analysis of the collected data, the results show that the tourist attractions analyzed do not have accessibility. As such, they are not prepared to receive satisfactorily people with disabilities and people with reduced mobility, being considered an unfriendly tourist destination.

Key words: Accessibility. Tourism. Disabled people. People with reduced mobility. Cabo de Santo Agostinho.

1. INTRODUÇÃO

A acessibilidade constitui-se em um direito fundamental dos cidadãos e, como tal, deve ser incorporada aos processos de planejamento dos espaços públicos e privados e dos produtos e serviços como forma de promoção da inclusão social. Para que esse direito seja garantido a todos os indivíduos, a Organização das Nações Unidas (ONU apud SASSAKI, 1997, p. 120) esclarece que seus países-membros “devem garantir que as pessoas portadoras de deficiência tenham as mesmas oportunidades das atividades recreativas que têm os outros cidadãos. Isto envolve a possibilidade de frequentar restaurantes, cinemas, teatros, assim como locais de lazer como hotéis, praias e outros lugares de recreação”. Nesse sentido, ainda segundo a ONU, cabe aos países-membros “tomar a iniciativa removendo todos os obstáculos nesse sentido” (ONU apud SASSAKI, 1997, p. 120).

Com esta perspectiva, viajar e ter pleno acesso às atividades turísticas, serviços e instalações é um direito consagrado no artigo 9º e no artigo 30 da Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. E para tal, “as autoridades de turismo, agências de viagens, organizações voluntárias e outras envolvidas na organização de atividades recreativas ou oportunidade de viagens devem oferecer serviços a todos e não discriminar as pessoas com deficiência” (ONU apud SASSAKI, 1997, p. 120).

Sendo assim, no planejamento da atividade turística a acessibilidade não pode ser uma temática relegada a segundo plano. Trata-se de um tema atual e necessário a ser incluído na pauta das agendas dos setores público e privado. Afinal, um destino turístico planejado com base na inclusão das pessoas com deficiência, bem como de pessoas com mobilidade reduzida, idosos e gestantes, possui uma visão hospitaleira e acolhedora.

Considerando-se, portanto, que o pleno acesso e a livre circulação aos equipamentos e atrativos turísticos devem ser garantidos a todos os cidadãos, este trabalho se propõe a analisar a situação atual da acessibilidade em quatro atrativos turísticos do município do Cabo de Santo Agostinho, localizado no litoral do estado de Pernambuco (Brasil). Para tanto, foram selecionados os principais atrativos desse destino turístico: Engenho Massangana, Vila de Nazaré, praia de Gaibu e praia de Suape; sendo estes escolhidos por estarem dentre os dez principais atrativos turísticos classificados pelo TripAdvisor, representando os segmentos de turismo cultural e de sol e mar, respectivamente.

De natureza qualitativa, esta pesquisa adotou como procedimentos metodológicos a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e a pesquisa de campo que consistiu na visitação dos principais atrativos turísticos do destino para fins de observação e análise da acessibilidade, realizada em junho de 2017. O instrumento de observação utilizado para a pesquisa de campo foi construído com base na leitura da NBR 9050:2015, norma brasileira referente à acessibilidade em edificações, mobiliário, equipamentos e espaços urbanos. Essa norma, publicada no Brasil em 2015, define os parâmetros de acessibilidade dos espaços e equipamentos urbanos.

2. HOSPITALIDADE NOS DESTINOS TURÍSTICOS

Grinover (2006) diz que a hospitalidade supõe o acolhimento, o ato de receber, que partilha relação com quem é recebido. Desde os tempos remotos, há manifestação de hospitalidade no mundo ocidental, em consequência do deslocamento dos homens por lugares desconhecidos. No turismo, a hospitalidade está ligada ao fato de receber bem o turista, e este “bem receber” relaciona-se não apenas ao acolhimento em um hotel, por exemplo, mas ao destino turístico com o todo. Assim, a hospitalidade pressupõe a preparação do destino em seu sentido mais amplo, abrangendo seus atrativos e espaços públicos da localidade.

De acordo com Raymondo (1997), a hospitalidade presume a inclusão de um hóspede em um sistema organizado, considerando-se, portanto, que tratamos *a priori* de uma qualidade social, depois uma qualidade individual. Dentro do ordenamento coletivo de um determinado lugar, se faz necessário que os direitos de todos os cidadãos estejam assegurados, como a liberdade de ir e vir; livre acesso a todos equipamentos e serviços, transportes públicos, trabalho, etc.

Segundo Godbout (1997), a hospitalidade é um dom do espaço; espaço a ser lido, habitado, atravessado ou contemplado. Considera-se que acolher é consentir a inclusão do outro no próprio espaço. Com esta perspectiva, existem lugares que ofertam o que é chamado de hospitalidade “informada”, “oferecida”; e dispõem de informações abertas que possibilitam o norteamto imediato e sem dificuldades dos visitantes. Nestas localidades o cidadão sente-se acolhido, bem recebido e independente, pois consegue se deslocar com facilidade, e encontra tudo o que deseja, com ganho de tempo, que maximiza o proveito e contemplação.

Dentro dessa perspectiva, pode-se considerar que o conceito de hospitalidade de um destino turístico está diretamente associado ao conceito de acessibilidade. Nesse sentido, a acessibilidade se destacaria como um aspecto fundamental da hospitalidade, em sua dimensão pública.

3. ACESSIBILIDADE NOS DESTINOS TURÍSTICOS

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) – NBR 9050:2015, acessibilidade é:

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT, 2015, p. 02)

Para o Ministério do Turismo (MTUR, 2013), a acessibilidade significa incluir a pessoa com deficiência na participação de atividades como o uso de produtos, serviços e informações. Alguns exemplos são os prédios com rampas de acesso para cadeira de rodas e banheiros adaptados para portadores de necessidades especiais.

O Estatuto da Mobilidade Urbana (Art. 4º. 2005) conceitua acessibilidade como a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico no espaço urbano, e os destinos desejados. Já Cardoso (2007) afirma que o conceito de acessibilidade é ainda controverso, sendo por vezes confundido com mobilidade. Nesta abordagem, acessibilidade passa a ser a facilidade que uma pessoa, ou um grupo de pessoas tem de alcançar um determinado local.

Para fins dessa pesquisa, considera-se o conceito mais amplo de acessibilidade, tal como apregoado pela ABNT (2015), que se refere tanto à facilidade de mobilidade quanto de comunicação de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A acessibilidade está associada diretamente ao conceito de desenho universal, entendido como aquele que designa os ambientes públicos ou não, edificações e produtos que consideram em seus projetos de concepção a diversidade humana, ou seja, as diferentes capacidades e habilidades de cada um (BINS ELY, DORNELES e KOELZER, 2008). O desenho universal deve abranger produtos, serviços, edificações, toda a comunicação acessível e utilizada por todos, inclusive por pessoas com deficiência (CERIGNONI, 2005, p. 62-63). Para Cerignoni (2005, p. 62-63), um edifício projetado como desenho universal levaria em consideração que “ao invés de se construir uma entrada especial para pessoas com deficiência, que geralmente fica nos fundos ou na lateral do prédio, constrói-se uma entrada com rampas e corrimão, facilitadores de trajeto, totalmente acessível e utilizável por todos”.

Ainda segundo Cerignoni (2005, p. 63), são sete os princípios do desenho universal:

1. Ser equitativo. Ser usável por todos. Conceber de forma mais abrangente para melhor qualidade de vida. Não segregar qualquer usuário.
2. Flexibilidade no uso. Acomodar vasta gama de diferenças individuais. Oferecer melhor condição de uso. Ex: cadeira para destro e canhoto.
3. Uso simples e intuitivo. Eliminar qualquer complexidade desnecessária.
4. Ter informação perceptível. Comunicar as informações do produto e do ambiente (som, tato, visualização) de forma a maximizar o uso.
5. Tolerância ao erro.
6. Minimizar o esforço físico.
7. Utilização adequada das dimensões

Desse modo, o emprego do desenho universal na concepção dos espaços públicos e privados proporcionaria a inclusão social de todos os cidadãos. Nesse sentido, Sasaki (1997, p. 41) afirma que “a inclusão social é o processo pelo qual a sociedade se adapta para poder incluir pessoas com necessidades especiais, e simultaneamente, estas se preparam para assumir seus papéis na sociedade”. Ainda de acordo com o autor, a equiparação de oportunidades e a inclusão dos indivíduos com algum grau de deficiência no meio de convívio social, significa tornar os sistemas gerais da sociedade (meio físico, habitação, e transporte, serviços sociais e de saúde, oportunidade de educação e trabalho, vida cultural e social, instalações esportivas e de recreação) acessíveis para todos. Neste contexto, inclui-se a remoção de barreiras que impedem a participação das pessoas com deficiência, assim, proporcionando-lhes maior qualidade de vida e igualdade com os demais cidadãos. Sendo assim, Cerignoni (2005) afirma que a inclusão social e a acessibilidade caminham juntas no atual momento de lutas das pessoas com deficiência em busca da conquista e manutenção de seus direitos.

Considerando a importância da inclusão social desses cidadãos, a acessibilidade é entendida na legislação nacional como um direito. Desse modo, a convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência foi aprovada no Brasil por meio do Decreto Legislativo nº 186/2008 e do Decreto nº 6.949/2009, com equivalência de emenda constitucional. Em seu artigo 30, a Convenção trata da participação na vida cultural e em atividades recreativas, de lazer e esportivas, e estabelece que os Estados Partes tomem todas as medidas apropriadas para que as pessoas com deficiência possam ter acesso, em igualdade de oportunidade, a locais que ofereçam serviços ou eventos culturais, tais como teatros, museus, cinemas, bibliotecas e serviços turísticos, bem como, tanto quanto possível, ter acesso a monumentos de importância nacional.

Sendo assim, o Plano Plurianual (PPA) 2012-2015 – Plano Mais Brasil foi estruturado considerando políticas públicas inovadoras que combinassem crescimento econômico com redução das desigualdades sociais regionais. Entre programas temáticos do PPA envolvendo a área social, situa-se o programa “Promoção dos Direitos de Pessoas com Deficiência”, com o objetivo de executar

ações voltadas para a garantia de direitos, tais como acessibilidade e equiparação de oportunidades entre pessoas com e sem deficiência, como também o fortalecimento das relações institucionais, o desenvolvimento de pesquisas e a sistematização e disseminação de informações.

Especificamente na área do planejamento de destinos turísticos, a acessibilidade tem sido objeto de políticas públicas setoriais do turismo, a exemplo do programa Turismo Acessível, conduzido pelo Ministério do Turismo em parceria com a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República e a EMBRATUR (Instituto Brasileiro de Turismo). Tal programa propõe um conjunto de ações para promover a inclusão social e o acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida à atividade turística com segurança e autonomia (MTUR, 2013).

Na perspectiva do turismo acessível, passa-se a empregar o conceito de desenho universal no planejamento dos atrativos e equipamentos turísticos. A partir disto, torna-se possível a realização de um planejamento inclusivo, que deve trabalhar o turismo em conjunto com a inclusão social, a fim de que respeite todas as pessoas e suas particularidades.

Sansivieiro (2005, p. 443), diz que “o caminho para se atingir a inclusão no lazer e no turismo exige que, primeiramente, se tenha consciência das dificuldades existentes”. A autora afirma que estas dificuldades, quando analisadas sob a dimensão da inclusão, são classificadas como “barreiras”. Cerignoni (2005) cita que, entre as barreiras mais comuns encontradas no dia a dia das pessoas com algum tipo de deficiência, ou mobilidade reduzida, estão: escadas, falta de rampas, obstáculos nas escadas, falta de legendas e línguas de sinais em programações audiovisuais, transporte coletivo, entre outros. O que acaba reforçando a ideia do autor, que a sociedade ainda não é inclusiva. Sansivieiro (2005) traz a importância da priorização da eliminação das ditas barreiras arquitetônicas, para que sejam tomadas cabíveis decisões com as demais barreiras que dificultam e/ou impossibilitam a inclusão das pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida.

Diante de tais afirmações, confirma-se que é necessário que haja uma grande intervenção nos espaços públicos, para que os mesmos sejam totalmente acessíveis às pessoas com deficiência ou que possuam mobilidade reduzida. Em suma, para que um destino seja considerado acessível, deve atender às necessidades de todas as pessoas. Como uma forma de contribuição a esta temática, apresenta-se nesse artigo a situação atual da acessibilidade nos atrativos turísticos selecionados como caso de estudo.

4. CARACTERIZAÇÃO DO CABO DE SANTO AGOSTINHO

O município do Cabo de Santo Agostinho fica localizado na Mesorregião Metropolitana da cidade de Recife, Microrregião de Suape. Sua distância é de 33 km do Marco Zero de Pernambuco e 20 km do Aeroporto, sendo o acesso mais utilizado o rodoviário, pelas rodovias BR-101 sul e PE-60, seguido da PE-28 (Rodovia Vicente Pinzón) e pela Via Parque/Paiva que dá acesso às praias do Município, tais como Gaibú, Itapuama, Paraíso e Suape. Apresenta como limites municipais Moreno,

Jaboatão dos Guararapes (norte); Ipojuca, Escada (sul); Oceano Atlântico (leste); Vitória de Santo Antão (oeste).

De acordo com o inventário turístico de Pernambuco (INVTUR, 2013), o município é considerado como o principal distrito industrial do Estado e nele está instalado um dos mais importantes complexos industriais e portuários do país, inclusive por sua localização estratégica: o porto de Suape. Segundo o senso demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE, 2010), a população é de 185.123 habitantes.

De acordo com o site oficial da Prefeitura, o Cabo de Santo Agostinho tem sua origem bem antes da chegada dos portugueses ao Brasil, assim como boa parte do território brasileiro. O cabo era povoado por indígenas da etnia Caeté. Era nomeado antigamente como “Santa Maria da Consolação” e foi descoberto oficialmente pelo português Américo Vespúcio, no dia 29 de agosto de 1501. Existem outras histórias que dizem que o Cabo foi descoberto pelo espanhol Pinzón, em janeiro de 1500, antes mesmo de Pedro Álvares Cabral desembarcar na Bahia.

A mesma fonte diz que as primeiras povoações chamadas de Arraial do Cabo surgiram na segunda metade do século XVI. Formado pelas Igrejas Matriz de Santo Antônio, de Santo Amaro, Nossa Senhora do Livramento e antiga Capela do Rosário dos Pretos (hoje Praça Théo Silva), e casario escasso representado por antigos prédios nas ruas da Matriz (Rua Vigário João Batista) e Dr. Antônio de Souza Leão.

O Cabo de Santo Agostinho foi elevado a Vila em 27 de julho de 1811, e em 9 de julho de 1877 foi reconhecido como cidade. O Cabo teve sua economia centrada no desenvolvimento da monocultura da cana-de-açúcar, a partir de 1570, com a doação de sesmarias ao longo do Rio Pirapama. Tendo João Paes ocupado as terras a ele concedida em 1571, ao sul do Rio Araçuaigipe (Pirapama), funda o primeiro engenho banguê que dominou Madre de Deus (hoje, engenho velho), o mais antigo centro açucareiro da região. Mais tarde com a criação de novos engenhos, o Cabo passa a representar o poderio econômico da Província de Pernambuco, época em que a cana-de-açúcar representava a força de crescimento do país.

Seu patrimônio histórico é significativo, sendo representado por velhos engenhos, a exemplo do Massangana, do Trapiche e do Garapu; edificações religiosas e fortes - alguns já em ruínas. A importância turística do município é acrescida por reservas ecológicas, manguezais e por um litoral de várias praias, propícias aos esportes náuticos. Dentre elas, destacam-se as de Gaibú, Calhetas, Paraíso e Suape.

O inventário turístico expõe que o Cabo possui infraestrutura de apoio turístico, equipamentos e serviços turísticos. Dispõe de serviços urbanos básicos, correios, postos da polícia rodoviária, delegacias de polícia, jornais, hospitais, maternidades, postos de saúde; nos equipamentos e serviços, dispõe de ampla oferta hoteleira (resort de cadeia internacional, hotéis, pousadas e privês

de veraneio), boate, teatro, marina e centro de convenções, bancos, locadoras de veículo, centro de atendimento ao visitante e serviços de alimentação.

O destino possui diversos atrativos, como o rico patrimônio natural cultural, representado pelas dezenas de engenhos, pelo Parque metropolitano Histórico cultural Arquiteto Armando de Holanda Cavalcanti e, sobretudo, pelo seu litoral, de cerca de 24 Km, abrigando várias praias.

Para fins desta pesquisa, foi analisada a situação atual da acessibilidade de quatro atrativos turísticos, sendo eles:

- Engenho Massangana: que denota sua importância por estar relacionado com a vida do abolicionista Joaquim Nabuco.
- Vila de Nazaré: sua importância também advém de seu contexto histórico e cultural.
- Praia de Gaibu, que possui forte representação no segmento de turismo de sol e mar, que é o principal fator motivacional dos turistas.
- Praia de Suape, importância conotada também no segmento de sol e mar, e a sua forte imponência com a implantação do Porto.

O Cabo de Santo Agostinho é um destino de grande potencial turístico na região, por possuir oferta de equipamentos e serviços, além de já despertar interesse da demanda turística. Sabe-se que o planejamento turístico é o fator fundamental do equilíbrio entre a oferta e a demanda e diante disto, o presente trabalho analisa a situação atual de oferta do município, considerando a acessibilidade como fator relevante para realização da atividade turística.

5. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Conforme já relatado, a observação in loco dos atrativos selecionados para este estudo foi baseada nos critérios de acessibilidade constantes na norma técnica da ABNT - NBR 9050, publicada pela entidade em 2015. Tal norma apresenta critérios e parâmetros técnicos que consideram as mais variadas condições de mobilidade e percepção do ambiente, proporcionando assim, a utilização autônoma de todos os indivíduos a todos os espaços.

O primeiro item analisado consiste nos acessos e circulação, sendo apresentado no quadro 01:

Quadro. 01 – Circulação e Acessos

	ATENDE	NÃO ATENDE	ATENDE PARCIALMENTE
Engenho Massangana			X
Vila de Nazaré			X
Praia de Gaibu		X	

Praia de Suape			X
----------------	--	--	---

Fonte: as autoras (2017)

Observa-se que nenhum dos atrativos atende integralmente à livre circulação de pessoas e o acesso sem barreiras. O Engenho Massangana possui restrições desde sua rota de acesso inicial. A estrada que liga o centro do Cabo de Santo Agostinho ao engenho é pavimentada e de fácil transição, mas a principal linha de ônibus que faz o itinerário não possui acessibilidade, sendo totalmente despreparado para transportar um cadeirante, por exemplo. Há outra possibilidade de transporte público que seria o ônibus que faz uma rota alternativa. Este possui uma plataforma elevatória e transporta apenas um cadeirante por viagem. Contudo, há um fator que impossibilita a utilização desta opção: este ônibus não passa em frente ao museu do Engenho Massangana, então é preciso atravessar a pista (que não possui semáforo nem faixa de pedestre – mobiliário urbano).

Para tal opção, seria necessário a implantação de uma passarela para viabilização deste meio de transporte. E um maior suporte nos pontos de ônibus que não atendem às necessidades dos cadeirantes nem de pessoas portadoras de outras deficiências, como a visual, pois não existe sinalização tátil de alerta ao longo do meio fio piso tátil direcional, demarcando o local de embarque e desembarque.

A entrada do museu não é considerada uma área de aproximação, pois as pessoas que possuem deficiência física ou mobilidade reduzida não possuem autonomia de deslocamento. O caminho que liga a entrada principal, chamada de “Porteira”, à Casa Grande é extenso, irregular e de areia, o que dificulta a transição de cadeirantes e pessoas que necessitem de muletas, bengalas ou andador.

É permitida a entrada de carros de pequeno porte da Porteira do engenho até a Casa Grande, o que ameniza o impacto da dificuldade de acesso e circulação ora descrita. Mas, sabe-se que as dificuldades devem ser eliminadas para que seja garantida a livre circulação de todos. Ademais, o Engenho não possui estacionamento, fazendo com que os carros sejam deixados de forma aleatória no caminho de entrada.

Na entrada do museu, o terreno em si é irregular, não permitindo a livre circulação de um cadeirante ou de uma pessoa com mobilidade reduzida que dispensaria um maior esforço para locomoção, que por sua vez não é segura. Além disso, a rampa de acesso não atende às normas da ABNT, pois possuem falhas como o piso irregular e degraus, impossibilitando o deslocamento independente de um cadeirante, e não há corrimãos e barras. No entanto, as portas são largas e atendem a largura mínima de 0,80 m.

O deslocamento dentro da Casa Grande é, de forma geral, possível, pois todas as portas são largas e permitem a locomoção livre. Os corredores de uso comum estão de acordo com a norma da

ABNT, sendo espaçosos e de livre circulação. Porém, não há investimento em recursos didáticos para deficientes visuais e surdos.

O Engenho é considerado museu, e nesse sentido, o toque nos objetos em exposição não é permitido, o que dificulta a interação dos deficientes visuais. Quanto aos surdos, o museu não possui nenhum intérprete de libras. Muito embora, segundo a mediadora entrevistada, para agir de uma forma inclusiva, o museu sempre busca trabalhar com eventos culturais e oficinas, como oficina de arte com barro e trabalho sensorial com plantas.

O espaço do museu conta ainda com uma sala de projeção, que auxilia na interação de pessoas com deficiência visual, sendo sua entrada acessível a um cadeirante, mas o espaço não comporta muitas pessoas.

O Engenho também possui uma capela que fica localizada no ponto mais alto do terreno, por questão histórica. Até a data atual, são realizadas missas, e caravanas de idosos se deslocam até ela. O acesso a essa capela é inacessível a pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, pois o começo do trajeto tem apenas duas opções, sendo uma com escada e a outra com uma rampa. Tal rampa começa com largura que atende à norma da ABNT, mas, no decorrer, vai estreitando. E, por ser de paralelepípedo, pedras irregulares privam a liberdade de um cadeirante. Em locais como esse sempre é necessário a ajuda de outras pessoas, auxiliando a empurrar a cadeira de rodas.

Para se chegar de fato à Capela, é necessário subir uma escada que não é adequada, pois não possui corrimãos/ barras, e isto dificulta os fiéis idosos que possuem restrição de locomoção e que até hoje participam das missas. A norma da ABNT define que degraus e escadas isoladas devem possuir corrimão a 0,92 m do piso, o que não é atendido pela escadaria da Capela do engenho.

A Vila de Nazaré, segundo atrativo analisado, possui problemas de transporte semelhantes aos identificados em relação ao Engenho Massangana. Não há transporte público que ligue diretamente a vila de Nazaré. O itinerário da única linha de ônibus que transita nas proximidades da vila, apenas chega próximo à entrada da Vila, que é uma estrada de barro. Este trajeto é inviável a pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida que dependam do transporte público.

A igreja da vila, a Igreja de Nazaré, fica localizada ao lado das ruínas do convento Carmelita. A entrada de ambos possui largura de acordo com a norma a ABNT, porém, não são consideradas acessíveis, pois não possuem rampas, o que limita o acesso livre de pessoas que utilizam cadeira de rodas.

A entrada de acesso às ruínas do Convento Carmelita, além de não possuir rampa de acesso, tem barreiras que impedem a livre circulação. Em conversa informal com o zelador da Igreja durante a pesquisa de campo (o mesmo é quem recebe os turistas aos domingos), ele descreveu o

constrangimento que os turistas portadores de deficiência física enfrentam, ao precisar serem carregados para entrar nos atrativos.

As portas possuem largura dentro dos padrões da norma, mas, de toda forma a locomoção de cadeirantes dentro dos atrativos necessita de ajuda, por conta do piso. Além disso, existem algumas barreiras de desnível que impossibilitam a livre circulação.

Outro atrativo turístico, ainda localizado na Vila de Nazaré, é a antiga Casa do Faroleiro, que não possui nenhum tipo de acessibilidade, pois o trajeto só pode ser percorrido a pé e é mais de 1 km até chegar ao ponto final. O caminho é de mata fechada, caracterizando-se como fator de impedância, que impossibilita o livre acesso.

Outros atrativos analisados neste trabalho são praias, que representam a principal motivação do turismo de sol e mar do município. A praia de Gaibu não possui estrutura física de acessos para receber turistas que possuem necessidades especiais. Os ônibus não entram na vila e o percurso entre o terminal e a praça principal é um trajeto relativamente longo, com calçadas inadequadas, sem estrutura.

A rampa que seria para viabilizar a liberdade de locomoção de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida é perceptível que assume outra função, a de beneficiar as pessoas que utilizam bicicleta. Além disso, a largura da rampa e das calçadas não estão de acordo com a norma da ABNT, o que enfatiza ainda mais o despreparo que o destino tem em receber os turistas. O trecho que seria destinado à circulação de cadeirantes se encontra totalmente deteriorado. O caminho de acesso dos deficientes à praia não atende, portanto, a nenhum critério estabelecido pela norma da ABNT, tendo-se observado do começo ao fim do caminho a impraticabilidade do turismo acessível neste atrativo.

De acordo com a norma NBR 9050:2015 da ABNT, para o trajeto até o mar deve ser garantida uma faixa livre de obstáculos, com no mínimo 0,90m de largura. Estes caminhos devem ser demarcados como acessíveis, necessitando estar sinalizados com o símbolo internacional de acesso, e, precisam de serviços de apoio disponíveis.

A praia de Gaibu possui o Projeto Orla³ que evidentemente não está em prática, pois não é possível a circulação livre de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida pela orla. É notório o despreparo e a falta de cuidados das vias de acesso e circulação, de um destino que possui um grande potencial turístico.

Quanto à praia de Suape, ela se difere dos demais atrativos analisados em relação ao ponto de ônibus, que fica localizado bem no início da praça principal que dá acesso à praia. O tipo de transporte é o mesmo já mencionado anteriormente: são ônibus que possuem a plataforma elevatória

³ O Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla, é uma iniciativa inovadora do Ministério do Meio Ambiente - MMA, em parceria com a Secretaria do Patrimônio da União - SPU, e busca contribuir, em escala nacional, para aplicação de diretrizes gerais de disciplinamento de uso e ocupação da Orla Marítima.

e transportam apenas um cadeirante por viagem. Em caráter de livre circulação, foi identificada a presença de rampas. Em análise crítica da largura da rampa, especula-se que o fundamento principal da mesma não seria a acessibilidade, mas sim um meio de passagem dos barcos e lanchas que fazem passeios na praia.

Uma outra dificuldade característica de todos os atrativos é a ausência de estacionamentos. No caso da praia de Suape, embora haja estacionamento, não há nenhum indicativo de vaga reservada para deficientes.

Há pouco tempo, a orla passou por obras de pavimentação e saneamento, tendo sido ampliada e revitalizada. Devido a isto, a prefeitura está julgando a praia de Suape como a mais adequada a receber investimentos na área de acessibilidade. No dia 07 de junho de 2017, a prefeitura do Cabo e a Empresa de Turismo de Pernambuco (EMPETUR) discutiram em reunião a implantação do Projeto sem Barreiras em Suape. De acordo com o texto divulgado pela prefeitura do Cabo, o projeto prevê a instalação de banheiros, abrigos adaptados, rampas de acesso, estacionamento com vagas para a pessoa com deficiência, toldos móveis, cadeiras anfíbias, esteiras e outras modificações voltadas para atender aos requisitos de acessibilidade a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida. Isto só vem a confirmar que não havia, até o momento da pesquisa de campo, uma intervenção pública em termos de investimentos para acessibilidade.

A norma da ABNT também define padrões para sanitários e vestiários, para que sejam capazes de atender às necessidades de todas as pessoas. De acordo com o observado in loco, todos os atrativos analisados não atendem aos critérios de acessibilidade (quadro 02):

Quadro. 02 – Sanitários e Vestiários

	ATENDE	NÃO ATENDE	ATENDE PARCIALMENTE
Eng. Massangana			X
Vila de Nazaré		X	
Praia de Gaibu		X	
Praia de Suape		X	

Fonte: as autoras (2017)

O único atrativo que possui um sanitário adaptado aos cadeirantes é o Engenho Massangana, estando de acordo com a norma da ABNT no requisito de entrada independente, o que possibilita que o usuário seja acompanhado de uma pessoa.

A norma refere-se a sanitários e vestiários acessíveis, quando estão localizados de forma que a distância máxima a ser percorrida de qualquer ponto da edificação até eles, seja de até 50m. E, isto não ocorre no museu do engenho, então, pode-se concluir que existe a edificação, mas, não de acordo com o que a norma exige.

A Igreja de Nazaré não possui sanitário adaptado, primordialmente por questão histórica, pois o banheiro do local é desde sua época de construção, e por ser um monumento tombado pelo IPHAN, não se pode fazer quaisquer tipos de alterações estruturais.

As praias de Gaibu e Suape, por sua vez, também não possuem sanitários adaptados, uma vez que não dispõem de nenhum tipo de banheiro público.

O quadro 03 refere-se aos mobiliários urbanos, que de acordo com a NBR 9050:2015 da ABNT, são o conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga.

Quadro. 03 – Mobiliário urbano

	ATENDE	NÃO ATENDE	ATENDE PARCIALMENTE
Eng. Massangana		X	
Vila de Nazaré		X	
Praia de Gaibu		X	
Praia de Suape			X

Fonte: as autoras (2017)

Em todo percurso, sente-se a falta de uma sinalização aprazível. As placas de indicação de acesso e placas de atrativos turísticos não possuem reparos de manutenção, ficam tortas e até envoltas por plantas. As placas de informação dos atrativos de Nazaré não são acessíveis aos deficientes visuais, pois não possuem a tradução em braile.

A igreja e o convento da vila de Nazaré não contam com um guia de turismo interno. A maior demanda de turistas é levada pelos buggueiros, e eles mesmos arriscam-se em contar a história, e nesta “mediação”, o zelador da Igreja que contribui com seus conhecimentos pessoais.

A praia de Gaibu conta com lixeiras e bancos que não são acessíveis aos cadeirantes. A falta de mobiliários relevantes, aliás, é sentida em todos os atrativos, notando-se pela falta de cuidado e limpeza encontrada durante a pesquisa de campo. No Engenho Massangana, a maior parte da mediação e explanação dos conteúdos históricos é feita com as pessoas em pé, o que prejudica os que possuem mobilidade reduzida.

Só foi encontrado posto policial na praia de Gaibu, mas, de toda forma, está inativo, e durante a pesquisa de campo não foi identificada nenhuma viatura fazendo ronda de segurança nos atrativos turísticos.

Diante da situação diagnosticada na pesquisa de campo, pode-se afirmar que o Cabo de Santo Agostinho, especificamente em se tratando de seus principais atrativos turísticos, não consiste em um destino acessível. As barreiras à acessibilidade encontradas são as mais variadas, e se estendem até para as pessoas que não possuem *a priori* restrições de mobilidade. Um destino que possui potencial, mas, não se planeja adequadamente para o bem receber dos visitantes, não os acolhe, e com isto influencia no afastamento da demanda. A população local, por sua vez, convive diariamente com as impossibilidades de livre circulação, sofrendo com as limitações enfrentadas e perdendo em qualidade de vida. A acessibilidade, que deveria ser um direito de todos garantido por força legal, ainda é uma questão de retórica e pouca prática no destino analisado neste estudo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos resultados apresentados, sobre a atual situação da acessibilidade nos principais atrativos turísticos do Cabo de Santo Agostinho, pode-se concluir que é necessária uma intervenção mais incisiva por parte do poder público. Com ações que possibilitem uma boa estadia aos visitantes, satisfazendo maior parte de suas necessidades de deslocamento e permanência no destino.

É preciso considerar que a falta de acessibilidade, além de impedir uma vida digna aos moradores da cidade e o pleno gozo da circulação, compromete a hospitalidade e a atratividade do destino turístico.

Sendo a acessibilidade uma dimensão fundamental da hospitalidade, considera-se de plena relevância o foco em um planejamento que vise a equiparação de oportunidade a todos os indivíduos. Assim, tomando como base que todos os cidadãos possuem direitos e estes lhes devem ser assegurados, a acessibilidade não pode ser restrita, devendo pois possibilitar o livre alcance a todos os equipamentos, bens e serviços, e a autonomia do indivíduo em sua utilização. Nos quatro atrativos analisados nesta pesquisa, notou-se que o direito de ir e vir não está sendo garantido a todos os cidadãos, pois não são inclusivos. Nesse sentido, observou-se a dificuldade de deslocamento enfrentada para se chegar até eles e a permanência nos mesmos.

Sabe-se que nos atrativos culturais, o Engenho Massangana e a Igreja de Nazaré, juntamente com as ruínas do Convento Carmelita, não podem sofrer mudanças em sua estrutura física, pois são patrimônios tombados, mas, existem meios que podem ser utilizados para diminuir as restrições de acessibilidade. O Engenho Massangana, por exemplo, possui muitas falhas em sua estrutura física que podem ser amenizadas com a instalação de barras nas rampas e na escada que dá acesso à capela. O Engenho também pode investir em um automóvel próprio que fique à disposição das pessoas que chegam em grandes grupos e os ônibus de grande porte não podem passar da porteira, possibilitando maior conforto para os deficientes físicos e os portadores de mobilidade reduzida. Também é proposto que um intérprete de libras componha a equipe de mediadores, e haja um maior investimento em oficinas que permitam a inclusão dos deficientes visuais. Também se propõe que haja investimento em ônibus adaptados.

Na Igreja de Nazaré e na entrada de acesso às ruínas do Convento Carmelita, pode ser investido na instalação de rampas móveis encaixáveis, que não interferem nas estruturas físicas e possibilitam maior conforto e comodidade aos visitantes, facilitando a entrada dos mesmos. É necessário que haja um guia responsável em receber os turistas, já que atualmente a mediação é feita pelo zelador, ou de maneira informal pelos bugueiros que levam os turistas até o local.

Os atrativos de sol e mar, as praias de Gaibu e Suape, igualmente necessitam de ações que promovam a acessibilidade. Os meios de acesso e circulação de ambas requerem mudanças. A norma da ABNT define padrões de espaços adaptados que possibilitem o trajeto de cadeirantes até o mar, e isto deve ser implantado possibilitando assim o usufruto de todos. É necessário que os ônibus públicos que fazem a rota para Gaibu sejam adaptados e possam circular pela vila, deixando o visitante o mais próximo possível da orla. Também se ressalta a importância na delimitação de vagas de estacionamento para pessoas com deficiência. As calçadas e rampas de acesso também devem ser reestruturadas.

De modo geral, todos os atrativos analisados precisam de intervenções que eliminem as barreiras físicas, que impedem a realização inclusiva da atividade turística. Ressaltando que todas as ações de intervenção nos equipamentos urbanos e espaços públicos devem estar de acordo com as normas que definem os parâmetros de acessibilidade, não adianta realizar obras sem embasamento, apenas para se dizer que algo tem sido feito. O destino deve ofertar serviços de qualidade, acessos que garantam a livre circulação de todos e assegurar a livre utilização dos equipamentos urbanos.

O destino turístico é onde a oferta e a demanda interagem entre si, sendo assim, pode-se considerar que toda ação voltada à inclusão social torna o destino mais atrativo. O bem receber relaciona-se ao destino turístico como um todo, conclui-se então que a execução de um planejamento que projete a igualdade social torna o destino hospitaleiro.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **ABNT NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo e acessibilidade**: manual de orientações. 2. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2006. 294 p. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/manuais-1/item/47-manual-de-orientacoes-turismo-e-acessibilidade.html>>. Acesso em: 02 jun. 2017.

DALPIAZ, Roni Carlos Costa; DAGOSTINI, Aline; GIACOMINI, Deisi Moraes; DELLA GIUSTINA, Maria da Glória Souza. **A hospitalidade no turismo**: o bem receber. Disponível em: <http://www.serragaucha.com/upload/page_file/hospitalidade-e-bem-receber.pdf>. Acesso em: 10 maio 2017.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Acessibilidade.** Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/acessibilidade.html>> Acesso em 26 de maio 2017.

PORTAL DO CABO. Disponível em: <<http://www.portaldocabo.com.br/turismo/historico/igreja-de-nazare-e-ruinas-do-convento>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

PREFEITURA DO CABO DE SANTO AGOSTINHO. Prefeitura e Empetur discutem implantação do Projeto Praia Sem Barreiras. Disponível em: <<http://www.cabo.pe.gov.br/2017/06/07/prefeitura-e-empetur-discutem-implantacao-do-projeto-praia-sem-barreiras-2/>>. Acesso em 15 jun.2017.

SILVA, Marco Aurélio Farias da. **Você conhece os direitos da pessoa com deficiência?** Perguntas e respostas. Recife: Procuradoria Geral de Justiça, 2014. 31 p. Disponível em: <http://www.mppe.mp.br/mppe/attachments/article/3201/Cartilha_Acessibilidade.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2017.

SILVA, Monique. **Situação atual da acessibilidade dos meios de hospedagem do Sítio Histórico de Olinda.** TCC - Departamento de Hotelaria e Turismo, Universidade Federal de Pernambuco. Recife: UFPE, 2014.

SILVA, Odair Vieira da.; KEMP, Sônia Regina Alves. A evolução histórica do turismo: da antiguidade clássica a revolução industrial – Século XVIII. **Revista Eletrônica Científica de Turismo**, Garça/SP, Ano V, n. 9, 2008. Periódicos Semestral. Disponível em: <http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/ICDQdUloe9pbXyB_2013-5-22-15-51-11.pdf> Acesso em: 14 jun. 2017.

VISITE CABO DE SANTO AGOSTINHO. **Cabo de Santo Agostinho.** Disponível em: <<http://www.visitecabodesantoagostinho.com/cabo-de-santo-agostinho-historia.html>> Acesso em: 11 maio 2017.