

**Acessibilidade do Transporte Aéreo às Pessoas com Mobilidade Reduzida:
Um estudo no Aeroporto Internacional Afonso Pena São José Dos Pinhais - Pr.**

Carolina Galiforni Silva¹

Dr. Alexandre Augusto Biz²

MSc. Márcia Shizue Massukado Nakatani³

Resumo

A pesquisa aborda as relações entre os conceitos de acessibilidade, mobilidade reduzida, turismo e transporte aéreo tendo como objetivo principal avaliar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida ao transporte aéreo no Aeroporto Internacional Afonso Pena em São José dos Pinhais – PR. Inicialmente buscou-se por meio da pesquisa documental e bibliográfica analisar legislações, fontes estatísticas e as pesquisas já desenvolvidas quanto à acessibilidade em transporte. Foi possível estruturar um formulário baseado nas normas técnicas e nas legislações vigentes sobre acessibilidade contemplando 12 (doze) temas de análise. Como resultado, pode-se perceber que a realidade ainda não abrange os aspectos mínimos para o estabelecimento de um ambiente acessível mesmo aos órgãos ligados ao Governo Federal, como no caso da INFRAERO, onde não se aplicam os itens exigidos pela lei. Considera-se necessário verificar nos demais Aeroportos Brasileiros administrados pela INFRAERO e com movimento de passageiros/ano superior a um milhão o cumprimento das normas e legislações para apresentar um diagnóstico nacional.

Palavras-chave: Acessibilidade, Mobilidade, Turismo, Transporte

¹ Bacharel em Turismo – Universidade Federal do Paraná

² Departamento de Turismo – Universidade Federal do Paraná

³ Departamento de Turismo – Universidade Federal do Paraná

Introdução

Sabe-se que a questão da acessibilidade ligada à inclusão e à deficiência vem sendo discutida mundialmente, principalmente a partir de 1981, com a institucionalização do Ano Internacional das Pessoas com Deficiência pela ONU – Organização das Nações Unidas. No Brasil, percebe-se a melhoria na legislação específica sobre o tema, além da criação de Normas Técnicas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Segundo censo demográfico, realizado em 2000, existe um total de aproximadamente 24,5 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência no Brasil (IBGE, 2000). Este total equivale a 14,5 % dos habitantes do país, uma parcela que deve ser considerada no desenvolvimento da atividade turística.

O Plano Nacional de Turismo 2007/2010, prevê entre os seus objetivos a “inclusão da atividade na pauta de consumo de todos os brasileiros”. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2007, p.16). Para que este objetivo seja alcançado é necessário que se atente para o público potencial de pessoas com deficiência com o desenvolvimento de ações que estimulem e viabilizem o consumo do turismo de acordo com as especificidades exigidas por este grupo.

Dentre as áreas envolvidas na concretização da atividade encontram-se os meios de transporte indispensáveis para a locomoção das pessoas de uma localidade a outra durante as viagens, dentre esses se destaca o transporte aéreo. No Brasil, o transporte aéreo doméstico movimentou em 2007, segundo ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil (2008), uma receita aproximada de 10,68 bilhões de reais provenientes do transporte de aproximadamente 113,26 milhões de passageiros (INFRAERO, 2009a) e para atender essa demanda os aeroportos exercem um papel fundamental. Segundo Palhares (2002) os aeroportos deixaram de exercer apenas a função de terminais de troca para exercerem um papel relevante para o desenvolvimento econômico em âmbito local, regional e nacional.

Por isso, questiona-se como os Aeroportos Brasileiros encontram-se em relação ao atendimento às pessoas com mobilidade reduzida de acordo com a legislação e as normas da ABNT relativas à acessibilidade. Para a realização da pesquisa definiu-se como objeto de estudo o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais – PR, distante a 18 km do centro da cidade de Curitiba (PR).

Deficiência e mobilidade reduzida: terminologia e conceituação.

O conceito de deficiência modificou-se através dos tempos nas sociedades e apresenta grande complexidade em sua elaboração não existindo ainda um consenso definitivo. A ABNT (2004, p. 3) considera como deficiência a “redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente.” Já o MTUR (2006, p. 14) considera como definição de deficiência a afirmação de que “pessoa com deficiência é a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de algum tipo de atividade.” De acordo com Cambiaghi (2007, p. 25), a OMS - Organização Mundial de Saúde, definiu o fenômeno global da deficiência em três níveis:

- Deficiência (*impairment*) – Relativa a toda alteração do corpo ou aparência física (de um órgão ou de uma função com perdas ou alterações temporárias ou permanentes), qualquer que seja sua causa. Em princípio a deficiência significa perturbação no nível orgânico.
- Incapacidade (*Disability*) – Reflete conseqüências das deficiências em termos de desempenho e atividades funcionais do indivíduo consideradas como componentes essenciais de sua vida cotidiana. Representa perturbações no nível da própria pessoa.
- Desvantagem (*Handicap*) - Diz respeito aos prejuízos que o indivíduo experimenta devido à sua deficiência e incapacidade. Representa a expressão social de uma deficiência ou incapacidade e, como tal, reflete a adaptação do indivíduo e a interação dele com o meio.

Outra característica importante da deficiência é sua heterogeneidade. Carneiro et. al. (2005, p. 157) afirmam que “se pararmos para pensar que, como todas as diferenças, as deficiências são muitas e diferentes entre si, vamos nos surpreender com a multiplicidade de detalhes.” O MTUR (2006, p. 14) estabelece as seguintes definições:

- Deficiência física: Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;
- Deficiência auditiva: Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;
- Deficiência visual: Acuidade visual igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

- Deficiência mental: Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho; e
- Deficiência múltipla: Associação de duas ou mais deficiências.

Além da definição de “deficiência”, sabe-se que a escolha de uma terminologia específica referente às pessoas com deficiência alterou-se significativamente ao longo dos anos. Essas mudanças encontram-se diretamente ligadas ao tratamento e à forma de se considerar socialmente estas pessoas em cada período e peculiares ainda de acordo com a localidade em estudo.

Inclusão e Acessibilidade

Carneiro et. al. (2005) descrevem que as primeiras ações que destacaram a preocupação com os direitos das pessoas com deficiência estavam ligadas à reintegração à sociedade, na década de 60, dos ex-combatentes da Segunda Guerra Mundial que se tornaram deficientes e/ou doentes mentais. Mas pode-se dizer que o conceito de integração, a partir de 1950, preconizou o movimento inclusivo de integração fundamentada em “tornar a pessoa com deficiência apta a conviver em uma sociedade que já está pronta e organizada para o convívio das pessoas sem deficiência”. (CAMBIAGHI, 2007, p.34).

Nesta época surgiram as primeiras ações de adaptação do acesso arquitetônico aos locais públicos, escolas e turmas especiais, assim como postos de trabalho diferenciados. Iniciou-se um processo contra a exclusão, porém com alguns pontos ainda insuficientes, que seriam colocados em discussão. Isso porque “a sociedade não precisava mudar, e sim as pessoas com deficiência que deveriam preparar-se para serem merecedoras dos direitos sociais”. (CARNEIRO et al, 2005, p.155).

A expressão “sociedade inclusiva” aparece em 1990 na Resolução 45/91 da ONU, após o Ano Internacional das Pessoas com Deficiência, também instituído pela ONU em 1981, e durante a Década das Nações Unidas para Pessoas com Deficiência (1983 a 1992), quando muito se discutiu a respeito de assuntos relevantes à inclusão das pessoas com deficiência, sendo publicados diversos documentos relacionados ao tema. Para colocar em prática essa transformação faz-se necessária a promoção da acessibilidade, preocupação que surgiu junto ao movimento de integração muito ligada às barreiras arquitetônicas e ampliou-se com a concepção de inclusão.

Este conceito vai de encontro à constatação de que como condição básica para que se concretize a inclusão, é imprescindível a viabilização do acesso de todas as pessoas, sem distinção, às diversas áreas dentro da sociedade “sem esquecer os idosos, a população com baixa escolaridade, aqueles que têm impedimentos ou limitações intelectuais ou mentais, físicas, sensoriais, motoras ou apresentam mobilidade reduzida, sejam elas permanentes ou temporárias.” (CAMBIAGHI, 2007, p.34).

Acessibilidade programática: avanços no contexto normativo atual

Os avanços quanto à acessibilidade programática podem ser observados a partir da legislação criada com o objetivo de diminuir e eliminar as dificuldades de inclusão das pessoas com deficiência. Segundo Cambiaghi (2007) a partir do ano de 1981, ano instituído pela ONU como Ano Internacional da Pessoa com Deficiência, foram promulgadas no Brasil leis com o intuito de garantir acesso e utilização dos espaços construídos, em destaque:

- Lei nº 7405, de 12 de Novembro de 1985, que dispõe sobre a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam a utilização por parte das pessoas com deficiência;
- Decreto nº 3298/99 com a criação do CONADE – Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, que tem suas competências definidas também pelo Decreto,
- 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 mobilidade reduzida;
- Lei nº 10.048 de 8 de novembro de 2000, dá prioridade no atendimento às pessoas deficientes, idosos, gestantes, dentre outras;
- Decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta as duas leis citadas acima;
- Lei nº 11.126 de 27 de junho de 2005, regulamentada pelo Decreto nº 5904 de 21 de setembro de 2006, que garante o direito à pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado do cão-guia; e

- Lei nº 10436 de 24 de abril de 2002, e Decreto nº 5626 de 22 de dezembro de 2005, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – Libras.

Além de tratadas através da legislação, a inclusão e a acessibilidade são levantadas em normas técnicas desenvolvidas pela ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas em destaque a NBR nº 9.050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, a NBR nº 13.994 referente à acessibilidade em elevadores e a NBR nº 14.273, chamada de acessibilidade à pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial. Além disso, a ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil criou por meio da Resolução nº 009 de 05 de junho de 2007 uma norma operacional de aviação civil que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial, dentre essas as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Avaliação da Acessibilidade do Transporte Aéreo às Pessoas com Mobilidade Reduzida

O Aeroporto Internacional Afonso Pena, localizado em São José dos Pinhais e distante a 18 km do centro da cidade de Curitiba (PR) teve, segundo a INFRAERO (2009b), no ano de 2006 o embarque de 3.532.879 passageiros, em 2007 o embarque de 3.907.275 passageiros e no ano de 2008 4.281.354 de passageiros, um aumento de 10,60% em relação os anos de 2007/2006 e de 10,78% em relação os anos de 2008/2007.

Inicialmente buscou-se por meio da pesquisa documental e bibliográfica analisar legislações, fontes estatísticas e as pesquisas já desenvolvidas quanto à acessibilidade em transporte. Como resultado foi estruturado um formulário baseado nas normas técnicas e na legislação vigentes sobre acessibilidade contemplando 12 (doze) temas de análise: meios de transporte de acesso ao aeroporto; áreas de circulação no acesso ao aeroporto; vagas para embarque e desembarque; vagas nos estacionamentos; atendimento da pessoa com mobilidade reduzida; venda de passagens; *check-in*; embarque e desembarque; comunicação e sinalização; elevadores; sanitários; outros espaços e áreas de circulação em geral.

Essa divisão foi proposta visando-se reproduzir todo o percurso que a pessoa com mobilidade reduzida realizaria ao utilizar o transporte aéreo, adaptando-se as questões ao objeto de estudo escolhido. Cada tema foi subdividido em itens de verificação específicos e a quantidade de itens varia de acordo com o tema. A estrutura principal do formulário foi baseada principalmente na norma da ABNT NBR 14.273 - Acessibilidade da pessoa portadora

de deficiência no transporte aéreo comercial, por ser a mais específica encontrada em relação à proposta da pesquisa.

Foram utilizadas também as NBR's 9.050(Acessibilidade a edificações, mobiliário e espaços urbanos), 14.022 (Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal), 13.994 (Elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência), 15.320 (Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário), buscando detalhar melhor cada parte do formulário. Por fim, foi utilizada também a Resolução n.009 da ANAC, que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial, complementando as exigências requeridas quanto à acessibilidade.

O preenchimento do formulário foi feito pelo pesquisador utilizando-se três tipos de respostas possíveis: S (sim) quando o item analisado encontrar-se totalmente de acordo com as exigências apontadas nas normas, P (parcialmente) quando for apresentada alguma adaptação, porém não cumprindo todos os itens da norma e N (não) quando o item não for encontrado durante a pesquisa, conforme a tabela 1 que descreve o resultado geral dos itens de acessibilidade avaliados.

Grupo de Análise	Total de Itens	Atendimento à Norma	Atendimento Parcialmente à Norma	Nenhum Atendimento à Norma	% Positiva
Vaga para embarque e desembarque	4	3	1	--	75
Elevadores	11	8	--	3	72,7
Áreas de circulação no acesso	3	2	--	1	66,7
Embarque e Desembarque	8	5	2	1	62,5
Vagas no estacionamento	5	3	2	--	60
Check-in	5	3	--	2	60
Sanitários	15	9	2	4	60
Comunicação e Sinalização	5	3	1	1	60
Outros espaços	5	2	--	3	40
Meios de acesso ao Aeroporto	25	10	3	12	40
Balcão de informações	7	2	1	4	28,6
Venda de passagens	5	--	1	4	--

Tabela 1. Resultado geral dos itens avaliados. Fonte: Silva (2008)

- **Meios de acesso ao Aeroporto**

Foram avaliados 25 itens, incluindo-se perguntas sobre os táxis (um item), locadoras de veículos (um item), o ônibus ligeirinho Aeroporto (15 itens) e o Aeroporto Executivo (8 itens). Inicialmente, fez-se o questionamento junto à cooperativa de táxis atuante no terminal sobre a existência de táxis adaptados ou que oferecessem algum tipo de facilidade para o embarque de pessoas com deficiência física, sendo o único auxílio oferecido o do próprio

motorista no momento de embarque e desembarque. Não se encontrou também dentre as locadoras de veículos a disponibilidade de veículos adaptados.

Em relação ao Ligeirinho Aeroporto, realizou-se o percurso desde o tubo Círculo Militar, localizado no centro da cidade de Curitiba, até o Aeroporto em dois veículos diferentes. A URBS – Urbanização de Curitiba (2008) considera que todos os ligeirinhos são acessíveis, por isso não são indicados no *site* da instituição horários com ônibus melhor adaptados, como acontece em outras linhas.

Verificaram-se características distintas entre os veículos disponíveis na linha, sendo os veículos mais novos melhor equipados em relação à acessibilidade, explicando-se os itens avaliados como parcialmente acessíveis por este motivo. O espaço disponibilizado para a cadeira de rodas dentro do veículo, a existência de corrimão neste espaço e a indicação sonora e visual na parte interna apareceram adequados no veículo mais novo, necessitando ainda de algumas adaptações nos veículos mais antigos. Ressalta-se, porém, que mesmo o veículo mais novo, que já possui letreiro interno visual com a indicação das paradas, realizou todo o percurso com o dispositivo desligado.

Dentre os itens considerados como não acessíveis destacam-se a não existência de assentos para pessoas com mobilidade reduzida nos pontos de parada do veículo, a inexistência da sinalização com o Símbolo Internacional de Acesso no elevador disponível na entrada do tubo no Aeroporto e na parte externa dos veículos que são considerados acessíveis.

No ônibus Aeroporto Executivo encontrou-se dentre os itens avaliados, apenas a existência de espaço suficiente para o transporte de cão guia. A altura do balcão onde são vendidas as passagens não é adequada, não existe nenhum tipo de informativo em Braille, nem indicação sonora ou visual das paradas na área interna. Também não foram encontrados assentos preferenciais, e o embarque é realizado apenas através de escada.

- **Áreas de circulação no aeroporto**

Quanto às áreas de circulação no aeroporto, verificou-se a existência de piso adequado e rampas em todas as entradas. Dos três itens avaliados destacou-se a não-conformidade em relação à norma de apenas um dos aspectos levantados: não existe no aeroporto piso tátil direcional, que indique ao menos o caminho até o balcão de informações. Este piso deveria estar instalado no sentido do deslocamento, possuir largura entre 0,20m e 0,60m, e ser cromo diferenciado em relação ao piso adjacente.

- **Vagas para embarque e desembarque**

Em relação às vagas preferenciais para embarque e desembarque, observou-se a existência de uma vaga na área de embarque, bem localizada, sinalizada, e interligada a uma rota acessível até o terminal. Contudo, de acordo com a norma, deveria existir uma vaga preferencial em cada piso de embarque e desembarque, o que não ocorreu na vaga preferencial no piso de desembarque. Assim, dos quatro tópicos avaliados, três atenderam às especificações propostas e uma atendeu parcialmente.

- **Vagas nos estacionamentos**

Foram destacados da norma cinco itens para avaliação quanto às vagas de estacionamento. Destes, dois foram avaliados como parcialmente adequados, sendo: identificação com o Símbolo Internacional de Acesso e sinalização vertical. Percebeu-se que das 18 vagas identificadas como preferenciais, número adequado em relação à quantidade total de vagas, 4 possuíam a identificação com o símbolo e a sinalização vertical, estando de acordo com as especificações da norma. As outras vagas apresentavam apenas um dos tipos de sinalização: vertical ou horizontal, sendo necessária a realização de uma padronização entre todas as vagas existentes. Os demais itens foram considerados adequados.

Observou-se que todas as vagas preferenciais são fechadas com cones e fitas, que impossibilitam o acesso à vaga. Ao serem questionados sobre este fato, os funcionários do estacionamento explicaram que não existe respeito das vagas preferenciais pelos usuários em geral. No caso de acesso de pessoa com mobilidade reduzida ao estacionamento, é necessário avisar o funcionário responsável no ato da entrada para que este possa retirar os cones e seja utilizado o espaço.

- **Atendimento da pessoa com mobilidade reduzida – Balcão de Informações**

Quanto ao atendimento da pessoa com mobilidade reduzida no Balcão de Informações foram analisados sete itens. Dentre eles, encontraram-se de acordo com as exigências da norma apenas dois itens. Um deles foi apresentado como parcial, devido à altura do balcão ser adequada, porém não ser verificada a existência de vão livre para aproximação frontal de no mínimo 0,80 m.

Existem no Aeroporto dois balcões de informação: um no piso térreo, identificado como Balcão de Informações Turísticas, e um balcão de informações da Infraero no primeiro piso. Não foi encontrado durante a pesquisa de campo um balcão específico destinado ao atendimento das pessoas com deficiência, devidamente identificado com o Símbolo

Internacional de Acesso. Também não foi encontrado nenhum tipo de material em Braille para facilitar a comunicação, nem funcionários capacitados em Libras.

- **Venda de passagens**

Em relação à venda de passagens, nenhum dos cinco tópicos verificados encontrou-se totalmente alinhado aos parâmetros estabelecidos. As empresas Gol e TAM possuem Central de Vendas de passagens destinada ao surdo, informação obtida a partir da consulta aos websites institucionais das respectivas companhias aéreas. Porém, durante a aplicação do formulário, os funcionários questionados sobre tal serviço não souberam informar sobre sua existência, sendo este item interpretado como parcialmente satisfatório.

As lojas de todas as companhias aéreas que operam no Aeroporto possuíam balcões com altura de 1,17 m, padronizada entre todas as companhias aéreas, em desacordo, portanto, com as exigências da norma de 0,90 m, garantindo-se área de aproximação frontal. Não foram identificados balcões de atendimento prioritário, informações disponíveis em Braille ou funcionários capacitados em Libras nas lojas das companhias aéreas.

- **Check-in**

No balcão de *check-in* das companhias aéreas, identificou-se a falta de balcões em altura condizente às recomendações da ABNT, sendo os balcões encontrados também de 1,17 m, 27 cm acima do exigido. Também não foi encontrado funcionário proficiente em Libras. Segundo informações levantadas durante a aplicação do formulário, existem assentos preferenciais nas aeronaves, reservados no momento do *check-in*, e é possível solicitar acompanhamento de um funcionário para o momento do embarque ou desembarque. Os balcões preferenciais de atendimento existem durante a realização do *check-in*, porém a identificação destes é feita de maneira específica em cada companhia aérea, sendo em alguns casos de difícil localização por parte das pessoas que utilizam este balcão. Assim, das cinco perguntas realizadas, três foram consideradas adequadas e duas fora dos padrões de acessibilidade.

- **Embarque e desembarque**

Percebeu-se na análise das oito perguntas relacionadas ao embarque e desembarque um ponto não adequado e um parcialmente adequado, estando o restante dentro das normas. Foi identificado, segundo questionamentos realizados aos funcionários das companhias aéreas durante a aplicação do formulário, que não há no aeroporto algum sistema de elevação para embarque e desembarque quando este é realizado fora da passarela telescópica. Neste caso, os

passageiros com mobilidade reduzida são acompanhados por funcionários junto aos outros passageiros em ônibus da Infraero, não adaptado, e conduzido até a porta da aeronave. De acordo com a norma os Aeroportos que transportam mais de 1 milhão de passageiros por ano deveriam possuir no mínimo dois sistemas eletromecânicos, recordando que no Aeroporto Internacional Afonso Pensa teve no ano de 2008 aproximadamente 4,28 milhões de passageiros.

O acesso das aeronaves à área de desembarque é feito através de escadas, não existindo rampas ou elevadores, dificultando a locomoção nestas áreas. Foi registrada a existência de um mecanismo de elevação instalado sobre as escadas. Porém, este dispositivo não é utilizado pelos funcionários ao auxiliar as pessoas com mobilidade reduzida, por motivo não descoberto ao longo da aplicação do formulário, não existindo instruções visíveis de como o passageiro poderia utilizá-lo de maneira independente.

As informações sobre a existência de pessoal treinado para o auxílio no embarque e desembarque foram levantadas até este momento da pesquisa como positivas, sendo este item melhor apurado através dos questionários aplicados junto às companhias aéreas, apresentados posteriormente ao longo desta análise.

- **Comunicação e sinalização**

Identificou-se referente à comunicação e sinalização geral do aeroporto, que das cinco perguntas efetuadas, uma delas revelou uma não conformidade e outra uma conformidade parcial, sendo as respostas restantes positivas em relação à acessibilidade. A não conformidade encontrada foi em relação à inexistência de materiais em Braille em uma primeira análise nas companhias aéreas, no balcão de informações ou nas áreas comerciais. Esperava-se, neste momento, a citação da existência de material de segurança em Braille nas aeronaves, já que este item é exigido pela Resolução nº09 da ANAC, apesar do presente estudo excluir o levantamento de dados em relação à acessibilidade dentro das aeronaves. Porém, os funcionários não disponibilizaram essa informação no momento do atendimento na loja ou *check-in*.

Quanto à sinalização, encontraram-se placas adequadas indicando a localização de locais acessíveis, com exceção de uma placa indicativa encontrada no térreo, que mostrava a direção de um dos sanitários com o Símbolo Internacional de Acesso, não existindo no espaço algum banheiro adaptado.

- **Elevadores**

Para o transporte nas áreas comuns do Aeroporto, existem dois elevadores que se deslocam entre o piso térreo e os dois pavimentos existentes. Estes espaços foram analisados sob onze tópicos baseados nas normas de acessibilidade. A interpretação de três deles não atendeu às especificações colocadas, sendo: o posicionamento das botoeiras de emergência; a identificação dos comandos em Braille; e a existência de corrimão nas laterais e no fundo do elevador.

Os comandos de emergência deveriam estar agrupados na parte inferior da botoeira, sendo estes encontrados nos elevadores do Aeroporto na parte superior. Todos os comandos deveriam ser identificados em Braille, o que também não é realizado. Não existe corrimão, sendo exigida a existência deste pela norma, com superfície lisa e não deslizante, sendo a parte superior numa altura entre 0,89m e 0,90m, com espaço livre entre o corrimão e o painel de 0,04m.

- **Sanitários**

Para a análise da acessibilidade nos sanitários foram avaliados quinze itens no qual quatro foram considerados inadequados e dois parcialmente adequados. Os pontos mais críticos foram os tipos de torneira e descarga utilizados, sendo ambos de pressão, e não automáticos ou de alavanca e a localização de itens auxiliares (porta-bolsa) em altura inadequada. Em geral, o número de peças adaptadas nos sanitários, em relação ao número total instalado é adequado. Porém, no piso térreo, um dos primeiros procurados na chegada ao aeroporto, não existe sanitário acessível. Os dois itens parciais receberam essa interpretação por apresentarem tamanho, após a realização das medições, diferente do exigido pela norma, porém com diferença mínima, permitindo a utilização dos espaços apesar da inadequação.

- **Outros espaços e áreas de circulação em geral**

Dos cinco itens analisados quanto aos outros espaços e áreas de circulação em geral, três não atendiam aos parâmetros ideais. Percebeu-se que os estabelecimentos que possuem balcões de atendimento (casa de câmbio, restaurantes, correios, etc) não apresentam padrões acessíveis, não sendo verificado nenhum balcão com 0,90m, parâmetro exigido pela norma. Nos restaurantes, a altura medida foi de 1,10m. Os restaurantes não disponibilizam cardápios em Braille e não foi encontrado nenhum bebedouro com dimensões adequadas de acordo com a norma (altura livre inferior de no mínimo 0,73m do piso sendo garantida a aproximação frontal).

Considerações Finais

Percebe-se que a preocupação com a acessibilidade e a sensibilização quanto aos direitos e às necessidades das pessoas com deficiência vem crescendo nos últimos anos no Brasil observado o avanço quanto às leis e normas existentes, inclusive no transporte aéreo, com o intuito de melhorar as condições de utilização deste tipo de serviço pelas pessoas com mobilidade reduzida. Contudo, existe ainda a carência de aperfeiçoamentos e projetos que visem à aplicação do que já foi estabelecido no papel.

No Aeroporto Internacional Afonso Pena a realidade não é diferente, já existindo iniciativas de promoção da acessibilidade, tanto nos meios de acesso e na infraestrutura aeroportuária quanto na prestação de serviços das companhias aéreas. Porém, não há planos que contemplem todos os itens exigidos juridicamente, nem um acompanhamento das novas necessidades demandadas por este público cada vez mais ativo como consumidor.

A partir da verificação pode-se perceber que a realidade ainda não abrange os aspectos mínimos para o estabelecimento de um ambiente acessível. Muitas vezes, mesmo os órgãos ligados ao governo, como é o caso da INFRAERO, não aplicam os itens exigidos pela lei. A interpretação da tabela 1 leva à constatação de que nenhuma das companhias aéreas apresentou-se em conformidade total aos parâmetros criados pela ABNT, parâmetros estes estabelecidos com o intuito de padronizar as necessidades mínimas a serem atendidas para garantir o acesso ao espaço por parte das pessoas com mobilidade reduzida. Levando-se em conta os números absolutos, a maior quantidade de inadequações à norma foi visualizada nos sanitários, nos balcões de venda de passagens e nos balcões de informações (quatro inadequações em cada um dos setores). Em contraposição, as vagas de estacionamento e de embarque e desembarque não apresentaram nenhuma inconformidade total.

Remete-se a necessidade de verificar, nos demais Aeroportos Brasileiros administrados pela INFRAERO e com movimento de passageiros/ano superior a um milhão, como se encontram em relação ao atendimento às pessoas com mobilidade reduzida de acordo com a legislação e as normas da ABNT relativas à acessibilidade para poder apresentar um diagnóstico.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Norma NBR 9050**, Acessibilidade de pessoas com deficiência a edificações, mobiliário, espaços, e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

ANAC. **Anuário do Transporte Aéreo 2007**. Disponível em <<http://www.anac.gov.br/arquivos/pdf/anuarioEconomicoTransp2007.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2009.

CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. São Paulo: Editora Senac, 2007.

CARNEIRO, R. *et al.* **Transversalidade e Inclusão**: desafios para o educador. Rio de Janeiro: Senac, 2005.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em: 22 abr. 2008.

INFRAERO. **Movimento Operacional Acumulado da REDE INFRAERO (Janeiro até Dezembro de 2008)**. Disponível em <http://www.infraero.gov.br/upload/arquivos/movi/mov.%20operac._1208revisadoJ.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2009.

_____. **Aeroporto Internacional Afonso Pena**: movimento operacional. 2008. Disponível em <http://www.infraero.gov.br/aero_prev_movi.php?ai=64>. Acesso em: 20 mar. 2009.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Manual de orientações**: turismo e acessibilidade. 2006. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/>>. Acesso em: 15 mar. 2008.

_____. **Plano Nacional de Turismo 2007/2010**: uma viagem de inclusão. Disponível em: <http://institucional.turismo.gov.br/portalmtur/opencms/institucional/arquivos/PNT_2007_2010.pdf>. Acesso em: 08 mar. 2008.

PALHARES, G.L. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei n. 10.436 de 24 de abril de 2002**. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/2002/L10436.htm>>. Acesso em: 10 set. 2008.

_____. **Lei n. 11.136 de 27 de junho de 2005**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11126.htm>. Acesso em: 10 set. 2008

_____. **Decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil/_ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm>. Acesso em: 11 set. 2008.

_____. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Disponível em <www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L10098.htm>. Acesso em: 12 set. 2008.

_____. **Lei nº 7405, de 12 de Novembro de 1985**. Disponível em: <<http://br.vlex.com/vid/simbolo-permitam-portadoras-deficiencias-34278291>>. Acesso em: 12 set. 2008.

VI SEMINÁRIO 2009 ANPTUR

VI Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo

10 e 11 de setembro de 2009 – Universidade Anhembi Morumbi – UAM/ São Paulo/SP

URBS. **Urbanização de Curitiba.** Disponível em: <
<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/acessibilidade.php/>>. Acesso em: 06 nov. 2008.