

**Acessibilidade para Pedestres com Deficiência em Espaços Turísticos Urbanos:  
A Situação da Área Central de Balneário Camboriú (SC)**

**Daniella Haendchen Santos<sup>1</sup>**

**Simone Batista Tomasulo<sup>2</sup>**

**Josildete Pereira de Oliveira<sup>3</sup>**

**Resumo:** Nesta análise situacional sobre as condições de acessibilidade para pedestres com deficiência na área central de Balneário Camboriú (SC), considerou-se o sistema turístico de Leiper (1979; 1981) para qualificar a rota de trânsito dos pedestres com deficiência que vão até a praia central para realizar atividades turísticas e/ou recreativas; e adotou-se a pesquisa bibliográfica, documental e de campo como procedimentos metodológicos, utilizando-se dos passeios acompanhados para entrevistas e observações. Concluiu-se que Balneário Camboriú (SC) é uma cidade turística integracionista, cujo espaço público está em crise. A área central é de uso limitado e desigual aos pedestres com deficiência, restringindo-se aos lugares com a menor quantidade de barreiras físicas, comunicacionais e instrumentais. O turismo inclusivo ainda é inviável, pois os ambientes urbanos não são de uso universal.

**Palavras-chave:** Acessibilidade. Pedestres com deficiência. Espaços turísticos urbanos. Área central. Balneário Camboriú (SC).

## **1 INTRODUÇÃO**

A inclusão social é um tema da atualidade que clama pela valorização do espaço público acessível e pelo reconhecimento do direito de todas as pessoas de ir e vir com autonomia e segurança, independente dos seus atributos individuais. Para tanto, a acessibilidade é a garantia da convivência plena e harmoniosa entre as pessoas porque trata de equiparar as oportunidades oferecidas à população nos diversos setores da sociedade, eliminando as barreiras existentes nela. Deste modo, associar a acessibilidade ao turismo significa dizer que todas as pessoas, sem exceção, têm o direito de viajar sem se defrontar com barreiras nos destinos turísticos, além de participarem juntas das atividades turísticas e/ou recreativas realizadas em ambientes comuns a todos.

---

<sup>1</sup> Jornalista. Mestre em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí. Professora do Senac Itajaí. | E-mail: daniella@prof.sc.senac.br.

<sup>2</sup> Turismóloga. Mestre em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí. Professora da Univali Balneário Camboriú. | E-mail: tomasulo@univali.br.

<sup>3</sup> Arquiteta e Urbanista. Mestre em Ciências da Terra (Natureza, Meio Ambiente e Sociedade) e Doutora em Ciências Humanas (Geografia) pela Universidade de Caen. Professora da Univali Balneário Camboriú. | E-mail: joliveira@univali.br.

## 2 METODOLOGIA APLICADA

Com o objetivo geral de analisar as condições de acessibilidade para pedestres com deficiência na área central de Balneário Camboriú, tendo em vista a praia como o principal atrativo turístico, foi adotado como método de pesquisa o estudo de caso qualitativo com enfoque sistêmico. Para concretizá-lo, optou-se pela pesquisa bibliográfica, documental e de campo, por meio dos passeios acompanhados, desenvolvidos por Dischinger (2000), que, aplicado ao ambiente urbano, possibilita apreender a capacidade interativa dos pedestres com deficiência com o espaço turístico urbano de modo que, desta interface, se consiga qualificá-lo como acessível ou não.

O universo de participantes de tais passeios é constituído por oito jovens e adultos com deficiência física, mental e sensorial; que residem ou possuem residência secundária na cidade em questão; e que têm vida independente. Todos eles foram indicados aleatoriamente, pelo procedimento “bola de neve”, por pessoas envolvidas politicamente com as questões sociais do grupo em que estão inseridos, conforme o tipo de deficiência. De início, foram feitas caminhadas solitárias pelas principais avenidas da cidade para “sentir” o espaço urbano considerado e, com isso, obter as primeiras impressões sobre os lugares (in)acessíveis. Em seguida, foram feitos os passeios acompanhados em si, nos quais se realizou as entrevistas centralizadas no problema e a observação dos fatos vivenciados no espaço urbano.

Na prática, o modelo de sistema turístico básico, de Leiper (1979; 1981), foi aplicado em pequena escala, cuja delimitação espacial é a área central de Balneário Camboriú, na qual os elementos que integram o sistema são: **região de origem** - residências principais e secundárias; **região de destino** - a praia central; **rota de trânsito**, caracterizada pelos indicadores de qualidade da ANTP (1999): condição física das calçadas; continuidade dos percursos; sinalização e condição das travessias; **residentes e turistas** - elementos centrais, dominantes e dinâmicos do sistema turístico; e o **contexto local e global**.

De posse dos dados verbais e não-verbais, estes foram categorizados por similaridade e classificados em: relevantes, representativos e situações-problema; além destes, mapas específicos de Balneário Camboriú foram confeccionados para ilustrar a área de estudo, os espaços públicos e os percursos realizados pelos participantes da pesquisa, revelando uma

realidade integracionista. Para análise descritiva e interpretativa, utilizou-se como direção o conceito<sup>4</sup> de acessibilidade, estabelecido pelo Decreto nº. 5.296/2004.

### 3 DISCUSSÕES TEÓRICAS

#### 3.1 Cidade, espaço público e cidadania

Em seus estudos, Borja (2003) reflete sobre o direito à cidade para todos e, também, sobre o uso do espaço público como lugar de exercício da cidadania. Para o autor, a conquista da cidade ocorre quando os cidadãos utilizam os espaços públicos para manifestar interesses coletivos, mesmo que sob condições políticas adversas, e construir novos alicerces à cidade, principalmente, aqueles baseados na sustentabilidade, tais como: relevância social, prudência ecológica e viabilidade econômica. No entanto, o exercício da cidadania está fragilizado, pois a liberdade de uns não é a mesma que de outros, o que caracteriza a exclusão social e o domínio de uns sobre os outros, embora a cidade como espaço público seja um lugar democrático, de representação e expressão dos conflitos sociais (BORJA, 2003).

Para extinguir esta dicotomia entre grupos excluídos e grupos excludentes, o autor defende a ideia do resgate da cidadania para que as pessoas a exercitem diariamente, ocupando outra vez os espaços públicos, e, deste modo, conquistem a cidade ideal. Logo, compreende-se que o espaço público não pode ser relegado aos restos da cidade. É preciso revalorizá-los para que os cidadãos possam reivindicar por novos direitos ou, então, exigir que aqueles que já possuem legalmente se tornem reais. É, neste sentido, que a acessibilidade como qualidade do espaço público torna-se condição *sine qua non* para aquisição da cidadania, a qual implica no reconhecimento dos cidadãos como sujeitos livres, iguais e ativos, com direitos e deveres amparados pelas leis.

#### 3.2 Espaço turístico urbano

Boullón (2002; 2004; 2005) é o autor que define o espaço turístico como uma área geográfica na qual os atrativos, os empreendimentos e a infraestrutura estão distribuídos de acordo com a abrangência territorial que ocupam. Na divisão do espaço turístico proposta por Boullón (2002; 2005), explicita-se aqui somente os centros turísticos - caso de Balneário

---

<sup>4</sup> “Condição para utilização, com **segurança** e **autonomia**, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida” (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2004:03).

Camboriú, os quais ocupam superfícies grandes ou pequenas, caracterizando-se como conglomerados urbanos que têm atrativos, empreendimentos e infraestrutura suficientes, tanto no seu próprio território quanto no seu entorno, para motivar uma viagem e, também, para garantir a permanência dos turistas por tempo determinado, pois, suas necessidades são supridas no mesmo espaço. Neste sentido, Boullón (2005, p.31) afirma que “os centros turísticos são o principal elemento que compõe o espaço turístico” porque “se comportam como economias de aglomeração” devido à concentração e diversidade de bens de consumo e de serviços disponíveis aos turistas, movimentando a economia local.

### **3.3 Turismo inclusivo e acessibilidade**

Pela retrospectiva histórico-conceitual das práticas sociais, feita por Sasaki (2003; 2006) em seus estudos, isto é, da exclusão à inclusão, passando pela segregação e integração, percebe-se que as atitudes e os comportamentos negativos contra as pessoas com deficiência não são mais tolerados em diversos setores da sociedade. No turismo, este público é visto como novo segmento de mercado por ser uma demanda potencial, pois, assim como todos, sem exceção, as pessoas com deficiência também buscam a auto-realização na atividade turística e/ou recreativa, na qual as necessidades subjetivas e objetivas são satisfeitas.

De acordo com o autor, a inclusão social é um “processo bilateral no qual as pessoas, ainda excluídas, e a sociedade buscam, em parceria, equacionar problemas, decidir sobre soluções e efetivar a equiparação de oportunidades para todos” (SASSAKI, 2006, p.41). Neste sentido, as atividades turísticas e/ou recreativas devem ser modificadas para que todas as pessoas possam participar juntas e ativamente, usufruindo os mesmos espaços de convivência. Logo, a acessibilidade deve ser promovida em todas as suas dimensões: arquitetônica, comunicacional, metodológica, instrumental, programática e atitudinal (SASSAKI, 2003).

### **3.4 Sistema turístico básico**

Leiper (1979; 1981) foi quem primeiro adaptou a Teoria Geral dos Sistemas, postulada por Bertalanffy (2008), da biologia para o turismo. Ele reproduziu os conceitos sistêmicos relacionando-os à interdisciplinaridade do turismo como fenômeno sócio-econômico que ocorre no meio ambiente. Atualmente, Acerenza (2002) é quem revalidou o sistema turístico de Leiper (1979; 1981) em seus estudos sobre o planejamento e a gestão do turismo. De acordo com ele, o enfoque sistêmico é uma referência para análise do turismo na sua total

complexidade porque oferece explicações sobre a estrutura e o funcionamento do sistema turístico, o conhecimento interdisciplinar e o comportamento do conjunto.

Para Acerenza (2002), o sistema turístico é aberto, constituído por um conjunto integrado de elementos que se inter-relacionam, de forma complexa e não-linear, com o objetivo comum de satisfazer as necessidades da demanda turística em relação ao uso do tempo livre por meio das atividades turísticas e/ou recreativas. Os elementos do sistema turístico estão categorizados em: um dinâmico (turista), três geográficos (região de origem, rota de trânsito e região de destino) e um econômico (indústria do turismo), os quais estão envolvidos pelo contexto físico, tecnológico, social, cultural, econômico e político.

A relação entre estes elementos caracteriza-se pelo ser humano na posição de sujeito-turista, tornando-se o elemento central, dinâmico e dominante do sistema; pelo conjunto de empresas prestadoras de bens e serviços aos turistas; e pela região de origem, região de destino e rota de trânsito. Os órgãos públicos não integram este sistema porque Acerenza (2002) entende que a participação dos representantes eleitos no processo de elaboração do produto turístico se restringe a ampliar e/ou melhorar a infraestrutura urbana para atender a população residente e, por extensão, a demanda turística. No processo de comercialização, a função deles é promover em caráter institucional o produto turístico já formatado pelas empresas que integram a indústria do turismo.

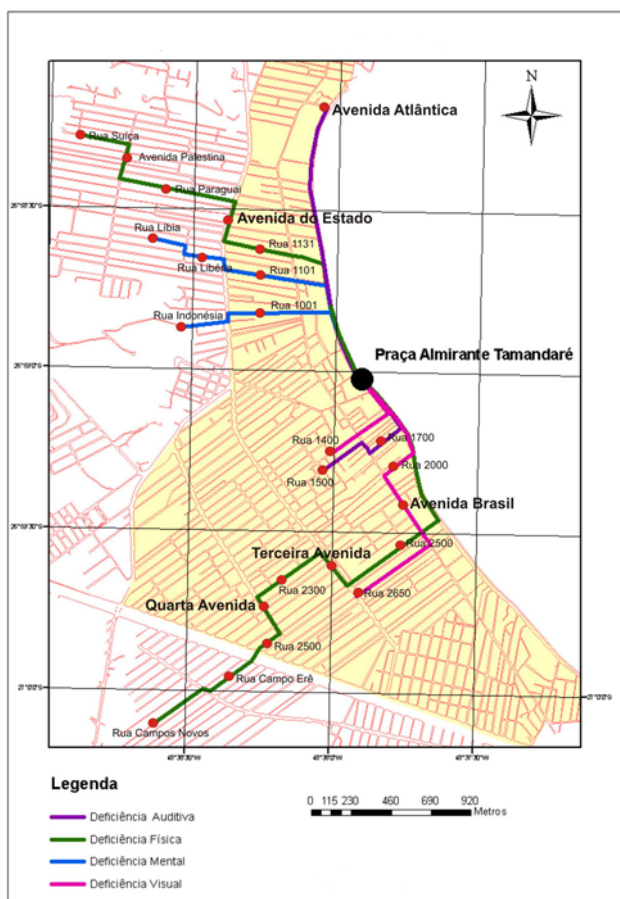
Todos os elementos integrantes do sistema turístico de Leiper (1979; 1981) mantêm uma relação funcional e espacial, em razão dos propósitos estabelecidos e dos espaços em que cada um está inserido. Pelo fato de o sistema turístico ser muito sensível ao contexto local e global, é possível reafirmar que o turismo é um sistema aberto porque há fortes interações entre os seus elementos com este contexto muito instável. De acordo com Acerenza (2002, p.262), estas interações implicam ações em dois sentidos: “o funcionamento do sistema em seu conjunto vai influenciar o contexto” e “as variações do contexto irão repercutir no funcionamento do sistema e [...] no desenvolvimento da atividade turística”.

## **4 AS CONDIÇÕES DO TRÂNSITO PARA PEDESTRES**

### **4.1 Características da estrutura viária**

O sistema viário de Balneário Camboriú é ordenado por sete vias principais: quatro paralelas à praia (Avenida Atlântica, Avenida Brasil, Terceira Avenida e Quarta Avenida), duas transversais (Quinta Avenida – que foi excluída deste estudo por não estar situada na

área central – e Avenida do Estado) e uma perpendicular (Avenida Central), como é ilustrado na figura 01. Em seguida, descreve-se a estrutura de circulação de Balneário Camboriú de acordo com o posicionamento de cada avenida, no sentido leste-oeste.



**Figura 01:** Mapa da área de estudo e dos passeios acompanhados.

**Fonte:** Helia Del Carmen Farias Espinoza (2010).

**Avenida Atlântica e Avenida Brasil:** Caracterizam-se como arteriais. A primeira, de sentido sul-norte, margeia toda orla marítima. A segunda, de sentido norte-sul, é paralela à primeira. Ambas têm larguras estreitas, se prolongam em linha reta e se interligam por ruas transversais menores, que são os acessos à praia central. A pista de rolamento de ambas as avenidas é pavimentada, sem canteiro central. Há intensa movimentação de pedestres em torno dos restaurantes da Avenida Atlântica e dos estabelecimentos comerciais da Avenida Brasil. No entanto, a prioridade de passagem é dos automóveis. Os pedestres e os banhistas têm seus espaços reduzidos às calçadas e à faixa de areia.



As calçadas estreitas são padronizadas em *petit-pavé*, dificultando o percurso contínuo dos pedestres devido à irregularidade da superfície e possibilitando danos à saúde. São usadas como extensão dos restaurantes e das lojas, e os mobiliários urbanos estão instalados indevidamente sobre elas, prejudicando a mobilidade dos pedestres que se expõem às situações perigosas por disputar o espaço viário com os meios de transporte. Ambas as avenidas são usadas como roteiros pelos turistas e, ao mesmo tempo, como vias pelos residentes, causando congestionamentos. Quando há eventos diversos nestas avenidas, o trânsito de outras ruas e avenidas também fica obstruído.

**Terceira Avenida e Quarta Avenida:** Caracterizam-se como arteriais. A primeira inicia na Avenida Brasil e a segunda, na Rua 2550. Ambas se prolongam em linha reta para finalizar na Avenida do Estado. As pistas de rolamento são pavimentadas, com canteiro central na Terceira Avenida e ciclovia na Quarta Avenida. Também são usadas como roteiros pelos turistas e como vias pelos residentes, no entanto, a movimentação nesta parte da cidade é no horário comercial em torno do comércio de bens e serviços de maior porte, observando-se a prioridade de passagem para automóveis e ciclistas, quando há ciclovia em lugar de canteiro central, o que dificulta a transposição das vias pelos pedestres.

As calçadas são feitas de blocos de concreto intertravados. Na Quarta Avenida, o diferencial são os pisos táteis para facilitar a locomoção das pessoas com deficiência visual – em tese. Na Terceira Avenida, em alguns trechos, percebe-se a má conservação das calçadas e a existência de mobiliários urbanos que impossibilitam o percurso contínuo dos pedestres. Pontos de ônibus, por exemplo, foram construídos em meio às calçadas sem os pisos de alerta nos arredores, o que os torna uma barreira física para pessoas com deficiência que precisam desviá-la de algum modo para continuar o percurso. Ou, então, ir de encontro ao obstáculo como acontece, muitas vezes, com as pessoas com deficiência visual.

**Avenida do Estado:** Caracteriza-se como arterial interurbana. O tráfego é de passagem pelo fato de ser o acesso de entrada e saída da cidade. Atualmente, esta avenida apresenta sua capacidade de tráfego saturada devido ao intenso fluxo de automóveis, caminhões e ônibus ao longo do dia, principalmente, nos horários de pico, quando ocorre a mobilidade pendular, isto é, as pessoas que trabalham e/ou estudam em cidades vizinhas, como Itajaí e Camboriú, transitam diariamente com transporte coletivo ou particular nesta avenida. Em 2010, foram iniciadas as obras de reurbanização e revitalização, cujo projeto arquitetônico considerou os preceitos da acessibilidade urbana.

**Avenida Central:** Caracteriza-se como via local. A pista de rolamento é pavimentada, sem canteiro central, sendo predominante o tráfego de automóveis. As calçadas são estreitas e padronizadas em *petit-pavé*. No calçadão, situado entre a Avenida Atlântica e Avenida Brasil, a acessibilidade está comprometida. As pessoas não têm autonomia, conforto e segurança enquanto usufruem este espaço público porque o disputam com os automóveis devido às garagens dos edifícios construídos anteriormente. Próxima ao calçadão, a Praça Almirante Tamandaré, na Avenida Atlântica, é uma parte da cidade na qual as dinâmicas sócio-econômicas são intensificadas por ser um espaço turístico aberto e de uso público, demarcado como palco para eventos nacionais e internacionais, sobretudo, os esportivos, que atraem intensa movimentação e concentração de pessoas.

**Avenida Alvin Bauer:** Caracteriza-se como coletora por distribuir o tráfego na área central, alimentando as avenidas principais. A pista de rolamento é pavimentada, sem canteiro central. As calçadas não são padronizadas, foram construídas com materiais diversos.

#### 4.2 Passeios acompanhados

A praia central de Balneário Camboriú é uma área de lazer tanto para a população residente quanto para os turistas e o seu entorno é a imagem pública que se faz diante dos principais mercados emissores - nacionais e internacionais, não os bairros. Por esta razão, optou-se pela área central para a realização dos passeios acompanhados de pessoas com deficiência física, mental e sensorial, partindo das residências principais ou secundárias (região de origem) e seguindo a pé até a Praça Almirante Tamandaré (região de destino), um marco geral da cidade, conforme ilustrado na figura 01.

Os **passeios acompanhados de pessoas com deficiência física** foram feitos, na maior parte, pelas pistas de rolamento. Muitas rampas de acesso às calçadas possuem degraus, bueiros, desníveis e/ou inclinação acentuada. Além disso, há barreiras físicas nas próprias calçadas que impedem a continuidade do percurso. Deste modo, tanto as rampas de acesso quanto as calçadas revelam-se sem utilidade e, para evitar situações complicadas, os sujeitos deficientes físicos planejam seus itinerários cotidianos antes de sair de casa.

Na Terceira Avenida, esquina com a Rua 2300, por exemplo, não há como uma pessoa cadeirante transpor a via e continuar o percurso em linha reta para chegar à praia central. Motivo: há rampas de acesso às calçadas nos dois lados da avenida interligadas por faixas de segurança, porém, há degraus no canteiro central e uma floreira que impedem a passagem das



peças cadeirantes de um lado para outro da via. Em outras palavras, o desvio é realizado até que se encontre uma rota livre de barreiras, ampliando o percurso.

A Avenida Palestina e a Avenida do Estado revelaram-se as vias da cidade mais complicadas para travessia das pessoas cadeirantes porque há intenso fluxo de veículos leves e pesados; há poucas rampas de acesso às calçadas para o cruzamento seguro das vias; e, em muitos casos, as calçadas possuem mobiliários urbanos que impedem a continuidade dos percursos, tornando as rampas de acesso sem utilidade. Por estas razões, as pessoas cadeirantes são obrigadas a andar pelas pistas de rolamento, disputando o espaço com os automóveis e colocando-se em situação perigosa.

Na praia central, as pessoas cadeirantes são excluídas das atividades recreativas. As rampas de acesso à faixa de areia têm inclinação muito acentuada e sem guarda-corpo. Além disso, é possível atolarem a cadeira de rodas na areia, tornando-se necessária a ajuda de outra pessoa. Caso contrário, ir à praia resume-se ao passeio pelo calçadão da Avenida Atlântica. Há também rampas em desuso, que não cumprem a função primordial de acesso. Acredita-se que muitas são construídas de qualquer modo, pois, o que vale é a intenção de incluir. Caso da Praça Almirante Tamandaré, onde foi construída uma rampa sem objetivo.

Pelo fato de todo itinerário cotidiano ser realizado pelas pistas de rolamento, a vida útil da cadeira de rodas é curta, em razão do forte atrito com o asfalto. E, ainda, as superfícies irregulares, como as calçadas *petit-pavé*, podem acarretar danos à saúde: os problemas mais comuns são o desvio das vértebras e o agravamento das escaras, que são feridas expostas nas nádegas (ou nas costas) de quem permanece muito tempo sentado (ou deitado).

Os **passeios acompanhados de pessoas com deficiência mental** foram feitos pelas calçadas, aonde foram apontadas as barreiras físicas que impedem a continuidade dos percursos, como: postes de iluminação pública, telefone público e árvores não-sinalizados, placas e lixeiras instalados em locais indevidos, má conservação das calçadas e rampas inclinadas. Destaca-se que estas foram apontadas como uma facilidade de acesso, sendo a qualidade não mencionada.

Percebeu-se que a acessibilidade para os entrevistados com deficiência mental é uma condição de mobilidade apenas do público cadeirante, e não de todas as pessoas. No entanto, observou-se a plena consciência em relação ao espaço que o pedestre deve ocupar no trânsito e a obediência às regras, como: atravessar pela faixa de segurança, esperar a passagem dos

automóveis ao sinal verde e prosseguir a caminhada ao sinal vermelho. Os trajetos cotidianos são definidos antes de sair de casa, desacompanhados.

Os **passeios acompanhados de pessoas com deficiência sensorial** foram feitos pelas calçadas sem pisos táteis e sinalização sonora. Notou-se que as pessoas surdas têm facilidade de locomoção pelo ambiente urbano, mas têm dificuldade em se comunicar com as pessoas que não entendem a Língua dos Sinais, principalmente, aquelas que atendem diretamente aos turistas. A barreira comunicacional é um entrave na emissão e recepção de informações inteligíveis entre os interlocutores. Um dos entrevistados se comunica com os ouvintes pelo discurso escrito, o que nem sempre é fácil, pois fora alfabetizado na Língua dos Sinais e, por isso, não tem domínio sobre a gramática da Língua Portuguesa.

Durante os percursos, foram relatados que: a inclinação acentuada das calçadas de ruas transversais, como a Rua 1700, é desconfortável aos pedestres; a má conservação das calçadas é uma ameaça aos pedestres devido ao risco de queda; os ciclistas não respeitam a sinalização semafórica e podem atropelar os pedestres; no calçadão da Avenida Atlântica, há conflito entre pedestres, ciclistas e banhistas no fim da tarde, quando uns querem caminhar, outros pedalar e outros sentar nas suas cadeiras de praia para conversar com amigos e parentes; as calçadas da Avenida Atlântica têm muitos obstáculos, como as mesas e cadeiras à disposição dos clientes dos restaurantes, que interrompem a continuidade do percurso das pessoas que caminham pelas calçadas estreitas; além disso, há as travessias das vias locais que exigem do pedestre paradas com atenção para passagem dos automóveis.

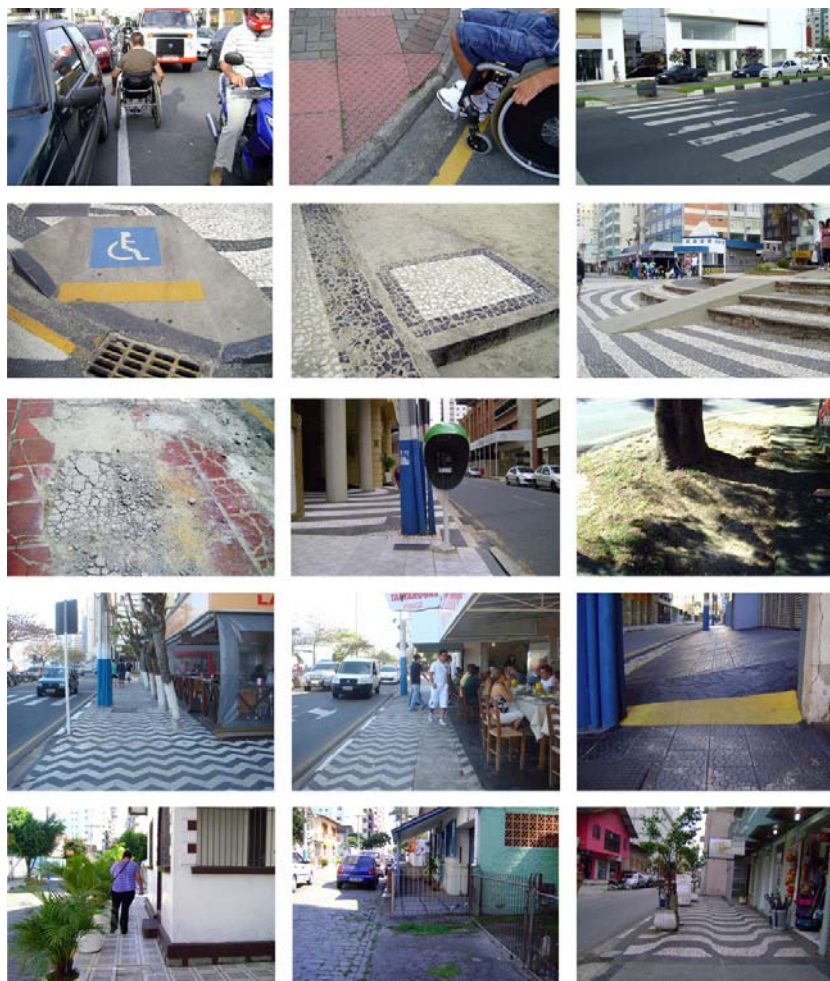
No caso das pessoas cegas, os trajetos cotidianos são aqueles já mentalizados para que elas possam caminhar pelo espaço urbano, com segurança e autonomia. Para os entrevistados deste estudo, as barreiras físicas são consideradas ‘negativas’ quando o percurso pode ser desvirtuado devido à desorientação espacial, causada quando, por exemplo, surge um novo elemento sem a sinalização indicativa. Caso das barreiras móveis: cavaletes com anúncios, assentos, objetos decorativos etc. que são colocados ao amanhecer e retirados ao anoitecer pelos comerciantes defronte dos seus estabelecimentos.

Foram registradas e/ou relatadas outras situações ‘negativas’, como: as calçadas com reparações mal feitas, em razão de obras diversas, são facilmente confundidas com os pisos táteis direcionais; as barreiras aéreas não identificadas pela bengala de locomoção, gerando-se o risco de colisão frontal com placas dependuradas, por exemplo; a falta de sinalização sonora para travessia das vias; as calçadas com pisos táteis, como os da Quarta Avenida, que não são

confiáveis, pois foram colocados indevidamente, havendo barreiras em partes do percurso; a ignorância das pessoas quanto à função dos pisos táteis para pessoas cegas, muitas delas os utilizam como demarcadores da fila de espera dos ônibus.

Por outro lado, há barreiras físicas ‘positivas’ que tornam o espaço acessível porque são usadas como pontos referenciais dos destinos desejados. Por exemplo: os sons do trânsito facilitam a travessia das vias, embora seja preciso estar atento aos ruídos dos carros, pois a poluição sonora pode confundir a percepção; as faixas de segurança dos pedestres direcionam a travessia, de um lado para outro em linha reta, por isso, é importante mantê-las sempre pintadas; os mobiliários urbanos fixos facilitam a identificação do percurso; e tanto a corrente do ar quanto a intensidade do sol são sinais de proximidade da praia e dos locais sombreados.

Na figura 02, observam-se algumas das situações descritas anteriormente:



**Figura 02:** Passeios acompanhados de pessoas com deficiência.

**Fonte:** Acervo fotográfico particular (2010).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo mostrou que Balneário Camboriú é uma cidade turística integracionista, cujas barreiras físicas, comunicacionais e instrumentais inviabilizam o desenvolvimento do turismo inclusivo. No uso dos espaços públicos, as pessoas com deficiência têm de superar, por conta própria e risco, as adversidades do trânsito. Assim, a cidade não é conquistada por este público, pois requer deles a constante ponderação sobre ‘onde’, ‘como’ e ‘quando’ deslocar-se pelos espaços públicos. Consequentemente, a liberdade restringe-se às partes da cidade com menos obstáculos, violando o direito de participar, de encontrar o outro e de ir e vir em função da estrutura de circulação ser inapropriada ao uso seguro e autônomo.

Constatou-se também que, no processo de edificação da cidade, pouco restou aos espaços públicos e as calçadas são estreitas porque é a ‘sobra’ do espaço edificado, sem planejamento urbano e turístico adequados. Por este motivo, a forma urbana está saturada e influencia diretamente na acessibilidade e na mobilidade das pessoas, existindo conflitos entre: moradores e turistas; pedestres e motoristas; pedestres, ciclistas e banhistas. Esta ‘crise existencial’ do espaço público revela-se pela falta de plena acessibilidade, compreendida neste estudo como a qualidade espacial que possibilita o reconhecimento do outro-diferente a partir do encontro sem barreiras.

Com a vivência dos passeios acompanhados acredita-se que, baseando-se apenas em experiências reais, é possível planejar a construção de ambientes inclusivos para atender às necessidades e aos interesses de todas as pessoas. Desta maneira, valorizar-se-á a diversidade humana, a relação com o meio ambiente e a interação social. Numa cidade turística, pode-se dizer que quanto mais acessibilidade aos lugares, maior é a atratividade e a competitividade enquanto tal. Além disso, trata-se de uma questão à frente do bem-receber no sentido de alimentar e hospedar ao turista com cortesia; significa facilitar e/ou qualificar o acesso aos espaços turísticos para bem recebê-lo, considerando também a imagem que se faz da cidade e os sistemas de referência que se utiliza para orientação espacial.

Sob esta perspectiva, percebe-se Balneário Camboriú como uma cidade turística não-hospitaleira. As condições de inacessibilidade à praia central prejudicam a mobilidade dos pedestres com deficiência e a área central é um espaço público de uso limitado àquilo que é conhecido e desigual porque não é apropriado por todas as pessoas, independente dos seus atributos individuais. Além disso, as vias estão ordenadas para o uso prioritário dos motoristas

e são complexas para atender todas as demandas, sobretudo, as pessoas que, comumente, se apropriam do espaço turístico urbano a pé.

Como este estudo não se encerra por aqui, sugere-se duas pesquisas complementares: uma que contemple outros olhares sobre o tema, como as pessoas idosas, obesas e gestantes, e outras posições do sujeito no trânsito, como os motoristas, motociclistas e ciclistas. A outra sugestão refere-se à adaptabilidade do método dos passeios acompanhados na análise das condições de acessibilidade dos empreendimentos turísticos de Balneário Camboriú. Com este direcionamento, é possível averiguar como o empresariado local e o poder público instituído tratam a questão.

## 6 REFERÊNCIAS

- ACERENZA, M. A. **Administração do Turismo**: conceituação e organização. Bauru: EdUSC, 2002.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Transporte Humano**: cidades com qualidade de vida. 2.ed. São Paulo: ANTP, 1999.
- BERTALANFFY, L. Von. **Teoria Geral dos Sistemas**: fundamentos, desenvolvimento e aplicações. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 2008.
- BORJA, J. **La ciudad conquistada**. Madrid: Alianza Editorial, 2003.
- BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru: EdUSC, 2002.
- BOULLÓN, R. C. **Atividades turísticas e recreativas**: o homem como protagonista. Bauru: EdUSC, 2004.
- BOULLÓN, R. C. **Os municípios turísticos**. Bauru: EdUSC, 2005.
- DISCHINGER, M. **Designing for all senses**: accessible spaces for visually impaired citizens. Göteborg: Chalmers University of Technology, 2000.
- LEIPER, N. **The framework of tourism**: towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry. 1979. Disponível em: <[www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)>. Acesso em: 13 maio 2008.
- LEIPER, N. **Towards a cohesive curriculum in tourism**: the case for a distinct discipline. 1981. Disponível em: <[www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)>. Acesso em: 09 mar. 2008.
- MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Decreto-lei n.º 5296, de 02 de dezembro de 2004. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 03 dez. 2004.
- SASSAKI, R. K. **Inclusão no lazer e turismo**. São Paulo: Áurea, 2003.
- SASSAKI, R. K. **Inclusão**: construindo uma sociedade para todos. 7.ed. Rio de Janeiro: WVA, 2006.