

**ACESSIBILIDADE NO TURISMO:
UM ESTUDO DE CASO SOBRE O ACESSO FÍSICO AOS ESPAÇOS PÚBLICOS
NO CENTRO HISTÓRICO DE JAGUARÃO-RS¹**

**ACCESIBILIDAD EN EL TURISMO:
UN ESTUDIO DE CASO SOBRE EL ACCESO FÍSICO A LOS ESPACIOS
PÚBLICOS EN EL CENTRO HISTORICO DE YAGUARÓN-RS**

Diego Pautz Palmieri²
Adriana Pisoni da Silva³

Resumo

O presente trabalho refere-se a temática da acessibilidade no turismo e a sua aplicabilidade nos espaços turísticos na cidade de Jaguarão/RS/Brasil. O objetivo geral é fazer um estudo sobre acessibilidade para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida na área do centro histórico do município. Os objetivos específicos são analisar a legislação vigente acerca da acessibilidade, além de verificar a adaptação, ou seja, a infraestrutura disponível ou não neste recorte da cidade de Jaguarão-RS para receber o turista com deficiência física/motora e visual, partindo do pressuposto da adaptação das calçadas no centro histórico quanto a disponibilidade de rampas, pisos tátil e verificando a existência de barreiras arquitetônicas que impeçam o seu deslocamento pelo passeio público. A metodologia utilizada foi baseada na pesquisa bibliográfica, pesquisa de campo, com natureza observatória e descritiva. Além disso, foi realizada a observação direta, fazendo o levantamento fotográfico, bem como a medição das rampas encontradas no perímetro urbano delimitado da pesquisa. Mesmo que, apesar dos direitos assegurados em leis, às pessoas com deficiência (PCD), muitas vezes não usufruem das atividades do turismo. Através da investigação obteve-se dados relevantes quanto a precariedade da acessibilidade no município, bem como a contribuição deste trabalho em fornecer informações para que possamos compreender a problemática enfrentada pelas pessoas com deficiência e refletir sobre maneiras de inseri-las ao processo de participação e acesso ao espaço turístico da cidade.

Palavras-chave: Acessibilidade; Infraestrutura; Jaguarão/RS, Legislação; Turismo.

Resumen

El presente trabajo se refiere a la temática de la accesibilidad en el turismo y su aplicabilidad en los espacios turísticos en la ciudad de Yaguarón/RS/Brasil. El objetivo general es hacer un estudio sobre accesibilidad para las personas con discapacidad y movilidad reducida en el área del centro histórico del municipio. Los objetivos específicos son analizar la legislación vigente acerca de la accesibilidad, además de

¹ Artigo Final do Curso da Especialização em Gestão Estratégica do Turismo na Universidade Federal do Pampa.

² Discente da Pós-Graduando em Gestão Estratégica do Turismo na Universidade Federal do Pampa. (Diegopautz560@gmail.com)

³ Orientadora do artigo. Docente da Pós-Graduando em Gestão Estratégica do Turismo na Universidade Federal do Pampa.

verificar la adaptación, o sea, la infraestructura disponible o no en este recorte de la ciudad de Yaguarón-RS para recibir al turista con discapacidad física / motora y visual, partiendo del presupuesto adaptación de las aceras en el centro histórico en cuanto a la disponibilidad de rampas, pisos táctiles y verificando la existencia de barreras arquitectónicas que impidan su desplazamiento por el paseo público. La metodología utilizada fue basada en la investigación bibliográfica, de campo, con naturaleza observatoria y descriptiva. Además, se realizó la observación directa, haciendo el levantamiento fotográfico, así como la medición de las rampas encontradas en el perímetro urbano delimitado de la investigación. Aunque a pesar de los derechos asegurados en leyes, a las personas con discapacidad (PCD), a menudo no disfrutaban de las actividades del turismo. A través de la investigación se obtuvieron datos relevantes en cuanto a la precariedad de la accesibilidad en el municipio, así como la contribución de este trabajo en proporcionar informaciones para que podamos comprender la problemática enfrentada por las personas con discapacidad y reflexionar sobre maneras de insertarlas al proceso de participación y acceso al espacio turístico de la ciudad.

Palabras-clave: Accesibilidad; Infraestructura; Yaguarón/RS, Legislación; Turismo.

1- Introdução

O turismo é um mercado muito amplo que engloba vários setores da economia de um país, e atende os mais variados tipos de público. Os desafios da igualdade e da ampla participação de todos os atores envolvidos, vem se refletir sobre a questão da promoção do turismo acessível, que só no Brasil conta com um número conforme o IBGE (2018) cerca de 45,6 milhões de pessoas com deficiência (PCD) e mobilidade reduzida, sendo que isso representa 23,9 % da população nacional.

As diversas barreiras encontradas no cotidiano e a forma como o serviço é prestado impacta diretamente o bem receber dos turistas que possuem limitações, sendo que para se fazer uma viagem já encontra necessidade de adaptações perante as dificuldades impostas, seja pelos espaços físicos ou até mesmo pela falta de um serviço de qualidade.

Sendo assim, esse trabalho tem como objetivo geral fazer um estudo sobre acessibilidade para as pessoas com deficiência na área do centro histórico do município de Jaguarão/RS/Brasil. Os objetivos específicos são analisar a legislação vigente acerca da acessibilidade, além de verificar a adaptação, ou seja, a infraestrutura disponível ou não neste recorte da cidade para receber o turista com deficiência física/motora e visual, partindo do pressuposto da adaptação das calçadas no centro histórico quanto a disponibilidade de rampas, pisos tátil e verificando a

existência de barreiras arquitetônicas que impeçam o seu deslocamento pelo passeio público.

Na metodologia, em um primeiro momento, foi realizada a pesquisa bibliográfica, na qual se utilizou revistas, teses, dissertações, periódicos no âmbito do Turismo e da acessibilidade, além da legislação, trazendo as diretrizes e cartilhas do Ministério do Turismo. Se realizou também a pesquisa de campo, para a identificação das rampas e de barreiras arquitetônicas no Centro Histórico, com levantamento fotográfico.

O trabalho está estruturado de forma que apresenta um breve conhecimento a respeito da temática, trazendo primeiramente um relato do município de Jaguarão/RS/Brasil. Após são abordados os temas: à acessibilidade no turismo, as políticas públicas e legislação vigente. Seguindo com a metodologia utilizada e a aplicação da pesquisa de campo, findando com as considerações finais.

1.1 O município de Jaguarão-RS

A cidade foi criada a partir de um acampamento militar, às margens do rio Jaguarão, que faz fronteira com a cidade de Rio Branco-UI. A região servia de disputas de terras entre portugueses e espanhóis que lutavam por essa região pelo ano de 1802, sendo elevada a freguesia e posteriormente a vila, chegando a ser denominada cidade no dia 23 de novembro de 1855, contando hoje com 162 anos (IPHAN, 2009).

A município de Jaguarão conta, atualmente, de acordo com Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2018) com 27.931 habitantes. Está localizado no extremo sul do Rio Grande do Sul, pertencendo à região turística da Costa Doce⁴, fazendo fronteira com o Uruguai.

Teve no ano de 2011 um conjunto de 800 prédios históricos levados ao tombamento pelo Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- IPHAN. As cidades estão separadas somente pelo rio Jaguarão e sua travessia se dá através da Ponte Internacional Barão Mauá⁵. A cidade é conhecida pelos seus prédios históricos, como destaca o endereço eletrônico da prefeitura municipal de Jaguarão (2018).

⁴ A Costa Doce possui a imensidão das águas do maior complexo lagunar da América Latina, composto pela Laguna dos Patos e pelas lagoas Mangueira e Mirim. Fonte: SEDACTEL (2018).

⁵ Tombada pelo Iphan em 2011, foi reconhecida pelo Mercosul Cultural e recebeu Certificado de Patrimônio Cultural das autoridades brasileiras e uruguaias, em maio de 2015. Fonte: IPHAN

A cidade é reconhecida nacionalmente por seus sítios arquitetônicos, que constituem um acervo considerado sem similar em número e estado de conservação no Rio Grande do Sul. Percebe-se o destaque, neste cenário, para os refinados casarões elaborados nos últimos decênios do século XIX e princípios do século XX, período que demarca a fase áurea da construção civil local. (JAGUARÃO, 2018).

Sendo assim, percebe-se a relevância do patrimônio para contribuir com desenvolvimento do turismo na localidade, porém vale destacar que conforme ZORZI (2012):

A maioria dos turistas que circula pela cidade não se desloca com o objetivo de conhecer sua história e seus atrativos, a motivação é o turismo de compras. (...) só porque a cidade vizinha ainda não possui infraestrutura e serviços turísticos, como hospedagem, por exemplo. Assim, o patrimônio arquitetônico é visto, principalmente pela gestão pública, como uma forma de fixar este turista na cidade. (ZORZI, 2012, p.15)

Vem corroborar com essa ideia uma pesquisa elaborada pelo Sebrae no ano de 2011, em que um dos pontos principais apontados pelos turistas a respeito da cidade é: “quanto à opinião dos entrevistados, constatou-se que eles mais gostaram em Jaguarão foi a arquitetura da cidade, a beleza natural do Rio Jaguarão e a hospitalidade do povo” (SEBRAE, 2011, p.11).

Na perspectiva da receptividade do turista que vem para o município conhecer o patrimônio cultural do Centro Histórico é importante abordar o aspecto da infraestrutura, sendo à acessibilidade um importante fator de impacto no turismo, pois é necessário disponibilizar o acesso de todos os públicos ao espaço.

1.2 Metodologia

O presente estudo é de natureza observatória e descritiva, com o objetivo de familiarizar com o problema da pesquisa. Entende-se por ser descritiva pois, de acordo com Prodanov (2013), ela define-se quando o pesquisador apenas registra e descreve os fatos observados sem interferir neles. Para corroborar com essa ideia, Angelo diz que (2012) este tipo de pesquisa serve para observar, registrar e descrever fenômenos. Do ponto de vista do problema de pesquisa, a mesma se define de forma quantitativa, que “significa traduzir em números opiniões e informações para classificá-las e analisá-las” (PRODANOV, 2013, p.69).

Para o trabalho foi realizado uma pesquisa bibliográfica, abordando questões

sobre Acessibilidade, Turismo Acessível e Políticas Públicas, verificando através de periódicos e sites, livros, artigos científicos, dissertações, as informações pertinentes a respeito da cidade de Jaguarão. Foram utilizados para a pesquisa autores como Beni (2006), Dos Santos Silva (et al. 2013), indicações do Ministério do Turismo do Brasil (MTUR), como também a consulta da legislação vigente.

A segunda etapa foi o levantamento de políticas públicas, no qual buscou trazer uma breve compreensão das políticas nacionais a respeito de turismo, bem como uma abordagem da legislação vigente a respeito da acessibilidade e adaptação dos espaços públicos.

Por fim foi realizada uma pesquisa de campo, de natureza observatória, que é compreendida por utilizar “com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema para o qual procuramos uma resposta, ou de uma hipótese, que queiramos comprovar” (PRODANOV, 2013, p.59). Para essa pesquisa foi realizada a coleta de dados através de material fotográfico em um espaço limitado de 19 quadras no centro histórico do município, uma área de aproximadamente 1.500 m², baseado no Roteiro de Arquitetura de Jaguarão, sendo que, foi elaborado da seguinte forma: o primeiro levantamento foi para verificar se existia rampa, sendo posteriormente avaliado perante as normas o enquadramento da rampa, e por fim o levantamento das calçadas, com piso tátil e se existem barreiras arquitetônicas.

2. Acessibilidade e o Turismo

A cadeia produtiva do turismo engloba uma série de atividades dos setores do mercado, como restaurantes, museus, meios de hospedagem, transporte, espaços de lazer, entre outros. Por ser um segmento amplo existe a necessidade de se fomentar o acesso de todos, por meio das políticas específicas para captar os mais variados públicos, e sabendo disso o governo federal, através do Ministério do Turismo criou, no ano de 2009, uma cartilha voltada a promoção do turismo acessível no território nacional.

O número de pessoas com deficiência (PCD) no Brasil, segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2018), mostram que existem 45.623.910 (quarenta e cinco milhões, seiscentos e vinte e três mil, novecentas e dez) de pessoas com pelo menos um grau de deficiência. Outro dado relevante de 2011 é

que, segundo a Organização das Nações Unidas – ONU (2018), 1 bilhão de pessoas vivem com alguma deficiência, isso significa uma em cada sete pessoas no mundo. Esses dois dados mostram a importância de se possuir uma cidade adaptada a receber também os turistas com deficiência, pelo número de potenciais turistas que por muitas vezes não possuem um lugar apto a passar suas férias.

No ano de 2013 o Ministério do Turismo - Mtur lançou um Estudo do Perfil de Turistas - Pessoas com Deficiência, no qual abordou na sua pesquisa os turistas que tinham viajado e os que pensavam em viajar em um período compreendido nos 12 meses. É importante destacar que dentro do planejamento das PCD apontados na pesquisa existem 8 elementos fundamentais que são levados em conta para a realização da viagem, sendo:

- Destino e tempo de permanência.
 - Meios de transporte para se chegar ao destino (e dele retornar) e os custos dos mesmos.
 - Condições do transporte público da cidade a ser visitada.
 - Hotéis (disponibilidade de vagas, número de quartos adaptados, acessibilidade, valores das diárias).
 - Atrativos turísticos (o que existe na cidade, como se chega a esses pontos, se existe acessibilidade, intérpretes, braile etc.).
 - Comércio local, nível de acessibilidade e preços praticados.
 - Segurança do local (nível de violência e riscos para a segurança física).
 - Trajetos turísticos a serem realizados.
- (MTUR, 2013, p.24)

Entre os 8 elementos apontados, um dos pontos mais importante ressaltados é a questão de os atrativos turísticos serem aptos, pois se torna fundamental como forma de inclusão para a promoção do turismo, sendo que o turista com deficiência não irá se deslocar até o destino se não possuir as adaptações para recebê-lo.

Um dos pontos de maior preocupação é a questão das calçadas, sendo que a pesquisa diz que: “as cidades não estão preparadas para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Da calçada mal cuidada (cheia de buracos e irregularidades) até a iluminação inadequada dos locais” (MTUR, 2013, p 36). A cidade tem que estar adaptada também para o residente local, e a calçada não estar de acordo com as normas é um fator de preocupação visto que podem ocorrer acidentes. Não adianta somente se tapar os buracos, mas também adaptar e utilizar o piso de forma correta com uma padronização nas rampas para facilitar o deslocamento do pedestre.

A adaptação dos espaços passa diretamente pelo planejamento, que torna um fator de inclusão da comunidade no processo de melhoria dos espaços públicos para

a comunidade local e os turistas, conforme aponta Franzen (2014):

Os planejadores e gestores da atividade turística devem considerar as necessidades da comunidade local e suas características, para que dessa forma os moradores da cidade sejam inseridos no processo de turistificação a ponto de sentirem-se parte integrante de tal processo e não meros coadjuvantes. (FRANZEN, 2014, p,28)

Pensando nessas abordagens de padronização dos espaços públicos voltados a atender a população de uma forma geral, o governo federal criou mecanismos para a adaptação e regulamentação das cidades. Entre as ferramentas disponibilizadas pelas entidades públicas na esfera federal, estão cartilhas, legislações e pesquisas direcionadas ao segmento do turismo acessível com PCD. Conforme o Ministério das Cidades (2018), além de fomentar a captação de recursos, com a utilização de projetos específicos para reformular os espaços urbanos, através da Política Nacional de Mobilidade Urbano, que traz as diretrizes para a regulamentação e as responsabilidades de cada esfera dos órgãos públicos, também se orienta sobre a forma como desse ser elaboradas os projetos, para a adequação da infraestrutura necessária para o deslocamento de todos os atores envolvidos.

3. Políticas Públicas em Turismo: no viés da acessibilidade

O turismo é um segmento econômico que está diretamente ligado a geração de riquezas para alguns municípios, que contribui para o desenvolvimento neste setor da economia. A qualificação dos agentes que atuam nesta atividade é extremamente importante para que se possa estruturar e promover o turismo de forma que gere um desenvolvimento socioeconômico para todos.

Para tanto, essa estruturação do turismo passa diretamente pela criação de políticas públicas voltadas para reger a atividade, porém vale destacar que para DOS SANTOS SILVA (et al, 2013, p. 3) “o governo enquanto provedor deve atender o anseio da população, solucionando e amenizando conflitos na sociedade, através do direcionamento de recursos”. Sendo assim, SOUZA (2006, p.26) entende que política pública é “o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente)”.

As políticas públicas são extremamente necessárias para o desenvolvimento

dos destinos, pois através delas, que se terá o direcionamento das estratégias voltadas para o fortalecimento da região, conforme destaca o autor:

As políticas públicas são necessárias para o sucesso do setor turístico, pois estabelecem regras e diretrizes a serem cumpridas a longo e médio prazo; sem estas diretrizes o setor está destinado ao insucesso. Estas políticas servem para prevenir os problemas suscitados. Vale ressaltar que é de responsabilidade do Estado montar infraestrutura básica, urbana e de acesso e à iniciativa privada cabe oferecer os serviços e disponibilizar os equipamentos turísticos. (DOS SANTOS SILVA et al, 2013, p.4)

Nesse mesmo contexto, Beni (1998, p,103) traz a percepção das políticas públicas em turismo que as define como:

O conjunto e fatores condicionantes e de diretrizes básicas que expressam os caminhos para atingir os objetivos globais para o turismo do país; determinam as prioridades da ação executiva, supletiva ou assistencial do Estado; facilitam o planejamento das empresas do setor quanto aos empreendimentos e às atividades mais suscetíveis de receber apoio estatal. (BENI, 1998, p,103)

No ano de 1966 o governo federal criou o Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR, com o objetivo de fomentar e fortalecer a atividade turística no Brasil, através da geração de emprego, renda e desenvolvimento. Em 2003, a EMBRATUR, “passou a cuidar exclusivamente da promoção e o apoio à comercialização, no exterior, dos produtos turísticos do Brasil” (MTUR, 2018). passou a ser uma Agência de Promoção do Turismo Nacional.

No ano de 2003 foi criado o Ministério do Turismo (MTUR), sendo ele composto por três outros órgãos a saber, abarcando a já existente EMBRATUR:

- Secretaria Nacional de Estruturação do Turismo, com foco na infraestrutura turística e no planejamento, ordenamento, estruturação e gestão das regiões turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro;
- Secretaria Nacional de Qualificação e Promoção do Turismo, voltada para a formalização e qualificação no turismo e para o marketing e apoio à comercialização dos destinos turísticos em âmbito nacional;
- A Embratur (Instituto Brasileiro de Turismo) na qual concentra-se na promoção, no marketing e no apoio à comercialização dos produtos, serviços e destinos turísticos brasileiros no exterior. (BRASIL, MTUR, 2018)

Apesar de já se possuir os órgãos responsáveis pelo turismo, assim como algumas políticas elaboradas, Beni afirma que ainda no ano de 2006 “o turismo brasileiro ainda não está cumprindo seu papel de desenvolvimento em virtude de não

se ter uma visão estratégica” (2006, p.93). Complementando esta ideia, Vieira (2011, p.23) diz que no Brasil as “políticas voltadas para o turismo são muito recentes, no qual sempre foram negligenciadas, não tendo objetivos e nem metas, sofrendo com a falta de comunicação com outras políticas do setor”. Como pode ser observado, as políticas públicas em turismo no Brasil, ainda estão sendo estruturadas de forma que se possa fomentar um turismo de qualidade. A esse respeito, Vieira (2011, p.18) ainda fala que “com o crescimento do setor o governo passou a se preocupar com políticas públicas voltadas ao turismo, fazendo o fomento através da regulamentação e incentivando a atividade turística”.

Direcionado os órgãos em nível de promoção do turismo e as suas responsabilidades, passa-se a destacar que o órgão responsável pela fiscalização em nível nacional sobre questões ligadas a acessibilidade no turismo é o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – CONADE. (SECRETARIA ESPECIAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIENCIA, 2018).

Sabendo das organizações representativas do turismo no Brasil, vale destacar que o governo federal através da pasta do Ministério do Turismo adotou diretrizes para fomentar o turismo no Brasil, através de programas específicos para os mais variados segmentos turísticos. Sendo assim, foi criado cartilhas e legislações específicas para a promoção do turismo para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. A criação de cartilhas proporcionou um maior entendimento a respeito da forma como promover o acesso das pessoas com deficiência ao turismo, trazendo orientação para o atendimento, para a promoção do turismo acessível, além de informar sobre a legislação a respeito da temática.

Atualmente, o plano de Turismo vigente de 2018-2022 apresentando pelo governo federal, de acordo com o Ministério do Turismo, aborda a questão de sensibilização dos gestores em relação a precariedade da acessibilidade, tanto que o documento traz a seguinte perspectiva, de que se tem a “necessidade de fortalecimento e intensificação das ações de implantação e adequação das estruturas públicas turísticas e de apoio ao turismo nos destinos brasileiros” (MTUR, 2018, p.99). Na relação do investimento para a adaptação dos espaços, o mesmo plano aborda que:

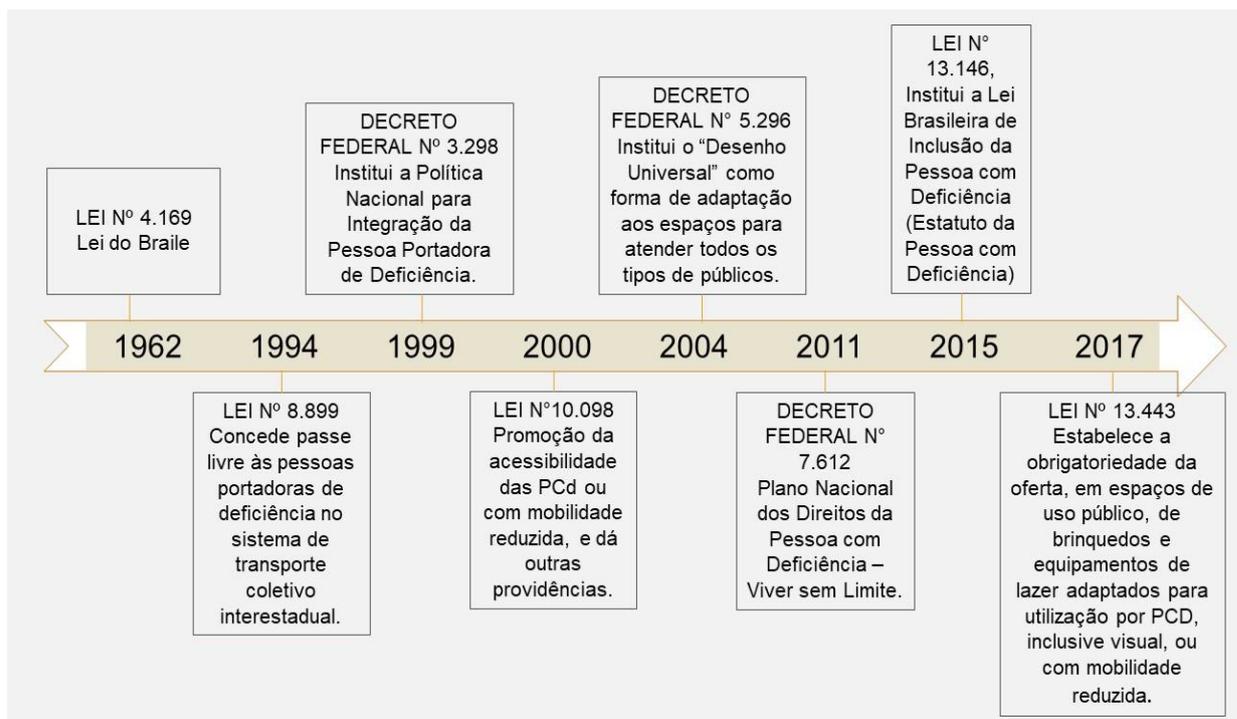
“Orienta-se que os recursos públicos (orçamentos da União, dos estados e municípios) sejam direcionados à implantação e promoção da acessibilidade em equipamentos, atrativos e serviços turísticos, de acordo com as normas e legislações vigentes, como adaptação: de espaços, mobiliários e equipamentos públicos; de edificações, infraestruturas e serviços de

transporte; e de dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, entre outros, com vistas a promover condições para visitação aos atrativos turísticos com segurança e autonomia por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, de modo a universalizar a experiência turística. (BRASIL, 2018, p.99-100)

Por fim, a preocupação do governo com o público em questão é evidenciada no plano elaborado, que ainda ressalta a importância do incentivo dos espaços não públicos pelas entidades privadas.

Para demonstrar as leis e decretos que contemplam a acessibilidade ligadas a organização da atividade turística e dos destinos, fez-se uma cronologia com a listagem e delimitação do ano de criação de cada uma delas, conforme está descrito na figura 1:

Figura 1: Legislação em relação a Acessibilidade



Fonte: Elaborado pelo Autor (julho 2018)

Entre as leis mais importantes para a promoção da acessibilidade está o Decreto Federal 5.296 de 2004, que definiu o desenho universal como o projeto padrão para a adaptação dos espaços, e no seu 10º artigo define:

A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica. (DECRETO FEDERAL 5.296, 2004)

As leis estabelecidas pelo governo federal devem ser respeitadas para se ter a sensibilização de um turismo acessível a todos, e sabendo das disposições envolvendo a legislação para a adaptação do espaço público, vale ressaltar que a Lei nº 10.098 de 2000, que dispõe sobre os obstáculos e barreiras encontradas nos espaços e vias públicas, criando normas para a promoção da acessibilidade, sendo definido como barreira “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificando barreiras arquitetônicas urbanísticas como “as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público”. (DIÁRIO OFICIAL UNIÃO, 2012, p.203).

Os espaços na cidade sejam eles públicos ou privados, devem proporcionar o acesso a todos, e o plano diretor do município de Jaguarão, que institui o código de obras, no seu Art. 64 da Lei nº 4.685/2007:

Os passeios de que trata a presente seção devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante. Devem ser contínuos, sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação, devem apresentar inclinação transversal da superfície entre 1% (um por cento) e 2% (dois por cento), em direção ao sistema de captação de águas pluviais. (JAGUARÃO, 2007, p.13)

Ainda nesse contexto, a respeito da criação de rampas, o código de obras do município de Jaguarão, aborda no Art. 75, inciso VII. “Atender as exigências da norma de acessibilidade ABNT NBR9050 e demais legislações pertinentes” (JAGUARÃO, 2007, p.14). Por fim, a Lei complementar nº002/2002 institui o código de Postura do Município, e define que “O meio-fio (guias) das calçadas deve ser rebaixado com rampa ligada a faixa de travessia” (JAGUARÃO, 2002, p.48).

Conforme as normas legais defendidas na constituição são importantes a fiscalização a respeito do cumprimento das normas estabelecidas, sendo assim, a análise dos espaços públicos passa a se tornar pertinente como fator para desenvolver um turismo de qualidade.

4. A acessibilidade em Jaguarão-RS

O município de Jaguarão-RS possui um centro histórico que compreende parte central da cidade, e nesse espaço recebe a população local e os turistas oriundos de diversas localidades para visitaçãõ.

A partir do mapeamento, os resultados da pesquisa foram divididos em III partes: (I) será descrito a respeito das rampas; (II) das barreiras arquitetônicas; e por fim (III) do piso tátil, para cada um dos três setores delimitados no mapa.

I. As rampas

De acordo com os resultados obtidos, foi possível perceber que a área do roteiro investigado, possibilita a seus usuários uma variedade de atividades, incluindo o passeio pela visita aos prédios históricos, a orla do rio e as praças que se encontram no perímetro pesquisado. Entretanto, trata-se de um ambiente que desconsidera a diversidade de habilidades e limitações de seus usuários, uma vez que impõe diversas barreiras aos mesmos, principalmente, no que tange à acessibilidade física. No perímetro foi observado que as vias dos veículos são compostas de um material antigo, composto de pedras, e que em muitos pontos não recebe a devida manutenção. Foi observado também que em algumas esquinas não possuem rampas, porém vale ressaltar que a calçada se encontra no mesmo nível da rua, não formando assim, um obstáculo para se deslocar, permitindo a passagem do usuário de forma segura.

Foi analisado quais passeios públicos possuíam rampas, e se estes levam em consideração a norma ABNT NBR 9050. Também foi verificado se todos os passeios possuíam rampas e quais os espaços que eram deficitários. Sendo assim, foi feito um quadro identificando o número de rampas já existentes e o número de rampas que seria o ideal para o perímetro pesquisado. De acordo com os dados coletados, o parâmetro é o seguinte:

Quadro 2: Número de rampas

Setor	Rampas	Nº Ideal Rampas
Rosa (1)	17	14
Cinza (2)	29	16
Azul (3)	13	21
Total	59	51

Fonte: Elaborado pelo Autor (julho 2018)

Conforme pode ser identificado no quadro 2, a cidade possui 59 rampas dentro do perímetro pesquisado, sendo que as rampas seguem um padrão semelhante uma das outras, ou seja, o material utilizado para a sua confecção é o mesmo, sendo que as rampas foram construídas em esquinas, se retirando uma pedra do meio-fio, como mostra a figura 3 que apresenta a rampa da praça Alcides Marques:

Figura 3: Rampa na praça Alcides Marques esquina Av. 27 de janeiro



Fonte: autor (2018)

Outro ponto a se destacar é que dentre as rampas investigadas foi possível verificar algumas com inclinação excessiva entre as vias e calçadas, falta de manutenção, buraco, e até mesmo um degrau conforme Figura 4, que representa outra rampa também localizada na praça Alcides Marques:

Figura 4: Rampa na esquina da praça Alcides Marques com Rua do Amor



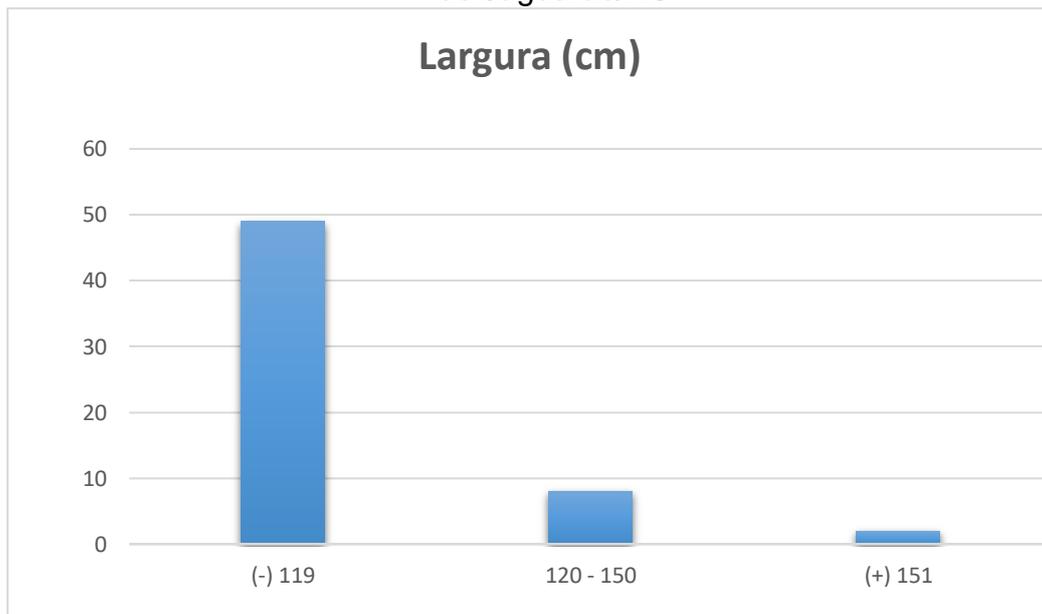
Fonte: Autor (2018)

A ausência de rampas no perímetro pesquisado, foi abordado 1 rampa por lado de esquina, totalizando assim que o viável para o deslocamento da pessoa com

deficiência. Tendo em vista o mínimo apropriado serem 4 rampas por esquina, ficou identificado a ausência conforme o quadro 2, sendo 21 rampas no setor Azul; 16 rampas no setor cinzam e 14 rampas no setor Rosa, dando um total de de 51 rampas.

Quanto a largura das rampas, foi averiguado se as mesmas possuem o padrão adotado na norma ABNT NBR 9050. Os resultados, estão expressos no gráfico 1 que apresenta o número de rampas, baseado na metragem da sua largura, obedecendo o seguinte critério: Rampas que não possuem a medida mínima estabelecida na norma ABNT NBR 9050; Rampas que estão coerentes com a metragem estabelecida pela norma ABNT NBR 9050 e rampas que estão acima da medida máxima proposta na norma ABNT NBR 9050. Tendo a norma específica que que estipula a “largura mínima em 1,20 m e a máxima em 1,50m” (ABNT, p. 79), o resultado da investigação foi o seguinte:

Gráfico 1: Número de rampas e suas respectivas larguras, no centro histórico de Jaguarão/RS



Fonte: Elaborado pelo Autor (julho de 2018)

Conforme demonstra o gráfico 1, foram encontrados os seguintes parâmetros de rampas: 49 rampas com a largura menor de 119cm, o equivalente à 83,05%; 8 rampas com largura de 120-150 cm que equivale a 13,56%; 2 rampas com largura acima do permitido, que equivale à 3,38%.

As rampas encontradas têm diferença na largura com as suas medidas variando de 63 cm à 170 cm. A medida estabelecida pelo Módulo de referência (M.R.)

diz que, “considera-se o módulo de referência a projeção de 0,80 m por 1,20 m no piso, ocupada por uma pessoa utilizando cadeira de rodas” (ABNT 9050, p.6).

Foi identificado à falta de rampas em alguns pontos no percurso realizado dentro do perímetro pesquisado, tendo em vista que que dificultam o deslocamento, fazendo com que as pessoas, frequentemente, tenham que se locomover pelo meio da rua, expondo-se a situações de perigo, conforme o quadro 3:

Quadro 3: Logradouros sem rampas

Setor	Nome dos Logradouros (Esquinas)
Rosa (1)	Odilo Gonçalves - Marechal Deodoro; Odilo Gonçalves - General Osório; General Osório - Barbosa Neto; General Osório - Cel. Deus Dias; XV de novembro - Barbosa Neto; XV de novembro - Odilo Gonçalves; 27 de janeiro - Cel. Deus Dias
Cinza (2)	XV de novembro- Barbosa Neto; XV de novembro - Andrade Neves; XV de novembro - Barão do Rio Branco; Marechal Deodoro – Andrade Neves
Azul (3)	20 de setembro - Julio de Castilho; 20 de setembro - XV de novembro; 20 de setembro - 27 de janeiro; 20 de setembro - General Osório; Carlos Barbosa - 27 de janeiro; Carlos Barbosa- XV de novembro; General Marques - 27 de janeiro; General Marques – XV de novembro

Fonte: Elaborado pelo Autor (julho de 2018)

Como pode ser visto no quadro 3, para um deslocamento completo pelo roteiro, seria necessário a adequação das calçadas com a colocação de rampas, nos pontos de esquina identificados nos três setores do perímetro pesquisado. Além das rampas adaptadas, é importante salientar a utilização correta do piso tátil para alerta das pessoas com deficiência visual.

II. Piso tátil

Tendo em vista a utilização do piso tátil no perímetro delimitado na pesquisa, procurou-se analisar a adaptação do piso quanto a sua utilização nas rampas de forma apropriada, e a existência do piso na chegada aos prédios. Foi localizado a utilização em apenas em 5 pontos, nos quais os mesmos estão distantes e não completam um circuito. Em apenas 2 pontos, a maneira correta de se colocar o piso estava seguindo

os padrões estabelecidos na norma ABNT NBR9050, sendo que em outros 3 pontos o piso está na rampa de forma equivocada, ou o mesmo não respeita a distância mínima exigida para a sua colocação. Nos locais que foram identificados os pisos, estão localizados prédios de repartições públicas, sendo eles, a saber: Caixa Econômica Federal, Banrisul, Banco do Brasil, Correios, Cartório Eleitoral. A figura 4 demonstra o piso tátil em frente a agência dos correios:

Figura 4: Piso Tátil na rua Barbosa Neto, nº 834

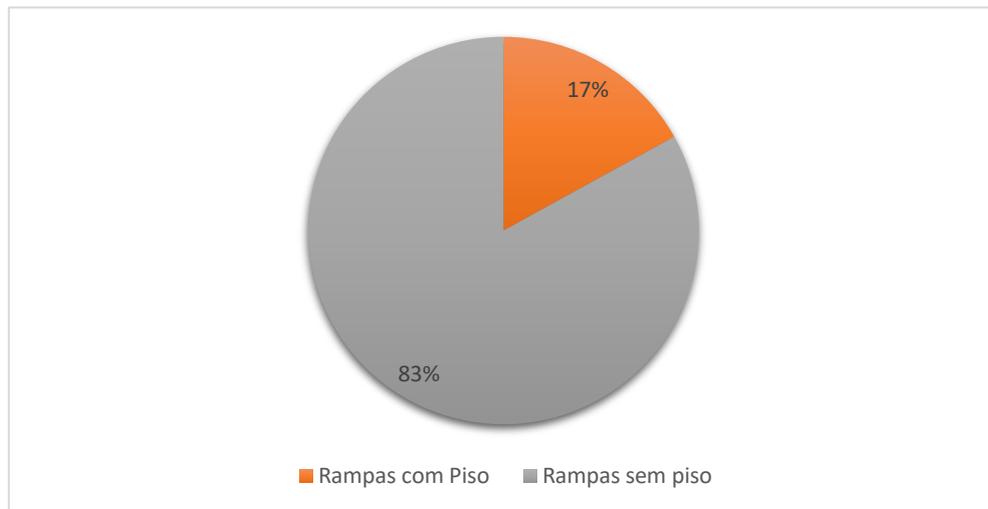


Fonte: Autor (2018)

Conforme mostra a figura 4, o piso tátil está indicando o alerta para à escada, que em relação a distância mínima exigida que pela norma ABNT NBR 16537 (2016) que é igual ou menor que 25cm em relação ao espelho da escada. Entre os espaços pesquisados foi encontrando em lugares isolados, de todos os setores a identificação de piso tátil, porém vale ressaltar que apenas no setor 2 foi identificado em dois pontos o piso utilizado de forma correta, sendo eles em frente a prédios de repartições públicas federais, sendo o cartório eleitoral e a caixa econômica federal.

Ficou identificado que nenhuma rampa está 100% adaptada, sendo que algumas até possuem a medida estabelecida na norma ABNT NBR9050, porém existe a falta do piso tátil para indicar que naquele espaço existe uma inclinação. A quantidade de rampas parcialmente padronizadas com a utilização do piso tátil foi muito inferior em relação ao número total de rampas encontradas, conforme mostra gráfico 2:

Gráfico 2: Percentual quanto a adaptação das rampas



Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

Tendo como parâmetro à utilização parcial do piso tátil, apenas 10 rampas podem ser consideradas dentro dos padrões estabelecidos, sendo que isso representa apenas 17%, conforme mostra o gráfico. Os outros 83% não possuem o piso e não respeitam a padronização estabelecida pela norma. Em tempo, destaca-se que os locais onde se encontram as rampas que estão parcialmente padronizadas ficam em frente a prédios públicos.

A adaptação do espaço, pois assim o cadeirante teria um acesso mais facilitado aos espaços que gostaria de visitar, sendo a rampa e os passeios públicos todos trafegáveis.

Por fim em relação aos acessos de entrada e saída das edificações públicas e privadas que compõem o centro histórico, e são de apoio ao turista, percebe-se que algumas desconsidera o uso por pessoas com deficiência física/motora ou visual, limitando o seu deslocamento e não tendo a sua adaptação conforme determina a legislação brasileira para adaptação dos espaços, respeitando o acesso de todos, que por muitas vezes são complicadas com a criação de barreiras que dificultam ainda mais a já precária mobilidade.

III. Calçadas e barreiras arquitetônicas

A construção de um espaço adaptado, ou seja, apropriado para receber todos os públicos, favorece a inclusão e ocupação das áreas de lazer, que muitas vezes não são ocupados pela comunidade. Devemos facilitar o acesso e abrir o caminho, para

o livre deslocamento, porém, pode ocorrer de se encontrar diversas barreiras que impeçam as pessoas de movimentarem-se, entre as quais a utilização errada do espaço dos passeios públicos. Para um melhor esclarecimento a respeito da temática, é importante saber que barreiras arquitetônicas urbanística ou ambiental, é definida como: “qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano” (NBR9050, 2004, p. 2).

Ainda conforme a norma NBR 9050 (2004, p. 39), para a elaboração de uma rota acessível os “pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê)”. Sendo que, qualquer piso que possua uma inclinação maior que 5% deve ser enquadrada na regulamentação específica para rampas.

Para a análise das calçadas e barreiras arquitetônicas foi verificado os passeios públicos, bem como os atrativos que fazem parte do roteiro, levando em conta a determinação da NBR9050 (2004, p. 40) na qual diz que “nas edificações e equipamentos urbanos todas as entradas devem ser acessíveis, bem como as rotas de interligação às principais funções do edifício”. Como o centro histórico é um local que foi tombando pelo IPHAN, há regras específicas determinadas pela NBR9050 (2004, p. 79) que os espaços devem ser adaptados, “porém atendendo aos critérios específicos a serem aprovados pelos órgãos do patrimônio histórico e cultural competentes”.

No quadro (3) está especificado as barreiras arquitetônicas encontrados no perímetro pesquisado que dificultam o deslocamento pelos passeios públicos:

Quadro 3: Problemas identificados no centro histórico de Jaguarão-RS

Setor	Barreiras Arquitetônicas
Rosa (1)	Falta de rampas; vasos de flores colocados na calçada.
Cinza (2)	Mesas de estabelecimentos na calçada; utilização inapropriada do passeio público por trailer com a instalação de proteção; Calçadas com desnível e sem sinalização; lixo.
Azul (3)	Falta de rampas; calçada com desnível e alguns lugares com degraus; Tapumes inapropriados; Postes dificultando o deslocamento.

Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

Quanto as barreiras encontradas no percurso, além de alguns postes que impedem o deslocamento na calçada, também pode ser identificado no espaço público da praça Alcides Marques a colocação de um tipo de proteção nos estabelecimentos de comércio de lanche, impedindo a passagem, além de utilizarem o espaço dos passeios públicos para a colocação de mesas e cadeiras, diminuindo o espaço de circulação, sendo que se a pessoa com deficiência deseja passar pelo local deverá descer para a via dos automóveis. Foi identificado também algumas calçadas sofrem alteração de desnível impactando assim no deslocamento, fazendo com que o cadeirante tenha que retornar até algum guia rebaixada⁶ ou rampa.

No recorte delimitado na pesquisa, há os principais atrativos turísticos do município, sendo que foi identificado no acesso a esses atrativos a falta de manutenção das calçadas, a falta de padronização e os materiais utilizados no revestimento. Algumas ruas possuem descidas íngremes e o fato de as guias rebaixadas estarem fora do padrão, fazem com que o os usuários não possam usufruir do passeio público da forma mais apropriada, tendo muitas vezes que descer para a via dos automóveis.

Para uma pessoa com deficiência física/motora acessar os espaços particulares, tais como: Museu Carlos Barbosa, Igreja Divino Espirito Santo, teria a dificuldade no deslocamento para chegar de um ponto turístico ao outro, tendo em virtude a falta de adaptação de alguns passeios públicos. Quanto a adaptação dos prédios e das entradas principais e secundarias destes dois prédios abordados anteriormente, devido à falta de rampas e os mesmos possuírem escadas, não seria possível fazer a visitação. Sendo assim, pode-se dizer que é difícil de se fazer um deslocamento de forma independente pelas ruas do município, tendo em vista ainda o material de revestimento das vias públicas que dificulta ainda mais o trajeto percorrido com a cadeira de rodas.

Considerações Finais

A pesquisa permitiu através da investigação obter informações significativas

⁶ Rampa construída ou implantada na calçada ou passeio, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável. (ABNT NBR 9050:2004)

para a compreensão da situação real dos passeios públicos do município de Jaguarão, quanto à sua acessibilidade e as adaptações para a utilização por pessoas com deficiência física e visual. Lembrando que IBGE (2018, censo 2010) indica que 23,9% da população tem alguma limitação, sendo que para a promoção do turismo para esse público, devemos primeiramente adaptar os espaços para posteriormente ofertar o serviço nos municípios, pois o fato da cidade estar apta a receber é fundamental na escolha do destino que vai ser visitado.

Na relação das políticas públicas é perceptível o avanço quanto a sua elaboração, porém não se pode concluir com êxito que estão sendo executadas com o mesmo sucesso, pois é notável que existe diretrizes para promover a acessibilidade no turismo, porém a forma como está sendo executado e implementado ainda precisa de aprimoramentos.

Assim, observou-se que de forma geral o município tem a preocupação com a adequação dos passeios públicos, tendo em vista que construiu rampas, algumas fora do padrão. Ainda deve-se observar a eliminação das barreiras e a forma como estão sendo aplicados os pisos táteis. Desta forma, a pesquisa conclui que seria interessante a aplicabilidade das normas para propiciar a adequação fazendo com que o passeio público se torne um facilitador da locomoção tanto dos moradores locais quanto dos turistas, tendo em vista o rompimento das principais barreiras encontradas no centro histórico.

Visto as barreiras arquitetônicas foi possível verificar que é necessária conscientização dos empreendedores para a utilização do espaço público. É de suma importância que sejam retirados os obstáculos, organizando e desobstruindo as calçadas, pois estes dificultam o deslocamento dos pedestres.

Sendo o Centro histórico do município o principal fator de atratividade do patrimônio histórico e arquitetônico, propiciando o desenvolvimento do turismo através dos seus atrativos, e apesar de não ser simples o planejamento de uma cidade com todos os atores envolvidos, uma cidade só passa a ser considerada acessível, após proporcionar segurança e independência para o seu usuário, além de adaptar os espaços públicos respeitando o direito de todos e as normas estabelecidas pela legislação.

Por fim, os dados obtidos foram pertinentes para corroborar com a discussão a respeito da acessibilidade no centro histórico e apesar das rampas e o passeio públicos não estarem conforme determina a legislação, pode-se dizer que mesmo com

as dificuldades é possível fazer o deslocamento e visitação de forma parcial, ou seja, visitar uma parte central de forma independente, pelos pontos turísticos. Vale ressaltar que o mais importante é que a cidade esteja apta e totalmente acessível para que qualquer turista possa se deslocar de forma independente.

Referências

ABNT. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050/2004**. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/ministério/publicações/downloads/publicações/NBR9050.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2018, 20:21:22

_____. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537/2016**. Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e Instalação. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_gerenico_imagens-filefield-description%5D_176.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2018, 21:21:22

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. Senac, 1998.

BRASIL. Lei nº 4.169, de 4 de dezembro de 1962. Oficializa as convenções Braille para uso na escrita e leitura dos cegos e o Código de Contrações e Abreviaturas Braille. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1962.

_____. Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994. Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1994.

_____. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1999.

_____. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2000.

_____. Anais da I. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2004.

_____. Ministério do Turismo. **Turismo e acessibilidade: manual de orientações**. Ministério do Turismo, Coordenação – Geral de Segmentação. 2. Ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

_____. Ministério do Turismo. **Turismo acessível: introdução a uma viagem de inclusão**. Volume I. Brasília: Ministério do Turismo, 2009.

_____. Decreto nº 7.612, de 17 de novembro de 2011. Institui o Plano nacional dos direitos da pessoa com deficiência-plano viver sem limite. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2011.

_____. Ministério do Turismo. **Turismo acessível: Estudo do Perfil de Turistas – Pessoas com Deficiência**. Brasília: Ministério do Turismo, 2013.

_____. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2015.

_____. Lei nº 13.443, de 11 de maio de 2017. Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para estabelecer a obrigatoriedade da oferta, em espaços de uso público, de brinquedos e equipamentos de lazer adaptados para utilização por pessoas com deficiência, inclusive visual, ou com mobilidade reduzida. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2017.

_____. Ministério do Turismo. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/institucional.html>>. Acesso em: 20 de jun. 2018, 17:05:33.

_____. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo (PNT) 2018-2022**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/images/mtur-pnt-web2.pdf>>. Acesso em: 20 de jul. 2018, 14:25:42.

DENARDIN, Adrielle Carine Menezes et al. **A Gestão Pública Estadual Do Turismo no Rio Grande do Sul-Brasil**. X FÓRUM INTERNACIONAL DE TURISMO DO IGUAÇU. 15 a 17 de junho de 2016. Foz do Iguaçu – Paraná – Brasil.

DOS SANTOS SILVA, Fabiana; DA COSTA, Sarany Rodrigues; DE CARVALHO, Conceição de Maria Belfort. **POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NO BRASIL: estratégias para administração da atividade no país**. X SEGET- SIMPOSIO DE EXCELENCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA. 23,24,25 DE novembro de 2013.

EMBRATUR. Instituto Brasileiro de Turismo. **História**. Disponível em: <http://www.embratur.gov.br/lai_embratur_secom/opencms/menu/embratur/historia.html>. Acesso em: 20 de abr. 2018, 16:15:41.

FRANZEN, Letícia Indart; **Hospitalidade Pública: um estudo sobre a acessibilidade nos espaços turísticos de Balneário Camboriú/SC direcionada a pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência**. Disponível em <<http://siaibib01.univali.br/pdf/Let%C3%ADcia%20Indart%20Franzen.pdf>>. Acesso em: 25 de jun. 2018, 21:30:36.

JAGUARÃO. PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARÃO. **História**. Disponível em: <www.jaguarao.rs.gov.br/>. Acesso em: 20 mai. 2018, 21:22:40.

_____. **Lei municipal nº 4.685, de 28 de dezembro de 2007**. Institui o Código de Obras do Município de Jaguarão, parte integrante do Plano Diretor Participativo de Jaguarão (PDPJ). Disponível em <http://www.jaguarao.rs.gov.br/?page_id=316>. Acesso em: 20 de ago. 2018, 18:25:42

_____. **Lei municipal complementar nº 002, 4 de novembro de 2002**. Institui o código de médio ambiente e de posturas do município de Jaguarão, e das outras providências.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Perfil regional**. Disponível em: <www.ibge.org.br>. Acesso em: 25 de abr. 2018, 16:22:30.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Ponte Internacional Barão de Mauá - Brasil e Uruguai**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1126/>>. Acesso em: 25 de mai. 2018, 20:30:36.

PALMIERI, Diego Pautz. **Análise da acessibilidade de alguns serviços turísticos do município de Jaguarão/RS**. 50p. 2015. Trabalho de conclusão de curso (Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo) - Universidade Federal do Pampa, Campus Jaguarão, Jaguarão, 2015.

SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. **Pesquisa sobre turismo em Jaguarão/RS, projeto: APL de Turismo na Costa Doce**. 2011. Disponível em: <<http://www.bancodedadoszonasul.com.br/upload/519b1b-24218042011113716.pdf>>. Acesso em: 15 de mar. 2018, 10:05:42.

SEDACTEL. Secretaria da Cultura, Turismo, Esporte e Lazer. **Regionalização Turística 2017**. Disponível em: <<http://sedactel.rs.gov.br/regionalizacao-turistica-2017>>. Acesso em: 23 de abr. 2018, 17:05:32.

SOUZA, Celina. **Políticas públicas: uma revisão da literatura**. 2006. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

VIEIRA, Aline Rodrigues Mendes. **Planejamento e Políticas Públicas de Turismo: análise dos módulos operacionais do Programa de Regionalização do Turismo no Pólo São Luís–MA**. 2011. Dissertação de Mestrado. UNB- Universidade de Brasília, 2011.

ZORZI, Mariciana. **De quem é a Cidade Heroica? Trajetórias da Preservação do Patrimônio Cultural, Atratividade Turística e Participação Social em Jaguarão, Rio Grande do Sul (1982-2011)**. 2012. Tese de Doutorado. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Pelotas.