

DEPARTAMENTO DA ÁREA DE SERVIÇOS
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO

LUYARA OLIVEIRA NASCIMENTO PEREIRA

ACESSIBILIDADE NO AEROPORTO MARECHAL RONDON: UM OLHAR
PARA OS TURISTAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA E MOBILIDADE
REDUZIDA

CUIABÁ-MT

2020

FOLHA DE APROVAÇÃO

ACESSIBILIDADE NO AEROPORTO MARECHAL RONDON: UM OLHAR PARA OS TURISTAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA E MOBILIDADE REDUZIDA

Artigo apresentado ao Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso
– Campus Cuiabá - como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

BANCA EXAMINADORA



Profa. M.a Marcela de Almeida Silva
(Orientadora – IFMT)



Profa. Esp. Rosilene Thuliana Ferreira da Silva
(Examinadora Interna – IFMT)



Profa. Dra. Ana Paula Bistaffa de Monlevade
(Examinadora Interna - IFMT)

Data: 19/12/2020

Resultado: Aprovada

ACESSIBILIDADE NO AEROPORTO MARECHAL RONDON: UM OLHAR PARA OS TURISTAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA E MOBILIDADE REDUZIDA

PEREIRA, Luyara Oliveira Nascimento¹

Orientadora: Prof^a. Ma. SILVA, Marcela de Almeida²

Resumo

Viajar de avião tem se tornado cada vez mais acessível economicamente, permitindo que pessoas de diferentes classes sociais passem a frequentar aeroportos. No entanto, a acessibilidade financeira verificada, não foi acompanhada pela adaptação física do espaço para acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência. Sabe-se que, apesar de terem direitos assegurados pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, nem sempre são cumpridos os procedimentos necessários para o melhor uso do aeroporto, por parte de pessoas com mobilidade reduzida e deficiência física. Diante disso, o presente trabalho propõe a análise do Aeroporto Internacional de Cuiabá - Marechal Rondon, localizado na cidade de Várzea Grande – Mato Grosso, para verificar o atendimento das adequações exigidas para a garantia da acessibilidade das áreas comuns do aeroporto, a partir de registros fotográficos e medições *in loco*, comparadas com as prescrições definidas pela ABNT NBR 9050/2020 - Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Após as análises, verificou-se que apesar de haver muitas adaptações para acessibilidade, o aeroporto no geral não apresenta adequações que garantam o melhor atendimento aos passageiros que apresente mobilidade reduzida ou deficiência física, podendo ser melhorado nesse aspecto, visando melhor atendimento a todos os públicos.

Palavras-chave: Acessibilidade, Aeroportos, Mobilidade reduzida, Deficiência física.

Abstract

Flying has become more accessible, allowing people from different social classes frequent airports. However, the verified financial accessibility wasn't accompanied by the physical adaptation of the places for accessibility to passengers with special assistance needs. It is known that despite having rights ensured by National Civil Aviation Agency – ANAC, the necessary procedures for the best use of the airport by people with reduced mobility are not always complied with. In view of this, the present work proposed to analyze the International Airport of Cuiabá - Marechal Rondon, located in the city of Várzea Grande to verify the compliance or not of the necessary adjustments to guarantee the accessibility of the common areas of the airport. From photographic records and measurements *in loco*, compared with the prescriptions defined by ABNT NBR 9050/2015 - Brazilian standard accessibility to buildings, furniture, places and urban equipment. After the analyzes, it was found that although there are many adaptations for accessibility, the airport in general does not have adjustments that ensure the best service to passengers with reduced mobility, which can be improved in this respect, aims to ensure the best service to all publics.

Keywords: Accessibility, Airports, Reduced mobility, Physical handicap.

¹Graduando (a) do Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá. luyara1@hotmail.com

²Professora Orientadora. Mestra em Ambiente e Sistemas de Produção Agrícola e Docente do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá do Curso de Bacharelado em Turismo e Eventos Integrado. marcela.silva@cba.ifmt.edu.br

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, gradativamente avanços e mudanças vem ocorrendo no que tange ao entendimento e cobrança pela garantia dos direitos humanos das pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida. Pode-se notar que o mundo que nos circunda, bem como as pessoas com alguma limitação de mobilidade, possuem barreiras que restringem sua participação nos diversos contextos sociais, que envolvem principalmente deslocamento.

Turismo e mobilidade são dois conceitos indissociáveis, isso porque, para viajar/turistar, a pessoa precisa de meios de se locomover de um lugar ao outro. Além disso, deve-se lembrar que a experiência com as vias de acesso, sinalizações, segurança e até atendimento na compra de passagem influenciam a opinião do turista sobre os destinos.

Considerando a rotina corrida que muitas pessoas possuem, atualmente, o avião tem se tornado o meio de transporte preferido para viagens com maiores distâncias. Isso tem se apresentado devido as vantagens quanto ao conforto e redução do tempo de trajeto. Outro fato que incentiva as viagens de avião, são as facilidades para se adquirir passagens. No entanto, muitos aeroportos, por mais que existam adequações, não são considerados 100% acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida/deficiência física. Assim pontuando, o turismo pode ser descrito como um fenômeno social promotor de movimentação temporária, que ocasiona deslocamento com finalidade de lazer, realização de trabalhos, questões de saúde, entre outros fatores (TADINI e MELQUIADES, 2010). E tratando-se desse fenômeno, os aeroportos aparecem como importantes instalações que dão suporte para transporte de passageiros, trabalhadores e cargas, sendo esse um meio de locomoção caracterizado pela rapidez e encurtamento de distâncias.

Partindo desta premissa, é imprescindível o pensamento, as discussões e sobre tudo as adequações de espaços para torná-los acessíveis, sejam as vias urbanas, nos espaços públicos ou privados e nos meios de transporte, inclusive em aeroportos, para que uma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida possa usufruir dos diversos espaços assegurando a acessibilidade para garantir, essencialmente, conforto, segurança e praticidade durante a locomoção das pessoas que apresentam alguma restrição de mobilidade.

Deste modo, este estudo tem como problemática verificar se o Aeroporto Marechal Rondon, possui acessibilidade (infraestrutura adequada, profissionais qualificados, instruções e serviços de assistência) no momento dos atendimentos, pois ao observar o espaço do aeroporto, verificou-se inicialmente que a infraestrutura adaptada que existe no local não é satisfatória ao atendimento dos turistas com deficiência ou mobilidade reduzida, que poderia não atender aos requisitos estabelecidos

em norma técnicas, além da falta de profissionais qualificados para atendê-los.

O treinamento de funcionários, alocação de vagas específicas, embarque prioritário e prestação de serviços de maneira adaptada são alguns dos aspectos fundamentais para o acesso pleno das pessoas com deficiência aos aeroportos e que devem ser garantidos e respeitados. Sendo assim, este estudo tem como objetivo analisar as condições de acessibilidade do Aeroporto Marechal Rondon, compreendendo se o atendimento aos turistas atende aos requisitos exigidos por lei; descrevendo a partir da observação a estrutura física do local todos os tipos de adequações que devem existir, com base no roteiro de inspeção em campo, adaptado para essa pesquisa, do Mapeamento da Acessibilidade elaborado e disponibilizado pelo Ministério do Turismo (MTUR, 2009), que por sua vez se baseia na ABNT NBR 9050.

Face ao exposto, este estudo se justifica diante da fundamental necessidade que as pessoas com algum tipo de restrição de mobilidade tenham de se locomover, garantindo seus direitos, para fazer suas viagens com tranquilidade. Sendo assim, esse estudo poderá contribuir com subsídios para a gestão e melhoria dos serviços prestados pelo aeroporto de Várzea Grande – Mato Grosso.

Deste modo, os caminhos metodológicos seguidos apresentam uma abordagem qualitativa, que segundo Minayo (2001, p. 22):

[...] responde a questões muito particulares. Ela se preocupa, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Realizou-se uma pesquisa bibliográfica, em fontes secundárias, que para Marconi e Lakatos (2007) trata-se de levantamentos de textos e estudos já publicados em forma de livros, revistas, publicações avulsas e imprensa escrita.

O estudo de campo, serviu para identificar as adaptações para acessibilidade, pois este tipo de pesquisa permite compreender melhor o contexto em que ocorre um fenômeno a partir da perspectiva das pessoas envolvidas. Segundo Gil (2002, p. 53), o estudo de campo

[...] focaliza uma comunidade, que não é necessariamente geográfica, já que pode ser uma comunidade de trabalho, de estudo, de lazer ou voltada para qualquer outra atividade humana. Basicamente, a pesquisa é desenvolvida por meio da observação direta das atividades do grupo.

Durante o estudo de campo foi utilizado um roteiro de observação, descrevendo e analisando a infraestrutura física do local com base nos procedimentos e prescrições apresentadas pela ABNT NBR 9050/2020 - Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos

urbanos. Essa norma traz critérios e parâmetros que devem ser seguidos, tratando-se de projeto, construção ou adaptação de edifícios, espaços e equipamentos urbanos, com o intuito de oferecer autonomia, independência e segurança à maior quantidade de pessoas, independente de suas limitações.

Além da norma, consultou-se também a Resolução N° 280/2013, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que apresenta os procedimentos referentes à acessibilidade de passageiros que possuem restrições de mobilidade em relação ao transporte aéreo, aplicando-se também a operadores aeroportuários e aéreos.

1. ACESSIBILIDADE NOS AEROPORTOS – AEROPORTO MARECHAL RONDON – VÁRZEA GRANDE/MT: UM OLHAR PARA OS TURISTAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA E MOBILIDADE REDUZIDA

O turismo é um setor que está em constante desenvolvimento no mundo, especialmente tratando-se do acesso à essa experiência pelas pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida. A parcela da população que possui algum tipo de limitação é bastante representativa, entretanto, não existem condições de acessibilidade adequadas à esse público (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006).

A ABNT NBR 9050/2020, define acessibilidade como sendo a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação [...]”. Sendo assim, permite-se a utilização e vivência por qualquer pessoa, inclusive aquelas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação.

A acessibilidade no turismo consiste na inclusão de todos os cidadãos, sem discriminação de acesso, definindo-a como melhoria ou adaptação das condições de um espaço público ou privado (espaços, mobiliários, sistemas e meios de comunicação e informação) para utilização com segurança e autonomia pelas pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006). Para tanto, companhias aéreas, terminais de ônibus e aeroportos devem oferecer estrutura para receber pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, assegurando a socialização, convivência e locomoção no contexto turístico.

De acordo com Taleb Rifai (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2013, p.1):

A acessibilidade é um elemento central de qualquer política de turismo responsável e sustentável. Constitui simultaneamente um imperativo dos direitos humanos e uma oportunidade de negócio excepcional. Acima de tudo, temos que começar a compreender que o turismo acessível não beneficia apenas as pessoas com deficiência ou com necessidades especiais, beneficia-nos a todos.

Segundo Férres (2006), um turismo acessível, visa incluir a maior parte possível da população em atividades referentes ao turismo ou lazer. Encontra-se também com nomes diferentes, podendo ser turismo acessível, turismo de inclusão, turismo para todos, turismo para deficientes, turismo sem barreiras. Mas todas as definições levam a um ponto, obras e infraestruturas com acessibilidade atodos.

Ademais, é notório que os aeroportos são um dos pontos iniciais de chegada e partida de turistas, sendo esse um local que pode ser considerado um componente cooperativo ao meio de transporte, no qual se procede a comunicação entre o viajante e o serviço, gerando assim um melhor suporte das inevitabilidades desse tipo de locomoção (GOUVÊA,1980).

Em razão disso, observa-se que a acessibilidade nos aeroportos é um dos assuntos mais debatidos atualmente, sendo garantida por resolução da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, prevendo dentre os principais procedimentos: o treinamento específico para os funcionários das empresas aéreas e administrações aeroportuárias; a alocação de vagas específicas em estacionamentos; o embarque prioritário e a disponibilidade de veículos específicos de apoio ao embarque; o bloqueio de assentos até 24 horas antes do voo nas três primeiras fileiras e o tratamento preferencial para bagagem (RESOLUÇÃO Nº 280, 2013).

Os aeroportos podem ser considerados uma porta de entrada e de saída para o turismo, assim há a necessidade de observar a adaptação destes espaços como um mecanismo de inclusão social, visto que uma parcela significativa precisa ou precisará algum dia de recursos, que facilita acesso aos mais diversos lugares.

Com base nisso, nota-se que esses fundamentos são imprescindíveis ao acesso pleno das pessoas com deficiência aos aeroportos e que devem ser respeitados. Sendo assim, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, responsável pela atual gestão administrativa de alguns dos aeroportos brasileiros, criou o serviço denominado terminal telefônico para realizar o atendimento de chamadas de pessoas com deficiência auditiva. Além disso, a empresa aplicou “multa moral” em aeroportos brasileiros, que não respeitaram direitos de pessoas com alguma deficiência, e promoveu palestras de conscientização, treinamento de funcionários e exposição de planos estratégicos em feiras de acessibilidade.

A Infraero contou com o apoio da Amigos Metroviários dos Excepcionais - AME em algumas dessas propostas. Sendo assim, a acessibilidade nesse caso, vai além de rampas e um espaço reservado para embarque em aeronave, perpassando por todos os aspectos que possibilitem a inclusão total para esses turistas.

A coordenadora-geral de Turismo Sustentável do Ministério do Turismo, Isabel Barnasque

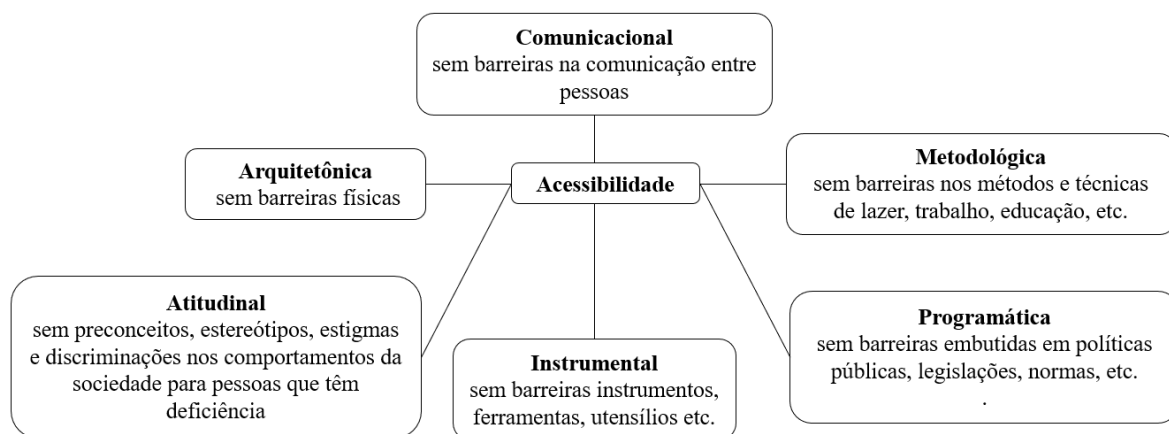
salienta que “a pessoa com deficiência é um turista como qualquer outro e deve procurar seus direitos e facilidades na hora de viajar”. Além disso, é importante informar com antecedência à empresa de transporte de passageiros contratada e o hotel em que irá se hospedar sobre suas necessidades específicas para garantir a satisfação na viagem” (MINISTÉRIO DE TURISMO, 2016).

É essencial se ter um olhar de igualdade, porém, alguns precisam de um cuidado maior, para que haja inclusão social e liberdade, além do prazer e o sentimento de pertencimento ao local.

A ABNT NBR 9050/2020, define acessibilidade como sendo a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação [...]”. Sendo assim, permite-se a utilização e vivência por qualquer pessoa, inclusive aquelas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação.

A ABNT NBR 9050/2020 descreve também os critérios e parâmetros técnicos de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, considerando questões de mobilidade e percepção dos ambientes, com ou sem auxílio de equipamentos específicos. Basicamente, essa norma tem como objetivo permitir a utilização das edificações, mobiliário e equipamentos de forma segura, autônoma e independente. A acessibilidade, segundo Sassaki (2009), possui seis dimensões, conforme Figura 01.

Figura 1 – Dimensões da acessibilidade



Fonte: Adaptada pela autora (2020).

No entanto, existe precariedade na adaptação e acessibilidade nos mobiliários, atrativos e equipamentos turísticos, pois de nada adianta se pensar em inclusão, criar leis e normas para essas pessoas, se não houver um planejamento e infraestrutura por parte dos setores públicos e privados,

oportunizando ao cidadão o uso dos espaços públicos das cidades. É importante que os locais se adequem de forma correta, atendendo as normas e leis existentes que garantem aos deficientes físicos ou pessoas com mobilidade reduzida seus direitos e deveres. Não é por causa de sua deficiência que essas pessoas se tornam menos humanas, entretanto possuem limitações, mas com os ajustes certos podem ter a liberdade, como qualquer outro cidadão.

Para cada tipo de deficiência há diferentes necessidades a serem preenchidas: o deficiente auditivo necessita de interpretes em Língua Brasileira de Sinais – Libras e também de placas com imagens dos sinais, já pessoas com deficiência visual precisam de piso tátil e sinais sonoros para terem facilidade de locomoção, os deficientes físicos que podem apresentar limitações, como paralisia, paraplegia, nanismo, paralisia cerebral, membros amputados, requerem adaptações de acordo com suas necessidades, como rampas com barras de apoio, banheiros com portas largas e barras de apoio, balcões, bebedouros e equipamentos com alturas adequadas, telefone público adaptado e com opções para outras necessidades das pessoas com deficiências. Há ainda pessoas com mobilidade reduzida – PMR, referindo-se aos idosos, pessoas com obesidade, mulheres gestantes e com crianças de colo, e onde se usa o mesmo princípio para as adaptações e serviços adequados para atender este público (SASSAKI,1997).

O Ministério do Turismo (2006) destaca que alguns grupos de pessoas necessitam de infraestruturas essenciais para garantir a acessibilidade, bem como a inclusão e socialização. Deste modo, entender as necessidades e a aplicação de legislação específica dará subsídios para melhor adequar e planejar os espaços que recebem grandes e distintos públicos. Estes grupos de pessoas são definidas como: pessoas com deficiência física e com mobilidade reduzida.

Os aeroportos espalhados por todo o mundo possuem a função de facilitar o meio de locomoção, onde a localização dos aeroportos perto das áreas centrais das cidades favorecem um conjunto de diferentes polos de viagem, reduzindo os deslocamentos. Dentro deste contexto, os estudos de acessibilidade de aeroportos no Brasil são normalmente direcionados a explicar os fatores que influenciam na escolha desse modo de transporte.

Assim, algumas das barreiras encontradas no transporte aéreo de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, e que também podem ser vistas como ações necessárias para a melhoria do sistema, são as seguintes (UNITED NATIONS, 2003):

- ✓ Serviços de traslado para os aeroportos acessíveis;
- ✓ Pontos de encontro convenientemente localizados próximos às entradas;
- ✓ Serviços auxiliares adequados nos aeroportos (banheiros, telefones, bancos etc.);
- ✓ Sistema de informação de voos acessível aos deficientes auditivos e visuais;

- ✓ Gestão da informação nas companhias aéreas sobre as necessidades de passageiros com mobilidade reduzida;
- ✓ Distância entre o check-in e o terminal de embarque;
- ✓ Custo extra para se viajar com um acompanhante;
- ✓ Perda da independência de viagem;
- ✓ Métodos de embarque e desembarque nas aeronaves;
- ✓ Treinamento do pessoal de terra na manipulação física de pessoas com deficiência;
- ✓ Localização de assentos;
- ✓ Disponibilidade de assentos com braços retráteis;
- ✓ Questões relacionadas com a saúde durante o voo e diferenças de limitações;
- ✓ Falta de banheiros acessíveis;
- ✓ Regras e legislações sobre o transporte de equipamentos como baterias elétricas para cadeiras e balões de oxigênio;
- ✓ Extravio e danos aos equipamentos;
- ✓ Recuperação e identificação de bagagem;
- ✓ Treinamento de sensibilização do pessoal de terra para lidar com pessoas com necessidades especiais.

1.1. Acessibilidade em aeroporto e Aeroporto Marechal Rondon, Cuiabá-MT

O município de Cuiabá encontra-se na margem a esquerda de mesmo nome, sendo o município de Várzea Grande a direita do rio. De modo que, a mesmas possuem diversos atrativos turísticos, por ser uma região onde existe diversas paisagens naturais, sendo que um dos pontos de acesso a essas cidades, vem a ser o Aeroporto Marechal Rondon. Entre outros atrativos da cidade de Cuiabá-MT, pode-se citar a arquitetura, por se tratar de uma cidade histórica, e a cultura, como o folclore, artesanato e comidas típicas. Além disso, Cuiabá é o portão de entrada para outras cidades do estado de Mato Grosso, como Chapada dos Guimarães e Nobres, que também são bastante procuradas por turistas.

O Aeroporto Internacional de Cuiabá/MT - Marechal Rondon, está localizado na cidade de Várzea Grande-MT, sendo administrado pelas empresas Socicam e Sinart, e compõe o Bloco Centro-Oeste junto com outros três aeroportos regionais (INFRAERO). Conforme Centro-Oeste Airports (2019), o aeroporto está situado há 8 km do centro da cidade de Cuiabá e possui capacidade para atender 5,7 milhões de passageiros/ano (Figuras 2 e 3).

Figura 2 – Área do Aeroporto Internacional de Cuiabá - Marechal Rondon



Fonte: Google Maps (2020)

Figura 3 – Aeroporto Internacional de Cuiabá – Marechal Rondon



Fonte: Rafaella Zanol / Secid-MT (0000)

Segundo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, a história do aeroporto Marechal Rondon, começou-se por volta dos anos 1930, onde a Empresa de Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul (antiga Sindicato Condor), subsidiária da Lufthansa, operou uma linha pioneira que ligava Corumbá à Cuiabá, capital de Mato Grosso.

Em 3 de maio de 1933, um pequeno avião partiu para fazer essa viagem. O momento entraria para a história como o primeiro voo comercial do país, pilotado por um brasileiro. O autor da façanha foi o comandante pernambucano Severiano Lins.

Essa linha aérea foi, inicialmente subvencionada pelo Governo Estadual e mais tarde, transformou-se na etapa final da rota São Paulo-Três Lagoas-Campo Grande - Corumbá- Cuiabá, explorada pela mesma empresa, fazendo com que Cuiabá entrasse definitivamente para a história da aviação civil brasileira. O trecho Corumbá-Cuiabá era feito pelos hidroaviões monomotores Junkers, de fabricação alemã, que decolavam do rio Paraguai e pousavam no rio Cuiabá.

O engenheiro civil Cássio Veiga de Sá, deu início ao projeto de construção do Aeródromo de Cuiabá. O campo de aviação, localizado na atual Vila Militar, foi inaugurado em 1939 com o primeiro pouso do trimotor *Junker-52*³ da Empresa de Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul.

Por volta do ano de 1942, com a instalação do distrito de obras do então Ministério da Aeronáutica na cidade, começaram os estudos para a construção de um novo aeroporto, principalmente, para capital mato-grossense. O poder executivo estadual doou ao Ministério da Aeronáutica uma área de 700 hectares para abrigar o aeroporto, localizada na região metropolitana da capital, no município de Várzea Grande.

A pista de pouso e decolagens foi inaugurada em 1956 e, no ano seguinte, a sede do canteiro de obras foi transformada em uma estação de passageiros que, precariamente, abrigava diversas companhias de aviação.

No ano de 1963, de passagem por Cuiabá, a então primeira-dama do Brasil, Maria Tereza Goulart, esposa do presidente João Goulart, deparando-se com as precárias condições das instalações do terminal de passageiros, solicitou ao presidente que providenciasse a construção de um terminal aéreo, digno de uma capital. Assim, em 1964 foi construído o novo terminal de passageiros, que foi entregue ao público no mesmo ano.

Somente no ano de 1965, o aeroporto ganhou o nome do desbravador e militar brasileiro de origens indígenas, Marechal Rondon. No ano de 2006, um novo terminal de passageiros começou a ser construído e o pátio e a pista de pouso e decolagem passaram por importante reforma. Em 30 de junho

³Aeronave fabricada por alemães, com capacidade para 17 pessoas e produzida entre 1931-1945 (AVIAÇÃO COMERCIAL).

de 2006, foi inaugurado o terminal, aumentando a capacidade de atendimento para 1 milhão de passageiros por ano. No ano 2009, a Infraero modernizou o complexo aeroportuário composto por um terminal de passageiros com dois pisos, praça de alimentação, lojas, elevadores, escadas rolantes e climatização, além de construir o Terminal de Carga Aérea– TECA.

O Aeroporto Marechal Rondon foi concedido à iniciativa privada em leilão realizado no dia 15 de março de 2018, pelos próximos 30 anos, sendo assim, a vencedora Centro-Oeste Airports, formada pelas empresas Socicam e Sinart, assumiu a gestão do aeroporto em 30 de dezembro de 2019 (INFRAERO, 2020).

Atualmente, o aeroporto Marechal Rondon, é considerado o mais importante do estado de Mato Grosso, sendo o 3º mais movimentado da região Centro-Oeste e a principal porta de entrada para o estado e regiões próximas.

2. PONTOS IMPORTANTES PARA ACESSIBILIDADE DO AEROPORTO MARECHAL RONDON

As análises de acessibilidade no Aeroporto Marechal Rondon referente as áreas externas, sendo elas estacionamento, saguão, banheiros e praça de alimentação, são apresentadas a seguir. Analisou-se seguindo as informações estabelecidas, que define e engloba os parâmetros de referência de acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

2.1. Estacionamento e entrada do aeroporto

Considerando as pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, tem-se dimensões específicas em norma para o deslocamento de pessoas em pé com diferentes objetos de auxílio, como bengala, andador e muletas, e pessoas em cadeira de rodas. Tem-se uma visão ampla da entrada do Aeroporto Marechal Rondon (Figura 4), mostrando o entorno e suas condições.

Figura 4 – Entrada do Aeroporto Marechal Rondon

Fonte: Acervo da autora (2020)

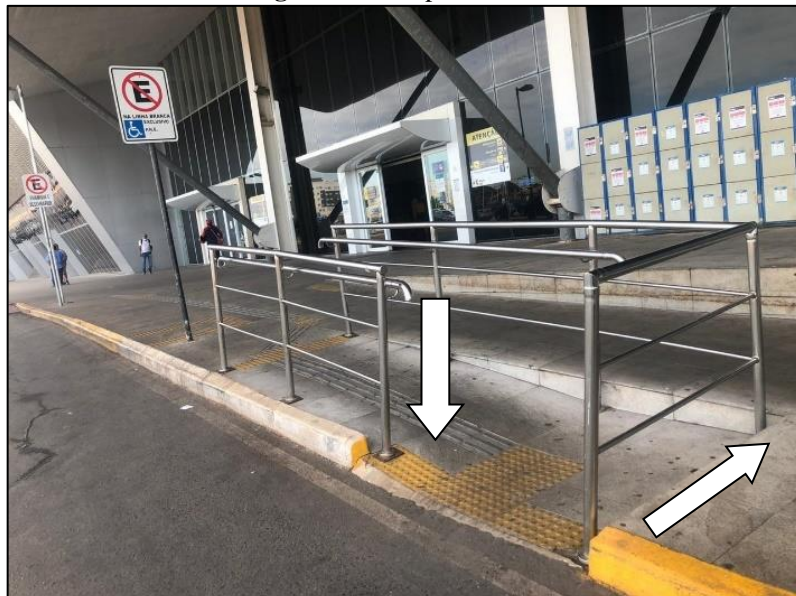
As pessoas com deficiência e mobilidade reduzida que transitam em pé necessitam de uma dimensão frontal de referência (largura) de 0,9 metros, com exceção de pessoas com muletas que precisam de largura entre 0,95 e 1,2 metros, e para pessoas em cadeira de rodas – PCR a largura mínima necessária é de 0,90 metros (ABNT NBR 9050/2020), sendo assim, a rampa existente na entrada atende aos critérios da norma.

Já os corrimãos podem ser acoplados aos guarda-corpos, sendo constituídos de material resistente e fixados ao piso ou a parede, com uma altura de 0,92 e 0,70 metros do piso, sendo necessário um prolongamento de corrimãos laterais de, no mínimo, 30 centímetros nas extremidades, considerando esses parâmetros, o corrimão na entrada do aeroporto possui uma altura de 1,10 metros e sem prolongamento das extremidades do elemento, em desacordo com a medida de referência da norma.

Para garantir uma adequada orientação dos usuários, a informação e sinalização são dois parâmetros essenciais. As Figuras 5 e 6 indicam sinalização de instrução na entrada do aeroporto, sendo a placa responsável por mostrar a área de parada exclusiva para PCD de maneira legível e clara, atendendo a NBR 9050/2020.

Figura 5 – Rampa de acesso

Fonte: Acervo da autora (2020)

Figura 6 – Rampa de acesso

Fonte: Acervo da autora (2020)

As áreas de circulação e manobra também devem atender as dimensões mínimas, podendo ser de 1,2 a 1,5 metros, considerando um pedestre e uma pessoa em cadeira de rodas, ou de 1,5 a 1,8 metros, considerando duas PCR, a partir desses parâmetros, a calçada e a porta de entrada do aeroporto possuem um espaço amplo, conforme se pode observar na Figura 7, com larguras de 8,5 metros, sendo superiores aos valores mínimos especificados em norma.

Figura 7 – Portas de entrada

Fonte: Acervo da autora (2020)

Machado (2019) avaliou a acessibilidade no Parque Estadual da Saúde “Zé Bolo Flô” em Cuiabá-MT, considerando o turismo na região, e tratando-se de entradas do parque constatou-se a existência de calçadas satisfatórias, no entanto, as rampas não estavam em conformidade com a normativa, dificultando a circulação de PCR. Quanto ao estacionamento, não havia nenhum tipo de marcação/sinalização para vagas de deficientes e idosos, em desacordo com as leis brasileiras de inclusão.

Silva (2018) analisou a acessibilidade no Parque Tia Nair em Cuiabá-MT, outro ponto turístico da cidade, quanto a entrada, que apesar de possuir rampa mostrou-se um trajeto conturbado e sem sinalização, não atendendo a normativa, e estacionamento, que possui vagas para deficientes e idosos em quantidades acima do recomendado em norma.

Quanto ao estacionamento e entrada do aeroporto, tem-se espaços amplos, com sinalizações para orientação e rampas de acesso, atendendo a norma e permitindo o uso adequado e com segurança para todos, no entanto, o corrimão existente não possui as dimensões previstas na NBR 9050/2020. Sendo assim, constatou-se que o Aeroporto Marechal Rondon possui melhores condições de estacionamento, considerando pessoas com mobilidade reduzida ou PCR, quando comparou-se com o Parque Zé Bolo Flô e o Parque Tia Nair, que possuem condições que dificultam o deslocamento das pessoas com restrição de mobilidade.

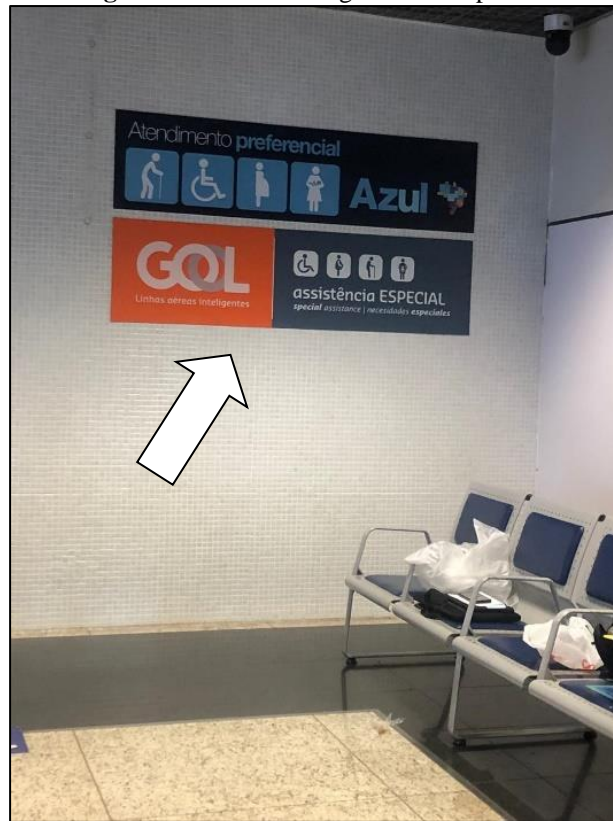
2.2.Saguão

O saguão também deve atender as dimensões mínimas para deslocamento e circulação, parâmetros definidos e mencionados anteriormente, sendo assim, a largura livre do ambiente é de 14,5 metros (Figura 8), atendendo os valores normatizados e garantindo o fluxo adequado de pessoas.

A sinalização e informação também são importantes no interior das edificações, à vista disso, a Figura 9 mostra que duas companhias aéreas, Azul e Gol, instruem ao público que atendem preferencialmente pessoas com deficiência física e/ou mobilidade reduzida, seguindo os parâmetros da ABNT NBR 9050/2020.

Figura 8 – Vista da área do Saguão do aeroporto

Fonte: Acervo da autora (2020)

Figura 9 – Placas no Saguão do aeroporto -

Fonte: Acervo da autora (2020)

Pessoas em cadeira de rodas tem um alcance limitado devido as suas condições, consequentemente, diversos elementos devem ser posicionados em alturas, larguras e profundidades especificadas em norma para garantir a utilização do dispositivo por todo o público do edifício, neste caso, o aeroporto. Entre os dispositivos que devem estar bem posicionados, tem-se o painel do elevador (Figura 10) com altura de 0,80 metros entre a parte inferior e o piso, como não existe nenhum obstáculo entre o indivíduo e o elemento, a altura medida atende a norma estabelecida, que permite valores entre 0,45 e 1,40 metros em relação ao alcance lateral de PCR.

Figura 10 – Elevadores

Fonte: Acervo da autora (2020)

Os balcões de atendimento acessíveis (Figuras 11, 12, 13) devem estar indicados e ser de fácil localização, além de permitir o deslocamento e posicionamento adequado das pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida.

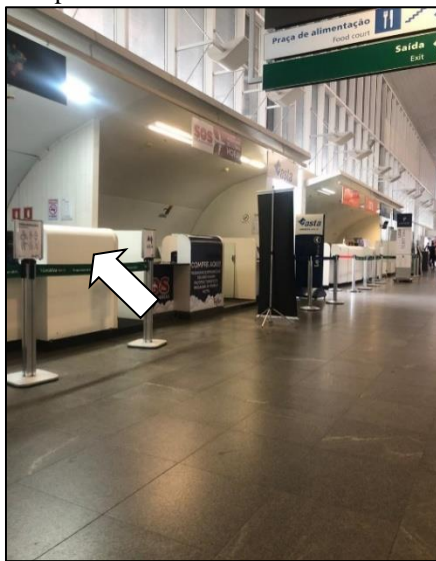
Seguindo a ABNT NBR 9050/2020, os balcões devem possuir largura mínima de 0,90 metros, com 0,80 metros de largura livre, e altura entre 0,75 e 0,85 metros do piso, além disso, a altura e a profundidade livres sob o tampo devem ser, no mínimo, de 0,73 e 0,30 metros, respectivamente. Em análise do objeto de estudo, verificou-se que nenhum dos balcões de *check-in* apresentam rebaixo para cadeirantes, estando fora de norma.

Figura 11- Balcões check-in - vista geral do atendimento



Fonte: Acervo da autora (2020)

Figura 12- Balcões de Atendimento das Companhias



Fonte: Acervo da autora (2020)

Figura 13- Balcão foco no despacho de bagagem



Fonte: Acervo da autora (2020)

A empresa Azul indica o posto acessível e prioritário para pessoas com cadeira de rodas, conforme Figura 14, dentro dos critérios estabelecidos para esse público. A ABNT NBR 9050/2020 ainda destaca que quando existir um número de postos de atendimento superior a seis, deve-se prever um posto acessível para atendente em cadeira de rodas, apresentando as dimensões mínimas para deslocamento e circulação. Como apresentado, os balcões de atendimentos do aeroporto não atendem essa recomendação.

Figura 14 – Balcões de atendimento



Fonte: Acervo da autora (2020)

Figura 15 – Corredor para acesso dos funcionários



Fonte: Acervo da autora (2020)

Considerando a circulação interna do Parque das Águas em Cuiabá-MT, estudado por Oliveira (2019), tem-se áreas com rotatividade acessível e facilidade na locomoção, atendendo a normativa, no entanto, seriam necessárias adequações para a utilização adequada de determinados ambientes, ou seja, espaço adequado mas exige-se melhorias, sendo esse também o caso do Aeroporto Marechal Rondon.

O saguão possui área de circulação com largura superior a mínima normatizada e sinalizações orientando o público em geral, no entanto, os balcões de atendimento não possuem dimensões adequadas para PCR, sendo esse um ponto a ser repensado pelo aeroporto.

2.3.Banheiros

Os banheiros devem atender requisitos da ABNT NBR 9050/2020 quanto às quantidades mínimas, dimensões, posicionamento e características das peças, bem como áreas mínimas de circulação. A norma determina um número de sanitários acessíveis em 5% do total de cada peça sanitária, com no mínimo um por pavimento em edificações públicas, à vista disso, o aeroporto em questão, atende-se a norma, pois possui um sanitário acessível para cada sexo em cada um dos dois pavimentos da edificação.

Quanto as dimensões mínimas dos sanitários acessíveis, elas devem ser suficientes para possibilitar a área de transferência, com base no módulo de referência (1,2x0,8), e a área de manobra, com base em um círculo com diâmetro de 1,5 metros (ABNT NBR 9050/2020). Os sanitários acessíveis (Figura 16) no aeroporto possuem dimensões de 1,80x1,85metros, atendendo as necessidades dos usuários e, conseqüentemente, a normativa.

Figura 16 – Banheiro acessível



Fonte: Acervo da autora (2020)

As bacias sanitárias acessíveis (Figura 17) devem estar com uma altura de 0,43 a 0,45 metros do piso, as barras de apoio retas dispostas na horizontal devem possuir comprimento mínimo de 0,80 metros e fixadas a uma altura de 0,75 metros do piso, com distância de 0,40 metros entre o eixo da bacia e a face da barra e distância de 0,50 metros da borda frontal da bacia, as barras verticais devem possuir um comprimento mínimo de 0,70 metros, a 0,10 metros acima da barra horizontal e 0,30 metros da borda frontal da facia sanitária. Na parede do fundo da bacia sanitária também deve ser instalada uma barra reta na horizontal, com comprimento mínimo de 0,80 metros, a 0,75 metros de altura do piso, com distância máxima de 0,11 metros da face externa à parede e 0,30 metros além do eixo da bacia (ABNT NBR 9050/2020).

Figura 17 – Bacia sanitária



Fonte: Acervo da autora (2020)

Seguindo as recomendações da norma para posicionamento das barras de apoio, foram realizadas as medições e algumas dimensões estavam em conformidade com a norma, no entanto, a altura das barras, no sentido horizontal, do piso eram de 0,5 metros e a altura da barra vertical em relação ao piso era de 0,80 metros (não atendendo a normativa). Os lavatórios por sua vez, foram medidos e possuem a altura de 90 cm (Figura 18).

Figura 18 – Lavatórios

Fonte: Acervo da autora (2020)

Os lavatórios podem conter barras de apoio, para auxílio de pessoa em cadeira de rodas, podendo ser horizontais e verticais, e devem possuir torneiras acionadas por alavancas ou sensores (ABNT NBR 9050/2020).

Para garantir a área de circulação e manobra nos banheiros, deve-se atender a largura mínima de 1,50 metros (ABNT NBR 9050/2020). A porta de acesso, por sua vez deve apresentar largura mínima de 90cm e abrir para fora. Apesar da porta do banheiro de deficiente do aeroporto apresentar 1,30 m, ela não atende a recomendação quanto ao modo de abrir.

Quanto aos sanitários acessíveis no Parque Zé Bolo Flô, ponto turístico de Cuiabá-MT, Machado (2019) expõe a existência de sanitários, no entanto, fechados, pois não foram inaugurados e em quantidades insuficientes, ou seja, não atendem ao mínimo de acessibilidade.

Silva (2018) analisou a acessibilidade dos sanitários no Parque Tia Nair em Cuiabá-MT, outro ponto turístico da cidade, e mostrou que eles não atendem as recomendações para pessoas com deficiência, pois são de difícil acesso e as barras de apoio estão posicionadas de maneira inadequada.

De maneira geral, os banheiros acessíveis possuem o espaço adequado, no entanto, algumas barras de apoio e o modo de abrir a porta não atendem aos padrões normatizados e devem ser reparados pelo aeroporto. Comparando os banheiros do aeroporto com aqueles do Parque Zé Bolo Flô e do Parque Tia Nair, percebeu-se que os sanitários do aeroporto se apresentam em melhores condições.

2.4. Praça de alimentação

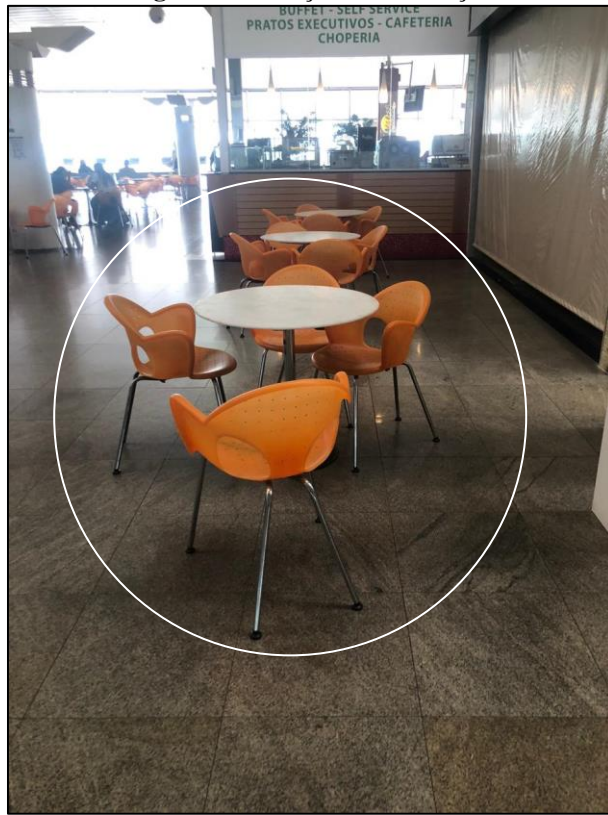
Conforme pode ser observado na Figura 19, existe um amplo espaço na área de alimentação, permitindo fácil deslocamento dos indivíduos. Tratando-se das mesas (Figura 20), possuem largura de 0,80 metros, altura de 0,75 metros, sendo a parte inferior vazada, no entanto, a largura não atende aos requisitos exigidos pela norma.

Figura 19 – Praça de alimentação



Fonte: Acervo da autora (2020)

Figura 20 – Praça de alimentação



Fonte: Acervo da autora (2020)

As mesas acessíveis devem ser facilmente identificadas, devendo garantir o posicionamento, considerando o módulo de referência (1,20x0,80 metros), e áreas de circulação e manobra. O tampo das mesas deve possuir largura mínima de 0,90 metros e altura entre 0,75 e 0,85 metros do piso, e a altura e profundidade sob o tampo da mesa deve ser de no mínimo 0,73 metros e 0,50 metros, respectivamente (ABNT NBR 9050/2020).

O espaço das lanchonetes no Parque Zé Bolo Flô, em Cuiabá-MT, foi avaliado por Machado (2019) como em péssimo estado de conservação, pois possui britas soltas nas áreas comuns, impossibilitando o deslocamento de PCR.

A área da lanchonete no Parque Tia Nair em Cuiabá-MT, avaliada por Silva (2018), possui piso adequado, no entanto, não possui mesas reservadas para pessoas com deficiência e o caixa não possibilita o atendimento de PCD, fazendo com que o mesmo necessite de auxílio.

O espaço destinado para alimentação possui as dimensões adequadas, mediante a norma, e permite o seu uso de maneira segura e confortável. Além disso, pode-se relacionar a condição do espaço de alimentação do aeroporto com outros espaços semelhantes, como do Parque Zé Bolo Flô e do Parque Tia Nair, ambos em Cuiabá-MT, locais que apresentam inadequação para atendimento de pessoas com mobilidade reduzida ou PCR.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo é um setor essencial da economia e está em constante crescimento, sendo assim, qualquer instalação relacionada a esta prática, como o aeroporto, deve estar em conformidade com a normativa para atender todos os públicos, inclusive pessoas com mobilidade reduzida e PCR. Diante disso, o presente trabalho se propôs a avaliar, quanto à garantia de acessibilidade física, o Aeroporto Internacional de Cuiabá - Marechal Rondon, localizado na cidade de Várzea Grande. Registros fotográficos e medições *in loco* foram realizados e a partir dessas informações, compararam-se com as prescrições definidas pela ABNT NBR 9050/2020 - Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Verificou-se que, apesar de haver muitas adaptações para facilitar a locomoção, o aeroporto no geral não apresenta adequações que garantam o melhor atendimento ao passageiro que apresente mobilidade reduzida.

Percebeu-se essa questão, principalmente, pelo fato dos balcões de atendimento não serem acessíveis, o que indica que as pessoas com alguma restrição física precisarão sempre estar acompanhadas, o que limita a liberdade de ir e vir. Outras dimensões foram indicadas e apresentadas no texto como insatisfatórias e podem ser melhoradas.

Tratando-se da qualificação profissional, percebeu-se conhecimentos básicos nos funcionários, no entanto, insuficientes para informar e auxiliar pessoas com mobilidade reduzida e PCR de maneira adequada, sendo assim, existe a necessidade de treinamento para oferecer um atendimento de qualidade e com maior conforto e segurança para os clientes.

Sendo assim, esse trabalho pode ser utilizado como base para se avaliar o conforto dos aeroportos sobre uma perspectiva diferente. Não apenas sobre a importância da acessibilidade aos passageiros com mobilidade restrita, até porque isso já deveria ser atendido por lei, mas também sob a ótica do turismo, sobre como essas limitações impactam na atividade turística e, consequentemente, financeira para os destinos.

REFERÊNCIAS

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**, 2020.

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. **RESOLUÇÃO Nº 280**, de 11 de Julho de 2013.
BRASIL, MINISTÉRIO DE TURISMO. **A importância da acessibilidade para o turismo**. 2016. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/6066-a-import%C3%A2ncia-da-acessibilidade-para-o-turismo.html>. Acesso em: 31 ago. 2019.

AVIAÇÃO COMERCIAL. **Junkers**. Disponível em: <<https://www.aviacaocomercial.net/junkers.htm>>. Acesso em: 02 dez 2020.

BRASIL, MINISTÉRIO DO TURISMO. **Turismo e acessibilidade**: manual de orientações. 2. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL, MINISTÉRIO DO TURISMO. **Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos**. Vol. II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

CENTRO-OESTE AIRPORTS. **Cuiabá Internacional Airport**: sobre o aeroporto. 2019. Disponível em: <http://centroeste-airports.com.br/cuiaba-sobre-o-aeroporto/>. Acesso em: 27 nov 2020.

FERRES, Sofia Perez. **Turismo acessível**. 2006. Disponível em: <http://styx.nied.unicamp.br:8080/todosnos/acessibilidade/textos/turismo_acessivel.html> Acesso em: 30 ago 2020.

INFRAERO, Aeroportos. **Aeroporto Internacional – Cuiabá MT**: aeroporto concedido. Disponível em: <https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-cuiaba-varzea-grande-marechal-rondon-mt/>. Acesso em: 19 ago 2020.

INFRAERO, Aeroportos. **Aeroporto Internacional de Cuiabá – Marechal Rondon**. Disponível em: <https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-cuiaba-marechal-rondon/sobre-o-aeroporto/historico/>. Acesso em: 12 ago19.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4º ed. São Paulo, Atlas S/A, 2002.

GOUVÊA, V. B. **Contribuição ao Estudo de Terminais Urbanos de Passageiros**. Rio de Janeiro: IME, 1980.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos metodologia científica**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MACHADO, E. P. **A importância da acessibilidade no Parque Estadual da Saúde “Zé Bolo Flô” em Cuiabá/MT para a inclusão social e o turismo**. 30 pág. Instituto Federal de Cuiabá, 2019.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa Social**: teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

OLIVEIRA, L. D. S. **Turismo de lazer e acessibilidade no Parque das Águas em Cuiabá – MT**. 27 pág. Instituto Federal de Cuiabá, 2019.

SASSAKI, R. K. Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação. **Revista Nacional de Reabilitação**

(**Reação**). São Paulo, Ano XII, mar./abr. 2009.

SASSAKI, R. K. **Inclusão, Construindo uma Sociedade para Todos**. Rio de Janeiro: WVA, 1997.

SILVA, G. S. **Turismo e inclusão social: um estudo de caso sobre acessibilidade no Parque Tia Nair em Cuiabá-MT**. 31 pág. Instituto Federal de Cuiabá, 2018.

TADINI, R. F.; MELQUIADES, T. **Fundamentos do Turismo**. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010.

UNITED NATIONS. **Barrier-Free Tourism for People with Disabilities in the Asian and Pacific Region**. New York: UnitedNationsPublication, 2003.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Recommendations on Accesible Tourism**. Madri: UNWTO, 2013.