

Turismo, lazer e acessibilidade em ilhas de Belém e Barcarena (Pará, Brasil): um estudo sobre o transporte fluvial

Sandra G.S. Nogueira* Irailce Fagundes**
Rubens da Silva Ferreira***
Universidade Federal do Pará (Brasil)

Resumo: O estudo discute a acessibilidade em relação ao uso do transporte fluvial para turismo e lazer por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, considerando o papel desse modal para as populações amazônicas. No plano teórico, a discussão está concentrada nos conceitos de turismo, meios de transporte e acessibilidade. Esse último conceito é considerado condição necessária para a vivência do turismo e do lazer de forma inclusiva. Com base na pesquisa bibliográfica, documental e de campo, os dados foram coletados em setembro e outubro de 2022, e janeiro de 2023. Esse procedimento envolveu o uso de duas checklists, elaboradas com base na NBR 15450/2006: uma reservada aos locais de embarque/desembarque de passageiros e outra para as embarcações que realizam travessias da cidade de Belém para a Ilha do Combu e de Cotijuba, e para a Ilha das Onças, em Barcarena. O estudo evidenciou a conformação de uma zona cinzenta de cidadania, na qual pessoas com deficiência e mobilidade reduzida permanecem à espera de seu reconhecimento como sujeitos de direito no acesso ao turismo e ao lazer nos espaços insulares investigados.

Palavras-chave: Turismo acessível; Transporte aquaviário; Acessibilidade; Pessoas com deficiência.

Tourism, leisure, and accessibility in Belém and Barcarena Islands (Pará, Brazil): a study on river transport

Abstract: The study analyzes accessibility to river transport for tourism and leisure by people with disabilities and reduced mobility and explores its importance for the Amazonian population. On the theoretical level, the discussion centres around the concepts of tourism, modes of transport and accessibility. This last concept is considered a necessary condition for experiencing tourism and leisure in an inclusive manner. Based on bibliographic, documentary, and field research, the data was collected in September and October of 2022, and January 2023. This procedure involved the use of two checklists based on NBR 15450/2006: one for passenger embarkation/disembarkation points and another for boats crossing from the city of Belém to the islands of Combu and Cotijuba, and to the island of Onças in the city of Barcarena. The study highlighted the configuration of a grey area of citizenship, in which the people with disabilities and reduced mobility remain awaiting recognition as subjects with the right to access tourism and leisure in the investigated island spaces.

Keywords: Accessible tourism; Waterway transportation; Accessibility; Disabled people.

* E-mail: sandragisa07@gmail.com; <https://orcid.org/0009-0002-1786-430X>

** E-mail: irailcebarboza@gmail.com; <https://orcid.org/0009-0007-6617-8038>

*** E-mail: rubenspa@yahoo.com; <https://orcid.org/0000-0002-2739-1182>

Cite: Nogueira, S.G.S.; Fagundes, I. & Ferreira, R. S. (2025). Turismo, lazer e acessibilidade em ilhas de Belém e Barcarena (Pará, Brasil): um estudo sobre o transporte fluvial. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 23(1), 57-72. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2025.23.004>

1. Introdução

Como atividade marcada pela circulação de pessoas entre municípios, estados e países, o turismo está diretamente relacionado à mobilidade humana. Sobre esse ponto, Kunz e Tosta (2014) ressaltam que o turismo pode ser compreendido como um fator de movimento voluntário e temporário, motivado por diversas razões, sejam elas sociais, culturais ou econômicas, entre outras. Na experiência proporcionada pelo contato com as realidades de outros espaços geográficos, pessoas e modos de vida, e ao lado do usufruto de produtos e serviços turísticos, o transporte corresponde a um fator essencial ao turismo bem-sucedido e inclusivo.

Ao considerar os tipos de transportes de passageiros disponíveis atualmente no mundo, enquanto modalidade aquaviária, o transporte fluvial é muito utilizado na região amazônica, notadamente em função da geografia entrecortada por rios. Ademais, historicamente as populações, os bens e os serviços na Amazônia têm circulado pelos rios, igarapés, furos e paraná-mirins (Ximenes, 1992) por meio de uma variedade de embarcações, desde as mais simples, confeccionadas de um único tronco de árvore, até as mais sofisticadas, a exemplo dos navios e dos *ferryboats*.

Para os turistas, os rios amazônicos representam a porta de acesso aos atrativos turísticos disponíveis nos espaços não continentais, oferecendo a oportunidade de lazer e de fuga temporária da dinâmica dos grandes centros urbanos. O simples ato de navegar pelos rios em qualquer tipo de embarcação já oferece, por si só, a experiência de contemplação do domínio das águas e da floresta, ambos permeados pelos elementos constitutivos e fantásticos da cultura amazônica.

Diante do contexto apresentado acima, o objetivo deste estudo consiste em discutir a acessibilidade em relação ao uso do transporte fluvial para o turismo por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Isso se dá em razão da importância desse tipo de transporte para os moradores das comunidades ribeirinhas, para os residentes em busca de lazer e recreação, bem como para os turistas que desejam conhecer as ilhas do Combu e de Cotijuba, em Belém, e, a Ilha das Onças, em Barcarena, localizadas no estado do Pará. Desse modo, a questão colocada para investigação é: as embarcações que realizam o transporte para essas ilhas atendem a algum ou a alguns critérios de acessibilidade previstos na NBR 15450/2006?

No âmbito do turismo, a acessibilidade é um tema que vem ganhando maior visibilidade nos últimos anos (Domingues, 2013; Duarte *et al.*, 2015; Nascimento, 2018), haja vista que pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, idosos, mulheres grávidas e crianças também se deslocam. Nessa perspectiva, verifica-se uma produção acadêmica dentro do que vem sendo chamado de turismo acessível, definido por Duarte *et al.* (2015) como aquele que visa a inclusão das pessoas com deficiência, com a finalidade de ampliar a participação de todos na atividade turística e oportunizar o acesso a atividades para diferentes grupos.

A acessibilidade é um conceito que tem promovido discussões sobre ações de inclusão em diversas atividades, ambientes, serviços e produtos, considerando os direitos e a autonomia das pessoas com ou sem deficiência. Importante nessa discussão tem sido a participação ativa do Movimento de Inclusão Social das Pessoas com Deficiência que, no Brasil, tem suas origens nos anos de 1970.¹

O Brasil possui 17,2 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência. Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2019), cerca de 8,4% da população encontra-se nessa condição, estando assim distribuída: deficiência física (membros inferiores): 7,8 milhões de pessoas; deficiência física (membros superiores): 5,4 milhões de pessoas; deficiência visual: 7 milhões de pessoas; deficiência mental: 2,5 milhões de pessoas; deficiência auditiva: 2,3 milhões de pessoas; e mais de uma deficiência: 5,3 milhões de pessoas. No estado do Pará são 680 mil pessoas convivendo com deficiência em pelo menos uma de suas funções. Entretanto, é perceptível que o Estado precisa avançar em termos de acessibilidade diante das dificuldades que persistem na circulação dessas pessoas nos espaços públicos e privados, inclusive no que diz respeito ao transporte, apesar de toda a legislação e das normas em vigência no país.

Considerando a realidade apresentada, o estudo é conduzido com base na pesquisa bibliográfica, documental e no levantamento in loco. A busca de fontes foi conduzida no *Google Scholar* para a identificação de artigos científicos e trabalhos apresentados em eventos centrados no tema do turismo e da acessibilidade. A pesquisa documental foi conduzida utilizando a Norma Brasileira (NBR) n. 15450/2006 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), o Inventário da Oferta Turística da Prefeitura de Belém (PA) e de Barcarena (PA) e a legislação federal sobre acessibilidade para pessoas com deficiência. A parte empírica foi recolhida nos meses de setembro e outubro de 2022, e janeiro de 2023, por meio de levantamento in loco apoiado em duas *checklists* aplicadas aos locais de

embarque/desembarque de passageiros e às embarcações que realizam o transporte coletivo de pessoas para a Ilha do Combu e Cotijuba, em Belém, e para a Ilha das Onças, em Barcarena. Esses dados foram complementados por dados estatísticos do IBGE para contextualizar a realidade investigada, bem como pelo registro fotográfico das condições de acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no transporte fluvial.

Feitos os esclarecimentos iniciais, o artigo segue dividido em cinco partes após esta introdução. Na parte primeira, faz-se necessária uma discussão teórica sobre turismo, transporte fluvial e acessibilidade. A parte segunda contempla a exposição do desenho metodológico do estudo, que incluiu visitas in loco aos locais de embarque/desembarque, a algumas embarcações e a alguns restaurantes para a recolha de dados e produção de registros fotográficos. Na terceira parte é apresentada a caracterização da Ilha do Combu e de Cotijuba, em Belém, e da Ilha das Onças, em Barcarena. Na parte quarta, tem-se o resultado do estudo, com a discussão dos dados obtidos por meio da observação e da aplicação de *checklists* nos locais de embarque/desembarque e nas embarcações. Os registros fotográficos complementam o material empírico ao mostrar ao leitor a realidade observada no transporte fluvial de Belém para as ilhas próximas à capital. A análise aponta para a conformação de uma espécie de zona cinzenta de cidadania, isto é, de uma lacuna na qual pessoas com deficiência e mobilidade reduzida permanecem na expectativa da efetividade do direito ao turismo e ao lazer nos espaços insulares na Amazônia brasileira. Por fim, tem-se as considerações finais, em que se destaca o caráter ainda fragmentário do atendimento das necessidades desse segmento da população no que diz respeito à acessibilidade.

2. Turismo e transporte fluvial: uma discussão necessária

O turismo é uma atividade complexa e com muitas definições que colaboram para o seu entendimento, relacionando-se ao lazer e à recreação, e que demanda condições para o deslocamento das pessoas pelo ambiente aéreo, terrestre e aquático, pelo espaço continental e insular e pelas áreas urbanas e rurais. Isso significa dizer que os transportes também viabilizam a mobilidade humana no uso do tempo livre, em busca de distração, diversão e/ou descanso. Partindo dessa premissa, o turismo e os diferentes modais precisam ser discutidos na perspectiva da acessibilidade, a fim trazer para o debate questões que cerceiam a experiência turística de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Ao considerar a oferta turística, o transporte se destaca por viabilizar a interligação dos destinos na realização das experiências do turista ao longo da viagem (Simon; Gastal *et. al.*, 2014). Entre essas experiências e a depender do tempo de duração da viagem e do modal escolhido, o deslocamento em si pode proporcionar trocas culturais, afetivas, cognitivas e informacionais entre o turista e as pessoas da sociedade de acolhida, bem como a contemplação das belezas naturais do lugar e da paisagem moldada pelos seres humanos, contribuindo, assim, para a sensação de bem-estar de quem viaja.

A importância dos transportes para o turismo é enfatizada por Page (2013: 295), que os considera parte integrante do sistema turístico, uma vez que “[...] conecta a região geradora e as regiões de destinação [...]”. Como elemento que viabiliza o acesso ao destino, o transporte é considerado e discutido no processo de planejamento da viagem, sendo avaliado em termos de custo/benefício, motivo pelo qual não está desconectado da experiência do viajante. Dessa maneira, aspectos como comodidade e acessibilidade são fundamentais para que as expectativas do turista sejam minimamente atendidas.

Entre os modais disponíveis, o enfoque está direcionado neste estudo ao transporte fluvial, muito utilizado pelas populações amazônicas. Meguis (2018) mostra que o transporte fluvial faz parte da categoria de transporte flúvio-marítimo, composta pelo marítimo (mares), hidroviário (lagos, rios e canais) e fluvial. Esse último, em particular, ocorre nos rios naturais ou artificiais, nos igarapés, nos furos e nos lagos. Em geral, o transporte fluvial pode ser caracterizado pela velocidade reduzida e pelos baixos custos operacionais.

Ao pensar a relação entre os rios e o transporte fluvial na Amazônia, há de se entender que, para os ribeirinhos, eles correspondem às ruas² que, nas cidades, estão a serviço dos pedestres, dos ciclistas e dos veículos automotores. O trânsito regular de embarcações entre as ilhas que formam o arquipélago de Belém (PA) satisfaz necessidades cotidianas de mobilidade como ir ao trabalho, à escola, à universidade, ao médico, comprar de alimentos, desfrutar do lazer e, também, experimentar o turismo. Como pode ser entendido, ir e vir pelos rios corresponde a um direito básico para as populações amazônicas, algo que deve estar a serviço de todas as pessoas, inclusive daquelas que convivem com algum tipo de deficiência, seja na condição de residentes ou de turistas.

Como transporte predominante na região amazônica, o modal fluvial pode ser representado por barcos, lanchas e rabetas. Essas embarcações são construídas em estaleiros por engenheiros navais ou por pessoas que herdaram o conhecimento repassado ao longo das gerações familiares, conforme retrata Gualberto (2009) com base em pesquisa realizada no município de Vigia de Nazaré, no Pará. Registra esse autor que as pequenas embarcações feitas do tronco das árvores já eram de domínio dos indígenas. No século XVIII, o trabalho de catequese feito pelos padres jesuítas introduziu o modo europeu de construir. Dessa maneira, os indígenas tornaram-se especialistas na arte da carpintaria pelo:

[...] processo de miscigenação cultural, que fomentou ao longo dos séculos, o surgimento de mestres carpinteiros autônomos e seus aprendizes, que vão desenvolver seus saberes nas beiras de rios, lagos, igarapés e nas orlas marítimas, fazendo surgir o barco de características amazônicas [...] (Gualberto, 2013: 3).

Na Amazônia, as embarcações ainda são fabricadas em madeira, com pouca tecnologia ou modificações na estrutura ao longo dos anos. Nesse sentido, a ANTAQ (2013) aponta que as linhas que fazem o transporte de passageiros na região apresentam tecnologia ultrapassada e possuem idade superior a 10 anos. A Agência enfatiza que o Estado não fornece subsídios para a resolução desses problemas que, aos passageiros, causam desconforto, falta de segurança e higiene. E de acordo com as análises de Nazaré (1993), as obras de infraestrutura para o transporte fluvial na Amazônia nas décadas de 1970 e 1980 foram projetadas com viés econômico, priorizando a exportação dos recursos minerais e da floresta em detrimento às necessidades de mobilidade de suas populações.

Investimentos na infraestrutura para o transporte fluvial podem proporcionar melhoria na qualidade de vida das populações ribeirinhas que diariamente utilizam os rios em seus deslocamentos entre as ilhas e o continente. Além disso, a melhoria nas condições de circulação de passageiros nos terminais hidroviários, portos, trapiches, pontes e rampas afeta positivamente o turista em seu projeto de conhecer os atrativos turísticos nas áreas insulares. Com efeito, a acessibilidade representa um fator importante na oferta do transporte fluvial e na segurança de residentes e viajantes, motivo pelo qual deve ser objeto de análises e de estudos técnicos amparados na legislação e nas normas pertinentes, bem como na consulta à população-alvo ao longo da concepção, da execução e da entrega de qualquer projeto com essa finalidade.

3. Acessibilidade: um direito, muitos desafios

Embora o Brasil seja reconhecido como um dos países com a melhor legislação para pessoas com deficiência, ela ainda carece de efetivação. A Lei n. 7.853 (1989), promulgada para assegurar o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas com deficiência, e sua efetiva integração social, só foi regulamentada dez anos depois pelo Decreto n. 3.298 (Brasil, 1999), evidenciando o nível de prioridade dado a esse segmento vulnerável da população no que diz respeito ao pleno exercício de seus direitos.

Em dezembro de 2000, outras duas importantes normas foram instituídas. A Lei n. 10.048 (2000) conferiu atendimento prioritário, reserva de assentos nos transportes coletivos e adaptações nos logradouros e prédios públicos para facilitar o acesso e o uso por diferentes grupos de pessoas, incluindo pessoas com deficiência. A Lei n. 10.098 (2000) introduziu normas e regras gerais para a promoção da acessibilidade e eliminação das barreiras nos espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios, nos meios de transporte e de comunicação que afetam a vida das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A Lei n. 13.146 (2015), conhecida como Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – LBI ou como Estatuto da Pessoa com Deficiência não apenas reitera a acessibilidade como um direito como também amplia as garantias quanto ao uso dos serviços de transporte e quanto à mobilidade. Nessa perspectiva, a acessibilidade é definida como a:

[...] possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida [...] (Lei n. 13.146, 2015, não paginado).

No que diz respeito ao transporte, a LBI contemplou os serviços oferecidos pela via terrestre, aquaviária e aérea, estabelecendo que os veículos coletivos, as instalações, as estações, os portos e os

terminais sejam acessíveis em todo o território nacional, a fim de garantir o uso por todas as pessoas. A partir da promulgação da LBI, em 2015, a acessibilidade se tornou obrigatória com a renovação das frotas das empresas de transporte de fretamento e de turismo.

Reivindicada desde os anos de 1980 pelas pessoas com deficiência e esparsamente posta em execução pelo Poder Público e pela iniciativa privada, a acessibilidade ainda enfrenta obstáculos para ser usufruída como direito de fato. Além das barreiras físicas, Devile (2009) destaca as barreiras atitudinais, manifestas, entre outras formas, quando a pessoa com deficiência enfrenta obstáculos na comunicação e na interação social, ou na falta de qualificação de quem presta o serviço.

Em um recorte no setor do turismo, em outros problemas, nota-se a preocupação das grandes e médias empresas quanto à contratação de funcionários bilíngues, em contraste com a baixa procura por intérpretes da Língua Brasileira de Sinais – Libras. Diante desse vácuo na cidadania, autores como Magalhães e Schueler (2020) questionam qual é o real papel das políticas públicas de turismo em relação à pequena parcela de locais turísticos que possuem inclusão parcial inclusão de acessibilidade para pessoas com deficiência – e baixa mobilidade –, e qual é a real aplicabilidade dos projetos de infraestrutura que visam apenas o ganho econômico e não o bem-estar das pessoas, de forma a dificultar ou a restringir o acesso a determinados locais, principalmente naqueles considerados turísticos.

Na discussão sobre acessibilidade, entende-se que o assunto precisa ser mais debatido no campo do Turismo, uma vez que o tema permeia a atividade turística, o lazer e os transportes na concepção de uma cidadania inclusiva. Ademais, em março de 2007, na cidade de Nova Iorque, o Brasil e outros países ratificaram o turismo como um direito, de maneira que os Estados devem adotar medidas necessárias para assegurar o acesso de pessoas com deficiência aos locais e às atividades turísticas (Decreto n. 6.949, 2009). Na perspectiva de Peixoto e Neumann (2009: 147), o “[...] turismo acessível para todos significa fazer viagens e destinos, produtos e informação turística apropriada para todos aqueles que têm necessidades especiais ao nível de acessibilidade [...]”. Logo, o turismo acessível supera a segregação entre quem convive com alguma deficiência, possui mobilidade reduzida ou encontra-se no gozo de sua plenitude física e intelectual (Mendes; De Paula, 2008; Devile; Jesus; Cruz, 2011), oportunizando o convívio entre as diferenças, a socialização e o bem-estar das pessoas.

No que diz respeito aos dois grupos mencionados acima, a legislação pertinente assim os distingue (Lei n. 10.048, 2000; Lei n. 10.098, 2000): a) pessoa com deficiência: aquela que convive com impedimento físico, mental, intelectual ou sensorial de longo prazo e que, afetada por barreiras diversas, tem restringida a sua efetiva participação na sociedade; b) pessoa com mobilidade reduzida: aquela que, por qualquer razão, encontra-se temporária ou permanentemente em condição de dificuldade de locomoção, de flexibilidade, de coordenação motora ou de percepção, contemplando criança de colo, pessoa idosa, gestante, lactante e pessoa obesa. Assim, Duarte e Lemos (2017) são precisos ao afirmar que o turismo acessível contribui para a integração social de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida à sociedade, devendo ser orientado pelo princípio da igualdade na prestação de serviços enquanto responsabilidade social.

4. Metodologia

Este estudo caracteriza-se como de abordagem qualitativa, com recurso à pesquisa bibliográfica, documental e de campo (Hammersley; Atkinson, 2022; Punch, 2021). Tais escolhas se devem às próprias condições da realidade pesquisada, uma vez que se buscou conhecer as características das condições do transporte fluvial em ilhas de acesso relativamente fácil aos residentes de Belém e aos turistas. Nesse sentido, a localização, a seleção e a análises de estudos anteriores sobre esse modal, bem como sobre o turismo, o turismo acessível e a acessibilidade foram realizadas no *Google Scholar* como atividades de praxe em qualquer empreendimento investigativo (Eco, 2008; Gil, 2008). Por sua vez, a conexão do tema com a cidadania de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida impôs não somente a busca de legislação pertinente, como também de normas técnicas que orientassem as condições de acessibilidade em terminais, portos, áreas de embarque/desembarque e transportes. Outros documentos importantes para o embasamento do estudo foram, respectivamente, o Inventário da Oferta Turística da Prefeitura de Belém e de Barcarena.

O instrumento de coleta de dados adotado correspondeu a duas *checklists* elaboradas com base na NBR 15450/2006, que estabelece critérios e parâmetros para a instalação de equipamentos e adaptação de espaços seguindo os preceitos do desenho universal. Destaca essa norma que os critérios estipulados levam em consideração as “[...] diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente pela população, incluindo crianças, adultos, idosos, pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, com ou sem a ajuda de aparelhos específicos [...]” (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006: 1).

Uma *checklist* foi utilizada para a recolha de dados referentes aos pontos de embarque/desembarque de passageiros, precisamente o Terminal Hidroviário Ruy Barata, o Porto Shalom e o flutuante do Trapiche de Icoaraci. Outra *checklist* foi empregada no levantamento de dados nas embarcações que realizam as travessias entre o continente e as ilhas. Em caráter não exaustivo, alguns itens considerados mínimos foram arrolados nas listas para verificação. Em relação aos locais de embarque/desembarque, procurou-se observar a ocorrência de pisos táteis direcionais e de alerta, sanitários com Símbolo Internacional de Acesso, guarda-corpo, dispositivo de acesso à plataforma flutuante e dispositivo de acesso à embarcação. No que diz respeito às embarcações, procurou-se identificar a existência de assentos preferenciais (inclusive para pessoas obesas), piso antiderrapante, acesso sem degrau, sinalização visual, linhas-guia e área para pessoas usuárias de cadeiras de rodas. Conforme as observações realizadas in loco, os itens listados para verificação recebiam a seguinte pontuação para a indicação das condições de acessibilidade: 2 (dois): atende; 1 (um): atende parcialmente; 0 (zero): não atende. Quanto maior a soma desses pontos, melhor eram satisfeitos os critérios definidos pela NBR 15450/2006.

A parte empírica do estudo ocorreu com idas a campo para a aplicação de *checklists* em três momentos. O primeiro levantamento in loco foi conduzido na manhã do dia 24 de setembro de 2022, no Porto Shalom, localizado no bairro da Cidade Velha, que faz a linha hidroviária intermunicipal Belém/Barcarena, com passageiros interessados no turismo ou no lazer na Ilha das Onças. O levantamento de dados sobre o transporte fluvial para a Ilha do Combu foi realizado no Terminal Hidroviário Ruy Barata, no bairro do Condor, na manhã do dia 15 de outubro de 2022. O terceiro levantamento aconteceu na manhã do dia 8 de janeiro de 2023, no flutuante do Trapiche do distrito de Icoaraci, com saídas para a Ilha de Cotijuba. Nessas idas ao campo, o interesse recaiu na observação das condições de acessibilidade dos locais de embarque/desembarque e nas embarcações que fazem o transporte coletivo de passageiros. Esses dados foram complementados por registros fotográficos, possibilitando a construção da análise pela articulação entre teoria, legislação, norma e evidências sobre a acessibilidade no transporte fluvial.

5. Acessibilidade, turismo e lazer em ilhas de Belém e Barcarena

A recolha de evidências sobre o transporte fluvial compreendeu as travessias realizadas para a Ilha do Combu, de Cotijuba e das Onças (Figura 1).

Figura 1 – As ilhas de Cotijuba e Combu (Belém) e das Onças (Barcarena)



Fonte: Google Earth, 2023.

As ilhas em estudo foram escolhidas devido à proximidade com a capital paraense, apontada pelo Ministério do Turismo (MTur) como tendência turística para 2022 e destino mais procurado na Região Norte³. A partir de Belém, chega-se à Ilha do Combu por transporte fluvial em uma travessia com duração estimada em 15 minutos, à Ilha de Cotijuba em 40 minutos, e à Ilha das Onças, na cidade de Barcarena, em aproximadamente 15 minutos. Não somente a proximidade, como também as características locais e os traços ainda presentes de um modo de vida ribeirinho nessas ilhas atraí

pessoas residentes na capital e turistas para as pousadas, bares e restaurantes que oferecem a possibilidade de bem-estar por meio da fuga temporária da ambiência e do ritmo de vida urbano.

5.1 Caracterização do turismo nas ilhas

As ilhas são expressões geográficas inseridas no complexo rural/urbano pelas diversas relações que mantêm com o continente, seja do ponto de vista social, econômico ou administrativo. A economia interna está centrada no comércio das mercadorias advindas da agricultura familiar, fomentada pelos ilhéus, e possui enorme potencial turístico ao funcionarem como lugares de refúgio para os moradores das cidades continentais que buscam momentos de descanso, tranquilidade e lazer em um ambiente que oferece o contato com a natureza. Desse modo, as ilhas já são comercializadas nos pacotes turísticos das agências, sendo bastante visitadas por turistas interessados nesse tipo de experiência.

O processo de ocupação das ilhas ocorreu de forma diferenciada. Enquanto as maiores como Cotijuba e das Onças foram destinadas à política imigratória do século XIX, as menores como Combu absorveram migrantes nordestinos, pessoas pobres que se deslocaram para Belém por conta própria, ou que não obtiveram sucesso nos projetos de exploração do látex. Conforme Miranda (2015), as ilhas pertencentes a Belém e Barcarena começaram a ser utilizadas com diferentes finalidades a partir do século XX. A elite estrangeira e os novos ricos pela exploração econômica do látex, das sementes da seringueira (*Hevea brasiliensis*, M. Arg.), de madeira e da castanha-do-pará costumavam desfrutar de momentos de lazer na Ilha de Mosqueiro e de Outeiro. A Ilha de Cotijuba, por sua vez, foi utilizada para fins correccionais de menores entre 1930 e 1960, e, posteriormente, para o recolhimento de criminosos e presos políticos até 1977, quando a Colônia Penal foi desativada.

O turismo mais praticado na Ilha do Combu e das Onças é denominado excursionismo, no qual passa-se menos de 24 horas no destino, o que se justifica pela proximidade com a capital, Belém, e pela quase inexistência de serviços de hospedagem. Na Ilha de Cotijuba, Pereira (2019) observa outras práticas, como o ecoturismo, o turismo de segunda residência e o turismo de base comunitária. Nessa ilha, verifica-se a oferta mais estruturada de serviços turísticos (transporte, pousadas, bares e restaurantes) distribuídos ao longo de suas praias de água doce, como a da Saudade, a do Amor, Vai-Quem-Quer e Flexeira.

Ilha das Onças

A Ilha das Onças pertence ao município de Barcarena (PA) e integra a Baía do Carnapijó, formada por Barcarena, pela Ilha das Onças e pela Ilha Trambioca. A ínsula está localizada à margem esquerda do rio Pará, a noroeste de Belém, ocupando uma área de 96 km². A proximidade à capital atrai, sobretudo, visitantes de Belém que procuram por lazer e tranquilidade. Apesar de possuir poucos equipamentos turísticos, a beleza cênica em si já constitui um atrativo, seja pela paisagem formada pelo encontro das águas com a vegetação de várzea, seja pelo pôr-do-sol contemplado nos restaurantes ou das embarcações durante a travessia de retorno a Belém.

Torres (2010) ressalta que a Ilha das Onças, assim como outras localizadas no entorno da capital, destaca-se pela extração do açaí, uma das principais fontes de renda e de subsistência dos ilhéus, seguida pela pesca de camarão-da-amazônia (*Macrobrachium amazonicum* Heller, 1862) e peixes durante os períodos de entressafra do fruto. O turismo é uma atividade em expansão, aumentando o fluxo de pessoas na ilha aos fins de semana, feriados e nos meses de férias. A infraestrutura para visitantes e turistas ainda é incipiente, mas há potencial para crescer no cenário do turismo como as ilhas do Combu e de Cotijuba, que possuem produtos turísticos mais bem estruturados. Nesse sentido, especula-se que a Ilha das Onças poderá se tornar um polo de condomínio de luxo⁴. Caso isso ocorra, os estudos de impacto ambiental e os licenciamentos deverão ser rigorosos diante dos efeitos desses empreendimentos no solo, na vegetação, no rio, na fauna e na vida dos moradores.

Na atualidade, a Ilha das Onças possui dois restaurantes (O Rusty na Ilha e Recanto Aymoré) localizados no Furo do Nazário, e uma hospedaria (Casa do Celso), que funciona no Furo Grande. Cada um desses serviços oferece experiências diferenciadas. O Rusty na Ilha possui decoração e cenários projetados para os registros fotográficos que alimentam os perfis de seus visitantes nas mídias sociais. O Recanto Aymoré oferece decks para banho no rio e quartos para hospedagem. Concebida em uma proposta de sustentabilidade pelo uso de energia solar, captação de água da chuva, artesanato produzido com materiais reciclados e outras práticas, a Casa do Celso não só oferece hospedagem e refeições, como também proporciona aos visitantes e turistas o contato com a rotina de uma família que mora na ilha.

A Ilha das Onças possui atrativos culturais e de interesse histórico pouco conhecidos pelos visitantes e turistas. O Inventário da Oferta Turística de Barcarena (Secretaria de Estado de Turismo do Pará,

2011) registra o Engenho Boa Vista, o Engenho Velho e a Olaria Landi que, pelo emprego da mão de obra de pessoas escravizadas, movimentaram a economia do município no século XIX e início do século XX. Durante a travessia de Belém para a ilha, ao longe avista-se as ruínas e o trapiche do que foi a "Uzina Vitória", pertencente à sociedade anônima *Oleifice Nazionale*, sediada em Gênova (Emmi, 2008). Entre os anos de 1930 e 1970, esse empreendimento dirigido pelos italianos Giuseppe Turchi e Antonio Mazzini operou com a força de trabalho de migrantes nordestinos no beneficiamento de borracha e sementes oleaginosas (Emmi, 2013). As ruínas que resistem sob a vegetação fornecem ao observador um panorama da situação do patrimônio industrial em Belém e áreas próximas, carentes de estudo, de proteção e de conservação em comparação a outros bens culturais.

Ilha de Cotijuba

A Ilha de Cotijuba pertence ao Distrito Administrativo do Outeiro e faz fronteira com a Ilha de Paquetá, Ilha Nova e Ilha de Jutuba, a sudeste, Ilha de Tatuoca, a nordeste, e Baía do Marajó, ao norte. Está localizada a 33 km do centro da capital e a 9 km do Distrito de Icoaraci, em linha reta. Cotijuba é a terceira maior ilha do arquipélago de Belém, possuindo aproximadamente 15,8071 km² de extensão territorial, cerca de 15 km de praias e uma população estimada em 9.000 habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010; Coordenadoria Municipal de Turismo de Belém, 2019).

Os meios de transporte utilizados por moradores, turistas e visitantes em Cotijuba são bondinhos, motorretes, charretes e mototáxis. Os únicos automóveis permitidos na ilha são destinados aos serviços de saúde e segurança, motos de até 250 cilindradas e veículos utilizados na produção agrícola. Embora Cotijuba seja muito procurada por seus atrativos naturais, com praias banhadas pela baía do Marajó, ao desembarcar no Terminal Hidroviário Poeta Antônio Tavernard tem-se mais adiante a visão das ruínas do Educandário Nogueira de Farias, transformado em Colônia Penal nos anos de 1930 e descrito como "[...] sem condições de visitação interna, apenas a apreciação externa. Não faz parte de roteiros turísticos locais e não recebe manutenção ou atenção do poder público para sua conservação [...]" (Coordenadoria Municipal de Turismo de Belém, 2019: 295). O turismo excursionista está direcionado às praias do Farol e Vai-Quem-Quer, enquanto as praias do Amor e da Saudade concentram o turismo de segunda residência. As praias a Oeste, por sua vez, atraem o turismo ecológico (Pereira; Tavares, 2020).

A atividade turística em Cotijuba teve início na década de 1980, após o fechamento da Colônia Penal. A partir desse período, o turismo foi se intensificando rapidamente, produzindo a expansão do processo de metropolização e, com isso, mudanças na paisagem, na vida e nos hábitos dos ilhéus (Pereira; Tavares, 2020). Nessa direção, informam Bello e Hüffner (2012) que os próprios moradores realizaram doações de lotes de terra a terceiros, resultando no aumento populacional por residentes de Belém desejosos de uma segunda residência na ilha, notadamente para fins de descanso e lazer.

Nos estudos de Hüffner e Tavares (2020), verifica-se três importantes ações que contribuíram para a expansão progressiva da atividade turística em Cotijuba. A primeira ação corresponde à criação de uma linha diária de transporte pela PMB em 1994, que contribuiu para o turismo de massa. O segundo fator remete ao de 2000, quando a Prefeitura construiu o Terminal Hidroviário Poeta Antônio Tavernard na ilha, possibilitando a atracação de embarcações com maior capacidade de transporte de passageiros. A terceira ação foi a instalação de energia elétrica na primeira década deste século,⁵ beneficiando moradores e permitindo a oferta de melhores serviços nas pousadas, nos bares e nos restaurantes. Em seu conjunto, essas condições culminaram no desenvolvimento desordenado de Cotijuba, que atualmente enfrenta problemas de saneamento, abastecimento de água, desmatamento e produção de lixo.

Ilha do Combu

Localizada às margens do Rio Guamá, próximo à Ilha do Murutucum e circundada pelos furos Benedito e Paciência, a Ilha do Combu é a quarta maior da Belém insular. Com uma extensão territorial de aproximadamente 15,57 km², a insula foi declarada Área de Preservação Ambiental - APA pela Lei estadual n. 6.083, de 13 de novembro de 1997 (Coordenadoria Municipal de Turismo de Belém, 2019). Às margens dos igarapés e furos do Combu funcionam diversos bares e restaurantes muito procurados por visitantes e turistas aos finais de semana, feriados e nos meses de férias.

O transporte fluvial é o único meio de acesso à ilha. As saídas regulares são feitas pelo Terminal Hidroviário Ruy Barata, localizado na Praça Princesa Isabel, no bairro da Condor. A Cooperativa Mista da Ilha do Combu - Coopmic e a Cooperativa de Transportes Escolar e Alternativo da Ilha do Combu e Adjacentes - Coopertrans são responsáveis pela travessia nas voadeiras que agradam os passageiros pela velocidade e oportunidade de contato com o rio.

Segundo Dergan (2006), a ocupação da Ilha do Combu se deve a grupos indígenas, quilombolas e, posteriormente, no final do século XIX, aos migrantes nordestinos atraídos pela exploração da borracha. A atividade extrativista centrada na exploração do açaí, do palmito e do cacau continua a ser a principal fonte de renda das famílias que vivem nas comunidades constituídas às margens da ilha. O turismo e o lazer foram progressivamente introduzidos a partir da década de 1980, ensaiados pelo acolhimento de pesquisadores de instituições de ensino e de pesquisa do continente que se dirigiam ao Combu para realizar estudos sobre os mais diferentes temas.

Na Ilha do Combu prevalece o turismo excursionista. Conforme Rodrigues (2019), agências de *river tour* comercializam passeios com guias turísticos em embarcações que realizam paradas em locais predeterminados, entre eles, uma fábrica de chocolate artesanal, que utiliza matéria-prima nativa e já se tornou uma referência na ilha. Os serviços turísticos e as atividades de lazer são procurados por moradores do continente em Belém, do interior do Pará, de outras cidades brasileiras e de outros países.

Além da gastronomia, com opções de refeição que incluem pescados como filhote (*Brachyplatystoma filamentosum*) e tambaqui (*Colossoma macropomum*), bebidas e sucos de frutas regionais, os bares e restaurantes na Ilha do Combu oferecem música eletrônica e ao vivo, trilhas, passeio à fábrica de chocolate e infraestrutura diferenciada aos visitantes. Alguns estabelecimentos dispõem de transporte próprio, loja de artesanato, parquinhos, piscinas para adultos e crianças e deck para o banho de rio. O Inventário da Oferta Turística (Coordenadoria Municipal de Turismo de Belém, 2019) registra a existência de 28 restaurantes, dos quais seis são identificados como acessíveis.

Por estar muito próxima à Belém continental, a Ilha do Combu oferece aos visitantes e turistas uma pequena amostra da Amazônia. Como área protegida, empreendimentos poluidores, obras de terraplanagem e atividades que representem ameaça à biota regional são proibidas, assim como o uso indiscriminado de biocidas (Pará, 1997). Ainda assim, diante da expansão dos serviços turísticos, a Ilha do Combu precisa ser monitorada constantemente pelos órgãos competentes para que não venha a ser impactada negativamente no que preserva de suas características biossocioculturais.

6. Acessibilidade nos locais de embarque / desembarque e nas embarcações

O Terminal Hidroviário Ruy Barata recebe os passageiros que fazem o embarque para a Ilha do Combu. Localizada na praça Princesa Isabel, no bairro da Condor, a estrutura de 300 m² foi inaugurada no dia 31 de outubro de 2020, na gestão do então Prefeito Zenaldo Coutinho. Também reformada, a praça dispõe de vaga sinalizada para o estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência ou comprometimento da mobilidade e rampa de acesso à calçada. Entre os locais de embarque/desembarque visitados, o Terminal Hidroviário Ruy Barata foi o único classificado como acessível por atender os vários critérios da NBR 15450/2006 arrolados na *checklist* (8 pontos).

O Terminal está equipado com cobertura metálica, controle de acesso de passageiros, guichês de vendas de passagens, banheiros, salão de espera, lanchonete, guarda-volume e sala de administração. Durante o trabalho de campo foi observada a existência de rampas de acesso, piso tátil, linhas-guia e guarda-corpo (Painel 1). Os banheiros são acessíveis e estão devidamente sinalizados. A área do trapiche destinada ao embarque/desembarque de passageiros está coberta e protegida por guarda-corpo em estrutura metálica, contando com rampa e flutuante para o acesso às embarcações.

Entretanto, no que se refere à prestação do serviço, há insuficiência de funcionários habilitados no Terminal para dar suporte aos passageiros com deficiência e mobilidade reduzida, a exemplo de intérpretes de LIBRAS e de pessoal para acompanhar esses passageiros ao local de embarque e, assim, auxiliá-los no acesso às embarcações (Lei n. 10.098, 2000; Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006; Devile, 2009). Diferente do que acontece nos aeroportos, a prioridade no embarque de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida ainda não é uma realidade no transporte fluvial. Nesse sentido, as barreiras atitudinais e comunicacionais que afetam a interação humana precisam ser eliminadas para o melhor atendimento de passageiros no Terminal Hidroviário Ruy Barata.

Em relação ao transporte de passageiros para a Ilha das Onças, o serviço é oferecido no Porto Shalom (Painel 2), localizado na rua Siqueira Mendes, no bairro da Cidade Velha. Trata-se de um porto particular, que está passando por reformas. Construído em terreno de superfície irregular, na parte ao nível da rua, o local dispõe de estacionamento, e na parte rebaixada ao nível do rio, encontra-se a área de embarque/desembarque, toda construída em madeira. Durante a visita, foi verificado que essa estrutura, já precarizada, vem sendo substituída por estrutura metálica. Foi observado, ainda, a existência de um banheiro acessível. Essa particularidade indica alguma preocupação da administração do porto com a questão da acessibilidade, embora sejam necessárias melhorias no Porto Shalom (2 pon-

tos) para o atendimento da legislação e da NBR 15450/2006 quanto ao conforto e à segurança de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Painel 1 - Da esquerda para a direita: rampa de acesso; piso tátil



Créditos: Os autores, 2022.

Painel 2 - Da esquerda para a direita: vista do acesso à área de embarque/desembarque; obras no píer; banheiro acessível; rampa de acesso à plataforma flutuante com guarda-corpo.



Créditos: Os autores, 2022.

Outro local de embarque/desembarque de passageiros visitado foi o Trapiche de Icoaraci, localizado na Rua Siqueira Mendes, no Distrito de Icoaraci. Por ele circulam pessoas e mercadorias que fazem o percurso Icoaraci/Cotijuba e outras ilhas próximas. Em 2022, a PMB concluiu obras no local, incorporando uma passarela com cobertura para embarque/desembarque, e um flutuante para o acesso às embarcações. O Trapiche dispõe de dois postos de venda de passagens, um deles, com rampa e a cargo da Superintendência de Mobilidade Urbana de Belém - SEMOB, está reservado ao navio, com saída às 9h e retorno às 17h, que assegura as gratuidades previstas em lei (Coordenadoria Municipal de Turismo de Belém, 2019). Outro ponto está a cargo da Cooperativa de Barqueiros da Ilha de Cotijuba - Cooperbic. Nas bilheteiras, foi verificado que não há atendimento preferencial, conforme determina a Lei n. 10.048 (Lei n. 10.048, 2000).

O acesso ao Trapiche de Icoaraci acontece por meio de escadas, sem alternativa de rampa de acesso e não há pessoal habilitado para dar suporte a passageiros com deficiência e mobilidade reduzida. O estacionamento funciona em área de terra batida. Apesar das obras recentes, não foi instalado piso tátil ou linhas-guias para atender os passageiros do transporte fluvial, o que sugere desconhecimento da legislação brasileira sobre acessibilidade. O local dispõe apenas de rampa de acesso ao flutuante com guarda-corpo. Essa menor atenção rendeu quatro pontos ao Trapiche de Icoaraci (Painel 3).

O levantamento de dados sobre as embarcações que realizam o transporte de passageiros para as ilhas do Combu, Cotijuba e das Onças revelam particularidades sobre os modais e sobre as pessoas que o executam. As travessias para a Ilha do Combu, a partir do Terminal Hidroviário Ruy Barata, são feitas por lanchas de alumínio ou voadeiras, barcos de pequeno porte, dotados de motor de popa para viagens

rápidas com capacidade aproximada de 20 passageiros. Chega-se à Ilha das Onças por meio de três embarcações de madeira. Elas são de um tipo comum na região, bastante utilizado no transporte de pessoas e cargas. De dimensões maiores, esses barcos acomodam mais pessoas que as voadeiras. A travessia para a Ilha de Cotijuba é realizada por embarcações de madeira chamadas popularmente de pô-pô-pô, em alusão ao barulho do motor. As embarcações maiores acomodam, em média, entre 90 (noventa) a 99 (noventa e nove) passageiros. Já as de pequeno porte possuem capacidade para 50 (cinquenta) passageiros.

Painel 3 - Da esquerda para a direita: escadaria de acesso ao trapiche; estacionamento; dispositivo de acesso ao flutuante com guarda-corpo; ausência de piso tátil



Créditos: Os autores, 2023.

Para o deslocamento à Ilha de Cotijuba existem também dois navios da Companhia de Transporte do Município de Belém (CTBel), o Lady Lira e o Otavio Oliva, com capacidade para 350 e 600 pessoas, respectivamente. Porém, no levantamento in loco foram visitados três pô-pô-pôs atracados no Trapiche de Icoaraci, uma vez que o navio já havia partido.

Nas embarcações, observou-se a existência de coletes salva-vidas (Painel 4). O uso do equipamento de segurança era recomendado pela tripulação das voadeiras que fazem o transporte de passageiros para a Ilha do Combu e dos pô-pô-pôs com destino a Cotijuba. Na travessia para a Ilha das Onças, o uso do equipamento de segurança ficava subentendido, cabendo aos passageiros a decisão de utilizar ou não os coletes.

Painel 4 - Da esquerda para a direita: passageiros com coletes salva-vidas em travessia para a Ilha do Combu; coletes salva-vidas em embarcação para a Ilha das Onças; coletes salva-vidas em embarcação para a Ilha de Cotijuba com informações aos passageiros.



Créditos: Os autores, 2022.

Quando da aplicação da *checklist* nas embarcações, um mestre⁶ advertiu os pesquisadores durante a travessia para a Ilha das Onças: “[...] Acessibilidade? Essa questão das pessoas cadeirantes. Eu sei. Não tem. É muito difícil aqui [...]”⁷. De fato, em relação às 10 embarcações observadas (Ilha das Onças: 3; Ilha do Combu: 4; Ilha de Cotijuba: 3), critérios como a existência de assentos preferenciais com braços retráteis, piso antiderrapante, acesso sem degrau, sinalização visual, linhas-guia e área para pessoas com cadeiras de rodas não foram identificados como especificados na NBR 15450/2006.

Contudo, algumas curiosidades chamaram a atenção em campo, sendo interpretadas como uma sensibilidade à acessibilidade de acordo com o “jeitinho” que, na cultura brasileira, “tudo resolve” (Damatta, 1986: 41). Essas curiosidades não puderam deixar de ser documentadas em registros fotográficos (Painel 5).

Painel 5 - Da esquerda para a direita: assentos sugestionando prioridade em barco para a Ilha das Onças e para a Ilha de Cotijuba; piso de alerta em pô-pô-pô para Cotijuba.



Créditos: Os autores, 2022.

Alguns aspectos comuns observados nas embarcações dizem respeito ao acesso e aos assentos (Painel 6). Embora a NBR 15450/2006 forneça orientações importantes sobre esses aspectos, pô-pô-pôs e voadeiras ainda não são projetados e equipados nos estaleiros para atender as necessidades de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. O acesso ao interior das embarcações do tipo pô-pô-pô, por exemplo, é feito por meio de degrau, o que oferece dificuldade aos passageiros com deficiência e mobilidade reduzida. Nas voadeiras, por sua vez, nota-se que os assentos possuem pouco espaço entre si, sendo dimensionados para pessoas de porte físico reduzido. Essa condição construtiva e alguma experiência no transporte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida contribuem para que os proprietários busquem resolver o problema com algum “jeitinho”. Embora estejam em desacordo com as especificações técnicas da ABNT, as adaptações encontradas in loco são indícios de alguma sensibilidade quanto à problemática da acessibilidade.

Painel 6 - Da esquerda para a direita: pô-pô-pô; possível assento preferencial sem o apoio de braços retráteis; acesso ao interior de barco sem rampa e diferentes desníveis.



Créditos: Os autores, 2022.

Ao comparar as condições dos locais de embarque/desembarque e as embarcações que fazem o transporte de passageiros para a Ilha do Combu, de Cotijuba e das Onças, verifica-se um paradoxo. As estruturas por onde circulam os passageiros apresentam-se mais acessíveis (notadamente no Terminal Hidroviário Ruy Barata) do que o transporte propriamente dito, isto é, do que o meio pelo qual as pessoas podem chegar aos destinos de lazer e de turismo.

Desde o naufrágio da lancha Dona Lourdes II, próximo à Ilha de Cotijuba, em setembro de 2022, que resultou na morte de 22 passageiros, foi instaurada a Comissão de Estudos do Transporte Fluvial de Passageiros, constituída pela Assembleia Legislativa do Estado do Pará - ALEPA, que vem trabalhando na construção de um Marco Regulatório Legal para o Transporte Hidroviário de passageiros⁸. Embora tardia, considerando a dimensão do transporte fluvial para a hidrografia do estado do Pará, espera-se que a iniciativa contemple as diferentes necessidades do setor e dos passageiros, seja no que diz respeito aos incentivos fiscais, ao financiamento e à acessibilidade.

Conforme a Lei n. 13.146 (2015), a certificação de acessibilidade nas edificações e nos serviços, incluindo os privados e de transporte, está a cargo do Poder Público. Porém, a fiscalização por parte dos agentes estaduais e municipais segue como prática pouco comum na identificação das barreiras à acessibilidade no transporte fluvial, contribuindo para as restrições ao turismo e ao lazer a uma parcela importante da sociedade. Enquanto o Poder Público parece se perder no jogo de quem deve fiscalizar o quê, o empresariado desconhece o potencial econômico do lazer e do turismo acessíveis (Devile; Jesus; Cruz, 2011; Duarte *et al.*, 2015). Desse modo, à sombra do capacitismo, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida sequer são reconhecidas como consumidoras de serviços turísticos e lazer.

Mas enquanto as condições de acessibilidade no transporte fluvial não avançam em direção ao cumprimento da legislação brasileira, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida continuam a depender da empatia da tripulação e de outros passageiros. Em conversas informais durante o horário de trabalho, mestres e pessoas da tripulação relataram que, dentro das condições que possuem, fazem o possível para ajudar pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no embarque, na acomodação e no desembarque. De fato, em janeiro, foi possível observar uma tripulante cuidadosamente ajudando uma passageira com dificuldade de locomoção a transpor a estrutura flutuante, para ser acomodada em uma lancha de alumínio com destino à Ilha do Combu. A mesma atenção se repetiu no desembarque.

Diante do que foi apresentado e discutido neste estudo sobre acessibilidade no transporte fluvial, verifica-se que os direitos de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida encontram-se em um espaço de tempo sempre alargado entre a promulgação da norma e seu usufruto possível. Pensar a cidadania para esses grupos é entendê-la em uma perspectiva processual, em um terreno compartimentado de lutas: primeiro a luta por direitos; depois, a luta pela efetivação e pela manutenção desses direitos.

Por fim, são muitos os desafios que ainda limitam a vida das pessoas aqui tomadas para estudo em relação ao transporte, ao turismo e ao lazer (Devile; 2009; Duarte *et al.*, 2015). Arrebatadas para uma espécie de zona cinzenta de cidadania, marcada pela inércia do Poder Público e pela indiferença do mercado, a transposição da acessibilidade normativa para a acessibilidade concreta ainda é muito lenta. Amparada no Decreto n. 5.296 (2004), que estabelece normas e critérios básicos para promover a acessibilidade, a NBR 15450 especifica que todos "[...] os terminais aquaviários e embarcações que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados devem atender ao disposto nesta Norma para serem considerados acessíveis" (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2006: 7). Contudo, a materialização das prerrogativas legais não acontecerá sem a pressão tenaz do movimento social pelo transporte fluvial acessível como condição fundamental para o turismo e ao lazer, pois essa tem sido a história de diferentes grupos socialmente vulnerabilizados no Brasil.

7. Considerações finais

O turismo e o lazer no contexto de uso do tempo livre de vida das pessoas foram aqui discutidos em relação à acessibilidade, tomando por base as normativas legais e técnicas brasileiras que regulamentam as condições de circulação de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Entretanto, a literatura sobre turismo acessível e os dados empíricos recolhidos sobre o transporte fluvial para a Ilha do Combu e de Cotijuba, em Belém, e para a Ilha das Onças, em Barcarena, evidenciam a persistência de uma diversidade de barreiras para esse segmento da população, o que inclui equipamentos e serviços turísticos que não atendem as normas de acessibilidade, sobretudo os meios de transporte, em que foi destacado o modal fluvial.

A investigação conduzida sobre as condições de acessibilidade nas embarcações que prestam serviços de transporte de residentes, visitantes e turistas para as ilhas anteriormente citadas concluiu que os pô-pô-pôs e as voadeiras não atendem os critérios previstos na NBR 15450/2006, em especial os que foram listados para verificação in loco. Paradoxalmente, em maior ou menor grau, as pessoas que interessam ao estudo encontram condições de acessibilidade nos locais de embarque/desembarque, não ocorrendo o mesmo no transporte. Embora os critérios não tenham sido levantados na totalidade do que especifica a NBR 15450/2006, elementos mínimos como a existência de assentos preferenciais, piso antiderrapante, acesso sem degrau, sinalização visual, linhas-guia e área para pessoas usuárias de cadeiras de rodas não foram observados. Constatou-se, também, que pessoas com deficiência e mobilidade reduzida precisam contar com a sensibilidade e a boa vontade da tripulação e de outros passageiros no uso desse serviço em seu propósito de turismo ou lazer.

Convém ressaltar que a falta de acessibilidade é componente de uma série de problemas que envolvem o transporte fluvial no estado do Pará. Entre eles, podem ser citados: a inobservância dos estaleiros às normas a serem seguidas na construção de embarcações acessíveis, sobretudo nas de médio e pequeno porte; a falta de fiscalização das condições de acessibilidade nos portos e nas embarcações para o cumprimento da legislação em vigor; a prioridade de critérios quantitativos em detrimento a critérios qualitativos no transporte fluvial; a falta de pessoal capacitado nos terminais, portos, trapiches e embarcações para o atendimento das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida; a carência de informações e as dificuldades no acesso às formas de financiamento dos proprietários de embarcações de médio e pequeno porte; e a invisibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida aos olhos das empresas de transporte fluvial, entre outros. Esse quadro é agravado por problemas crônicos, como a superlotação nas travessias realizadas a partir de portos clandestinos, a falta de segurança e, conseqüentemente, os naufrágios.

Por fim, a pesquisa permitiu verificar o quanto a temática é importante para elucidar a problemática da precariedade das embarcações em termos de acessibilidade, e o quanto o direito de ir e vir das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida é posto à margem da efetividade das políticas públicas no Brasil, em particular na Amazônia, região cujas particularidades geográficas desafiam os órgãos de fiscalização. A adoção de critérios mínimos de verificação das condições de acessibilidade nas *checklists* elaboradas para o estudo serviu apenas para operacionalizá-lo no espaço e no tempo; todavia, como um direito, no usufruto dos serviços, incluindo os turísticos, a acessibilidade não deve ser reduzida a parcialidades. Ela deve ser total. Por esse motivo, a problemática precisa ser cada vez mais investigada para tornar visível uma realidade concreta ainda limitante em termos de acesso a direitos básicos de grupos socialmente vulneráveis, tal como acontece nas condições do transporte fluvial para as comunidades ribeirinhas de um modo geral, e mais especificamente para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Com efeito, os órgãos responsáveis pelo planejamento e pela gestão do turismo em Belém e Barcarena precisam desenvolver ações integradas com outros órgãos e com o movimento social para atender as demandas de pessoas ainda negligenciadas em seu direito à mobilidade com diferentes propósitos, inclusive no direito de vivenciar o turismo e o lazer.

Bibliografia

- Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2013). *Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica*. ANTAQ. <https://shre.ink/cnm>.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2006). NBR 15450: *Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário*. ANBT.
- Bello, L. A. L.; Hüffner, J. G. P. (2012). Análise dos impactos ambientais da expansão urbana na Ilha de Cotijuba, Belém-PA. *Caminhos de Geografia*, 13 (44), 286–298. <https://shre.ink/cnSY>.
- Cabral Filho, A. V.; Ferreira, G. (2013). Movimentos Sociais e o Protagonismo das Pessoas com Deficiência. *SER Social*, 15 (32), 93-116. <https://shre.ink/cnGp>.
- Coordenadoria Municipal de Turismo de Belém. (2019). *Inventário da Oferta Turística de Belém*. <https://shre.ink/cnGF>.
- Couto, M. H. S. H. F. do. (2015). *Qualidade de vida dos usuários do transporte fluvial na Amazônia: acessibilidade e políticas públicas* [Dissertação de doutorado não publicada]. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará. <https://shre.ink/cnS7>.
- Damatta, R. (1986). *O que faz do Brasil Brasil?* Rocco.
- Decreto que regulamenta a Lei 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. Decreto n. 3.298 (1989). <https://shre.ink/cnSJ>.

- Decreto que regulamenta as Leis n^{os} 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Decreto n. 5.296 (2004). Disponível em: <https://shre.ink/cnSO>.
- Decreto que promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Decreto n. 6.949 (2009). <https://shre.ink/cnSR>.
- Dergan, J. M. B. (2006). História, memória e natureza: as comunidades da Ilha de Combu – Belém (PA) 1980-2006 [Dissertação de mestrado não publicada]. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará. <https://shre.ink/cn2D>.
- Devile, E. L. (2009). O desenvolvimento do turismo acessível: dos argumentos sociais aos argumentos de mercado. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 11, 39-46. <https://shre.ink/cnSA>.
- Devile, E. L.; Jesus, F.; Cruz, A. I. (2011). O desenvolvimento de turismo acessível na Lousã: perspectivas dos agentes locais do sector do turismo. *Tourism & Management Studies*, (1), 529-539. <https://shre.ink/cnSk>.
- Duarte, C.D.; Borda, G.Z.; Moura, D.G.; Spezia, D.S. (2015). Turismo acessível no Brasil: um estudo exploratório sobre as políticas públicas e o processo de inclusão das pessoas com deficiência. *Revista Brasileira De Pesquisa Em Turismo*, 9 (3), 537-553. <https://shre.ink/cnS8>.
- Duarte, D. C.; Lemos, G da S. (2017). Turismo acessível: um estudo da legislação brasileira e internacional sobre os direitos de pessoas com deficiência. *Revista Inclusão social*, 10 (2). 2017. <https://shre.ink/cnSI>.
- Eco, U. (2008). Como se faz uma tese. Perspectiva.
- Emmi, M. F. (2013). Imigração italiana na Amazônia: Calabreses, Lucanos e Campinas no comércio das cidades. In Emmi, M. F, *Um século de imigrações internacionais na Amazônia brasileira (1850-1950)* (pp. 97-134). NAEA.
- Emmi, M. F. (2008). Contribuição da imigração de italianos à economia amazônica. In Emmi, M. F. *Italianos na Amazônia (1870-1950): pioneirismo, economia e identidade* (pp. 183-224). NAEA.
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. Atlas.
- Gualberto, A. J. P. (2009). *Embarcações, Educação e Saberes Culturais em um Estaleiro Naval da Amazônia*. [Dissertação de mestrado não publicada]. Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade do Estado do Pará. <https://shre.ink/cnGc>.
- Hammersley, M.; Atkinson, P. (2022). Relações em campo. In Hammersley, M.; Atkinson, P. *Etnografia* (pp. 109-167). Vozes.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). *Censo demográfico 2010*. <https://shre.ink/cnGe>.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2019). *Pesquisa Nacional de Saúde - PNS*. <https://shre.ink/cnSI>.
- Kunz, J. G.; Tosta, E. (2016). Turismo e mobilidade: um diagnóstico da acessibilidade geográfica à fronteira Chuí-Rio Grande do Sul/RS, Brasil/Chuy, Uruguai. *Turismo e Sociedade*, 9 (3), 1-25. <https://shre.ink/1v0P>.
- Lei dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Lei n. 10.048 (2000). <https://shre.ink/cnSi>.
- Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Lei n. 10.098. (2000). <https://shre.ink/cnSX>.
- Lei que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Lei n. 13.146 (2015). <https://shre.ink/1H6I>.
- Lei sobre a criação da Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu no Município de Belém, Lei n. 6.083 (1997). <https://shre.ink/cnXg>.
- Lei sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional. Lei n. 7.853. (1989). <https://shre.ink/cnSu>.
- Magalhães, B. S.; Schuler, A. S. (2020). Turismo na cidade do Rio de Janeiro e a motivação neoliberal no desenvolvimento da acessibilidade universal. *Turismo e Sociedade*, 13 (2), 107-125. <https://shre.ink/cnXy>.
- Meguis, T. R. B. (2018). *Transporte Flúvio Marítimo e Turismo: a viagem a Soure e as perspectivas de desenvolvimento local*. [Dissertação de mestrado não publicada]. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido da Universidade Federal do Pará. <https://shre.ink/cnXK>.

- Mendes, B. C.; De Paula, N. M. (2008). A hospitalidade, o turismo e a inclusão social para cadeirantes. *Revista Turismo em Análise*, 19 (2), 329-343. <https://shre.ink/cnXh>.
- Miranda, L. M. (2015). Cidades, águas e ilhas no estuário amazônico. *Labor e Engenho, Campinas*, 9 (2), 81-92. <https://shre.ink/cnX9>.
- Nazaré, R. (1993). *O Complexo Amazônico e sua Navegação Interior*. CEJUP.
- Page, S. (2001). *Transporte e turismo*. Bookman.
- Peixoto, N.; Neumann, P. (2009). Factores de sucesso e propostas de ações para implementar o turismo para todos: relevância econômico-social. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 11, 147-154. <https://shre.ink/cnXB>.
- Pereira, N. S. S. (2019). Metropolização e turismo: um estudo sobre a Ilha de Cotijuba, Belém-Pará. *Paper do NAEA*, 1 (3). <https://shre.ink/cnXY>.
- Pereira, N. S. S.; Tavares, M. G. da C. (2022). A questão do turismo em Cotijuba, Belém-PA: Mudanças, permanências e (co) existências no cotidiano ilhéu. *Caderno Virtual de Turismo*, 20 (3), não paginado. <https://shre.ink/cnGG>.
- Punch, K. F. (2021). Introdução à pesquisa social: abordagens quantitativas e qualitativas. Vozes.
- Rodrigues, Á. F. A. C. (2019). Consumo na e da natureza: políticas ambientais e práticas de turismo na Ilha do Combu. *Paper do NAEA*, 28 (3). <https://periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/view/8362>.
- Secretaria de Estado de Turismo do Pará. (2011). *Inventário da Oferta Turística de Barcarena*. <https://shre.ink/cnk4>.
- Simon, S.; Gastal, S. de A.; Santos, M. M. (2014). Mobilidade e Turismo: hospitalidade no transporte coletivo em Caxias do Sul/RS. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 8, 552-567. <https://shre.ink/cnfh>.
- Souza, M. H. (2009). *Contribuição metodológica para localizar terminal de integração de passageiros do transporte hidro-rodoviário urbano*. [Dissertação de doutorado não publicada]. Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Rio de Janeiro. <https://shre.ink/1v0g>.
- Torres, D. G. (2010). *A ictiofauna e a atividade pesqueira na Ilha das Onças, Barcarena - Pará*. [Dissertação de mestrado não publicada]. Programa de Pós-Graduação em Ecologia Aquática e Pesca da Universidade Federal do Pará. <https://shre.ink/cnfh>.
- Ximenes, T. (ed.). (1992). *Embarcações, homens e rios na Amazônia*. UFPA, 1992.

Notas

- ¹ No Brasil, o movimento de luta das pessoas com deficiência tem suas origens na primeira metade do século XX, ganhando força no processo de redemocratização do país. Cada vez mais forte, esse movimento tem envolvido entidades associativas, pais de crianças com deficiência e pessoas com deficiência que reivindicavam respeito, direitos e inclusão em todos os espaços da sociedade (Cabral Filho; Ferreira, 2013).
- ² Nos anos de 1970, Paulo André e Ruy Barata compuseram a música “Esse rio é minha rua” para o filme “Os brutos inocentes”, do cineasta Líbero Luxardo. Disponível em: <https://shre.ink/1zYA>.
- ³ Notícia disponível em: <https://shre.ink/cnIE>.
- ⁴ Notícia disponível em: <https://shre.ink/1a06>.
- ⁵ Existe controvérsia na literatura acessada sobre o início do fornecimento de energia elétrica em Cotijuba, com fontes indicando o ano de 2002, de 2003 ou de 2005.
- ⁶ Civil que conduz embarcações de menor porte.
- ⁷ Os autores. Notas de campo. Belém, 2022, 2023.
- ⁸ Ver matéria disponível em: <https://www.alepa.pa.gov.br/noticia/8771/>.

Recibido: 11/08/2023
Reenviado: 01/12/2023
Aceptado: 15/01/2024
Sometido a evaluación por pares anónimos