

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

MAÍRA DE JESUS CAMPOS

**ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO,
SERGIPE: caminhos para evitar o “falso acessível”**

Rio de Janeiro (RJ)

2024

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

MAÍRA DE JESUS CAMPOS

**ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO,
SERGIPE: caminhos para evitar o “falso acessível”**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Orientadora: Prof^a Dr^a Ana Carmen Amorim Jara Casco

Supervisor: Msc. Edilio José Soares Lima

Rio de Janeiro (RJ)

2024

Essa pesquisa foi definida a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional na Prefeitura Municipal de São Cristóvão/SE.

C198a Campos, Maíra.

Acessibilidade no Centro Histórico de São Cristóvão, Sergipe:
caminhos para evitar o “falso acessível” / Maíra Campos – 2024.

Orientador: Ana Carmen Amorim Jara Casco.

Dissertação (mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2024.

1**. Patrimônio cultural. 2. Acessibilidade urbana. 3. Rota acessível. 4. Inclusão social. I. Casco, Ana Carmen. II. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). III. Acessibilidade no Centro Histórico de São Cristóvão, Sergipe:
caminhos para evitar o “falso acessível”.

CDD 307.76

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

MAÍRA DE JESUS CAMPOS

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Aprovada em 9 de agosto de 2024.

Ana Carmen Amorim Jara Casco, Doutora

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

Hilário Figueiredo Pereira Filho, Doutor

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

Larissa Scarano Pereira Matos da Silva, Doutora

Centro Universitário Senai Cimatec – CIMATEC

Rio de Janeiro (RJ)

2024

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente a todos que colaboraram para a conclusão desta pesquisa. À Prof^a Dr^a Ana Carmem, minha orientadora, pela acolhida em uma jornada desafiante e pelos conhecimentos teóricos fundamentais. À Prof^a Larissa e ao Prof^o Hilário, pelas inestimáveis contribuições no momento da banca de qualificação. Aos professores e equipe do Centro Lúcio Costa, pela enriquecedora experiência acadêmica e pessoal. Ao Iphan, pela oportunidade.

À Prefeitura Municipal de São Cristóvão, especialmente ao Prefeito Marcos Santana, por incentivar minha participação no Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Ao meu supervisor, Edilio Lima, que sempre contribuiu para meu crescimento profissional.

Agradeço à minha mãe (*in memorian*), uma mulher à frente de seu tempo, que me proporcionou a melhor educação e sempre foi fonte de inspiração. Ao meu pai, que celebra minhas conquistas e ensina o quanto as barreiras são excludentes. Agradeço também a meus irmãos, pelo constante apoio à minha felicidade. A Túlio, que me incentivou em todos os momentos, com amor e paciência.

Agradeço às amigas Maria Bárbara, Thamires, Áurea, Camila e Paula pelo acolhimento e parceria na cidade do Rio de Janeiro. Aos demais amigos do Mestrado, pelas partilhas. À Tatiana, por me incentivar a iniciar esta jornada acadêmica. A Mônica, por cuidar dos meus gatos quando precisei. Aos amigos que são minha rede de apoio, Anna Paula, Lucas, Priscila, Samira e Sara.

Agradeço, especialmente, à Letícia pela intermediação no diálogo com os moradores. Aos entrevistados e participantes do grupo focal, pela disponibilidade e partilha de informações tão valiosas.

Com vocês, foi mais fácil.

A percepção do corpo e a imagem do mundo se tornam uma experiência existencial contínua; não há corpo separado de seu domicílio no espaço, não há espaço desvinculado da imagem inconsciente de nossa identidade pessoal perceptiva.

Juhani Pallasmaa

RESUMO

Estudos indicam a inexistência ou ineficiência da acessibilidade urbana em áreas tombadas, no entanto, não apontam para quais são as principais barreiras que perpetuam essa situação. Conceitualmente, em espaços urbanos preservados, a rota acessível é indicada como uma ferramenta capaz de permitir que pessoas com distintas características de limitação à mobilidade tenham condição de participar igualmente da vida em sociedade, sem que as barreiras físicas imponham os limites de sua integração. A prática aponta para soluções em sítios urbanos que podem ser consideradas como “falsos acessíveis”, ou seja, que dispõem de soluções de acessibilidade como rampas, pisos táteis, mas que de fato não são inclusivas. Diante da aparente ausência de aderência entre o binômio patrimônio cultural e acessibilidade, levantou-se a hipótese de que pessoas com deficiência e mobilidade reduzida deveriam ser consultadas sobre a acessibilidade urbana de centros históricos tombados. As intervenções nesses espaços demandam um conhecimento abrangente para propor soluções que atendam aos requisitos normativos de acessibilidade sem comprometer os valores culturais que devem ser preservados, assim como considerem a escuta atenta às demandas dos usuários. Utilizando o Centro Histórico de São Cristóvão/SE como estudo de caso, combinou-se a análise técnica com a percepção de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida para produzir um diagnóstico detalhado das barreiras urbanísticas de um percurso de interesse. Os resultados revelaram a presença de diversos pisos inadequados e mal conservados em praças e calçadas, a falta de rampas ou de conexão destas com as vias de acesso e entre si, criando percursos descontinuados, calçadas estreitas, uma alta incidência de desníveis e outras barreiras urbanísticas. Com base nesse diagnóstico, foram elaboradas diretrizes para assegurar a acessibilidade urbana, respeitando a história da cidade e os valores associados ao tombamento e à inscrição da Praça São Francisco na lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, preservando também sua ambiência.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural. Acessibilidade urbana. Rota acessível. Inclusão Social.

ABSTRACT

Studies indicate the absence or inefficiency of urban accessibility in protected historical areas, yet they do not specify the main barriers perpetuating this situation. Conceptually, the accessible route is indicated as a tool capable of allowing people with different characteristics of limited mobility to be able to participate equally in life in society, without physical barriers imposing limits on their integration. However, practical observations reveal solutions in protected historical areas that can be considered "false accessible," featuring accessibility features like ramps and tactile paving that are not truly inclusive. Given the apparent disconnect between cultural heritage and accessibility, the hypothesis arose that individuals with disabilities and reduced mobility should be consulted regarding urban accessibility in protected historical areas. Interventions in these spaces require comprehensive knowledge to propose solutions that meet regulatory accessibility requirements without compromising the values embodied in cultural heritage that must be preserved, as well as considering attentive listening to users demands. Using the Historic Downtown of São Cristóvão/SE as a case study, technical analysis was combined with input from individuals with disabilities and reduced mobility to produce a detailed diagnosis of urban barriers along a designated route. The results revealed the presence of several inadequate and poorly maintained floors in squares and sidewalks, the lack of ramps or their connection to access roads and to each other, creating discontinued routes, narrow sidewalks, a high incidence of unevenness and other urban barriers. Based on this diagnosis, guidelines were drawn up to ensure urban accessibility, respecting the city's history and the values associated with the listing and inscription of São Francisco Square on the UNESCO World Heritage list, while also preserving its ambiance.

Keywords: Cultural Heritage. Urban Accessibility. Accessible Route. Social Inclusion.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Praça São Francisco, com destaque para o Convento Franciscano e seu cruzeiro	18
Figura 2: Atividade prática da oficina “Acessibilidade no Sítio Histórico de São Cristóvão, Sergipe: Caminhos Possíveis”	19
Figura 3: Vista aérea do conjunto urbano tombado de São Cristóvão/SE	23
Figura 4: Estrutura da pesquisa, do tema à amostragem	24
Figura 5: Linha do tempo da legislação brasileira que dispõe sobre a acessibilidade.....	43
Figura 6: Linha do tempo da legislação brasileira para aproximação dos temas preservação do patrimônio cultural e acessibilidade	49
Figura 7: Princípios do Desenho Universal.....	52
Figura 8: Faixas de uso da calçada (corte)	54
Figura 9: Faixa de acomodação para travessia	55
Figura 10: Sinalização tátil direcional em piso com faixa lateral.....	59
Figura 11: Sinalização tátil direcional em piso com faixa lateral.....	60
Figura 12: Corredor de circulação concebido pela arquiteta Lina Bo Bardi	62
Figura 13: Fundação Casa de Jorge Amado	63
Figura 14: Praça São Francisco (1978).....	65
Figura 15: Eixos orientadores do crescimento urbano de São Cristóvão	68
Figura 16: Vista do Centro Histórico a partir do Rio Paramopama	69
Figura 17: Cidade Baixa e Cidade Alta	69
Figura 18: Relação entre espaços abertos em frente aos principais templos religiosos do Centro Histórico de São Cristóvão, vegetação natural e acesso fluvial	70
Figura 19: Vista da Praça Getúlio Vargas	72
Figura 20: Vista da Praça São Francisco	73
Figura 21: Vista da Praça São Francisco (à esquerda) e da Rua Tobias Barreto (à direita), durante a Festa de Senhor dos Passos.....	74
Figura 22: Publicação no Diário Oficial da União, em 31/11/2014	75
Figura 23: Mapa de delimitação da área de tombamento	76
Figura 24: Vista panorâmica da Praça São Francisco, em 2008	78
Figura 25: Limites de inscrição do bem na Lista do Patrimônio Mundial	81
Figura 26: Macrozona Urbana da Sede	83
Figura 27: Mapa de usos do solo	87
Figura 28: Trecho do Levantamento das Barreiras Urbanísticas	91
Figura 29: Legendas de barreiras urbanísticas e de pisos.....	92
Figura 30: Ladrilhos hidráulicos com padrão de acabamento uniforme	92
Figura 31: Ladrilhos hidráulicos com padrão que cria a ilusão de tridimensionalidade	93
Figura 32: Superfícies mesclando dois ou mais tipos de ladrilho hidráulico	93
Figura 33: Calçadas revestidas com diferentes tipos de pedras naturais.....	94
Figura 34: Mapa de bens individualmente tombados e de interesse arquitetônico	97
Figura 35: Praça São Francisco, antes e depois da última reforma	98

Figura 36: Praça São Francisco	99
Figura 37: Rampas e entorno da Praça São Francisco.....	100
Figura 38: Bloco em pedra granítica, barreira física (meio-fio) no limite da Praça São Francisco com a Rua Pai Tomé e pedra calcária em frente ao convento franciscano.....	101
Figura 39: Calçadas circundantes à Praça São Francisco.....	103
Figura 40: Evolução do desenho urbano da Praça São Francisco ao longo dos anos	104
Figura 41: Acesso da antiga Santa Casa de Misericórdia e da Igreja Santa Izabel	105
Figura 42: Acesso do Convento Santa Cruz (conhecido como São Francisco)	106
Figura 43: Piso em pedra portuguesa na Praça Getúlio Vargas	108
Figura 44: Processo de arborização da Praça Getúlio Vargas	109
Figura 45: Praça Getúlio Vargas: pavimentação em pedra natural	110
Figura 46: Piso da Praça Getúlio Vargas, em pedra itapé e pedra portuguesa	111
Figura 47: Travessias sem rampa nas calçadas adjacentes.....	112
Figura 48: Rampas da Praça Getúlio Vargas	112
Figura 49: Praça Getúlio Vargas	113
Figura 50: Mapa das calçadas circundantes à Praça Getúlio Vargas	114
Figura 51: Vista da Praça Getúlio Vargas (Praça da Matriz)	115
Figura 52: Evolução urbana da Praça Getúlio Vargas.....	116
Figura 53: Brinquedos locados para uso do público infantil na Praça Getúlio Vargas	117
Figura 54: Antes e depois da Rua Coronel Erondino Prado.....	119
Figura 55: Calçadas da Rua Coronel Erondino Prado	120
Figura 56: Trechos de calçadas da Rua Frei Santa Cecília.....	122
Figura 57: Calçadas da Rua Frei Santa Cecília	123
Figura 58: Calçadas no entorno da Praça São Francisco.....	127
Figura 59: Vista da Praça Getúlio Vargas, à esquerda, e da Praça São Francisco, à direita ..	128
Figura 60: Vista da Praça Getúlio Vargas, à esquerda, e da Praça São Francisco, à direita ..	129
Figura 61: Pisos diversos nas calçadas	132
Figura 62: Barreiras que reduzem a largura da passagem na calçada	136
Figura 63: Barreiras atitudinais	137
Figura 64: Gradil de janela que compromete a altura livre na calçada	138
Figura 65: Ladeira da Prefeitura, antes e depois	138
Figura 66: Diretriz de intervenção na Praça São Francisco.....	141
Figura 67: Diretrizes para a rota acessível.....	142
Figura 68: Execução do piso de concreto lavado e, no detalhe, a junta de dilatação plástica	143
Figura 69: Diretriz de intervenção para construção da rota acessível	144
Figura 70: Diretriz de intervenção em beco	144
Figura 71: Diretriz de intervenção na Praça Getúlio Vargas.....	145
Figura 72: Diretriz de intervenção em calçada.....	147
Figura 73: Diretriz de intervenção na Praça Getúlio Vargas.....	148

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Esquema dos assuntos buscados na etapa de pesquisa bibliográfica	25
Quadro 2: Síntese da relação entre objetivos e capítulos	26
Quadro 3: Relação de tombamentos de conjuntos urbanos na região Nordeste.....	33
Quadro 4: Conceitos com base na Lei Brasileira de Inclusão	44
Quadro 5: Recursos normativos para promoção da acessibilidade urbana	56
Quadro 6: Tipos de barreiras pela LBI	58
Quadro 7: Relação de tombamentos em São Cristóvão/SE.....	71
Quadro 8: Itens avaliados no percurso de interesse.....	89
Quadro 9: Classificação do tipo de pavimentação das calçadas.....	89
Quadro 10: Classificação das calçadas em relação à largura e tipo de pavimentação	102

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Classificação dos pisos das calçadas da Praça São Francisco.....	133
Gráfico 2: Classificação dos pisos das calçadas da Praça Getúlio Vargas	133
Gráfico 3: Classificação dos pisos das calçadas da Rua Coronel Erondino Prado.....	134
Gráfico 4: Classificação dos pisos das calçadas da Rua Frei Santa Cecília	134
Gráfico 5: Calçadas classificadas por tipo de piso na área pesquisada	135
Gráfico 6: Barreiras urbanísticas	137

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ABNT Associação Brasileira de Normas Técnicas
CF Constituição Federal de 1988
CGPSF Comitê Gestor da Praça São Francisco
CIDID Classificação Internacional das Deficiências, Incapacidades e Desvantagens
CIF Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde
CIAM Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CLC Centro Lúcio Costa
CONDER Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
CONTRAN Conselho Nacional de Trânsito
FASC Festival de Arte de São Cristóvão
IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INBI-SU Inventário Nacional de Bens Imóveis e Sítios Urbanos
IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LBI Lei Brasileira de Inclusão
LRV Valor da luz refletida
MHS Museu Histórico de Sergipe
MPM Museu da Polícia Militar
MR Módulo de referência
NBR Norma Brasileira
OMS Organização Mundial da Saúde
ONU Organização das Nações Unidas
PAM Programa de Ação Mundial para as pessoas com deficiência
PCD Pessoa com Deficiência
PCH Programa de Reconstrução das Cidades Históricas do Nordeste
PEP Programa de Especialização em Patrimônio do Iphan
PMSC Prefeitura Municipal de São Cristóvão
SEMINFRA Secretaria Municipal de Infraestrutura de São Cristóvão
SPHAN Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
CAPÍTULO 1 - CENTRO HISTÓRICO PRESERVADO, DINÂMICA URBANA E ACESSIBILIDADE	
1.1. Aspectos conceituais sobre a preservação de centros históricos e a dinâmica urbana.....	28
1.2. Garantindo o direito à cidade: a importância da acessibilidade	36
1.3. Aproximação entre os temas: preservação de centros históricos e acessibilidade urbana	45
1.4. Entendendo a acessibilidade em espaços urbanos.....	50
CAPÍTULO 2 – SÃO CRISTÓVÃO/SE: VALORES A PRESERVAR REVELADOS EM SEUS TÍTULOS	
2.1. Da fundação do arraial à rerratificação do perímetro de tombamento	66
2.2. Praça São Francisco: patrimônio mundial.....	77
2.3. Política municipal de preservação do patrimônio cultural	82
CAPÍTULO 3 – ACESSIBILIDADE URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE	
3.1. Metodologia da pesquisa de campo	85
3.1.1. Levantamento técnico das barreiras urbanísticas.....	88
3.1.2. Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas	94
3.2. Praça São Francisco	97
3.2.1. Análise técnica das barreiras urbanísticas.....	99
3.2.2. Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas	106
3.3. Praça Getúlio Vargas.....	107
3.3.1. Análise técnica das barreiras urbanísticas.....	110
3.3.2. Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas	116

3.4.	Rua Coronel Erondino Prado	118
3.4.1.	Análise técnica das barreiras urbanísticas.....	119
3.4.2.	Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas	120
3.5.	Rua Frei Santa Cecília.....	121
3.5.1.	Análise técnica das barreiras urbanísticas.....	122
3.5.2.	Percepção dos usuários sobre as barreiras urbanísticas	123
3.6.	A visão da gestão municipal.....	124
3.7.	Análise dos resultados.....	126
3.8.	Diretrizes para um Centro Histórico inclusivo em São Cristóvão/SE.....	140
	 CONCLUSÃO.....	151
	 FONTES DOCUMENTAIS	155
	FONTES ICONOGRÁFICAS.....	157
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	158
	 APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA PARTICIPANTE DO GRUPO FOCAL	161
	APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA ENTREVISTADO.....	163
	APÊNDICE C – MAPA DE LEVANTAMENTO DAS BARREIRAS URBANÍSTICAS ..	165
	 ANEXO I – PROJETO DE REFORMA DA PRAÇA SÃO FRANCISCO (2005).....	166
	ANEXO II – PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA DA PRAÇA DA MATRIZ (2010)	167

INTRODUÇÃO

A discussão sobre a produção de uma cidade livre de barreiras, a promoção da acessibilidade e o direito das pessoas com deficiência se intensificou nos últimos anos. Como parte desse movimento rumo a uma postura mais inclusiva, diversas leis e normas foram implementadas, estabelecendo diretrizes mínimas para assegurar o acesso de todos a espaços urbanos e edificações. Quando refletimos sob a ótica da inclusão social, apresentamos a acessibilidade universal como uma ferramenta capaz de permitir que pessoas com capacidades distintas, sejam motoras, intelectuais e/ou cognitivas, tenham condição de participar igualmente da vida em sociedade, sem que as barreiras físicas imponham os limites à sua integração.

Nesse contexto, a relação entre a preservação do patrimônio cultural e a dinâmica urbana, no âmbito das intervenções necessárias para garantir a acessibilidade, tornou-se um tema de interesse e pesquisa. A preocupação com a preservação de monumentos e o esforço pela garantia da acessibilidade surgiram em momentos e contextos distintos, e o debate sobre a convergência entre esses dois campos é relativamente recente.

Quando a discussão sobre acessibilidade começou a ganhar destaque no Brasil, na década de 1980, grande parte do patrimônio cultural brasileiro estava catalogado, com narrativas de valoração e práticas de preservação estabelecidas. A Lei Federal 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que define normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência¹ ou com mobilidade reduzida, é considerada como marco legal no Brasil para a aproximação dos temas acessibilidade e patrimônio cultural.

A escolha do tema para este trabalho originou-se a partir de observações empíricas desta pesquisadora, atuando como servidora pública da Prefeitura Municipal de São Cristóvão (PMSC), em Sergipe. No cargo de arquiteta na Secretaria Municipal de Infraestrutura

¹ Os termos Pessoa Portadora de Deficiência (PPD) e Portador de Necessidades Especiais (PNE) não são mais utilizados na literatura, embora ainda apareçam em legislações brasileiras mais antigas. Esses termos devem ser evitados, pois não refletem a realidade de quem possui deficiência. Eles foram considerados corretos devido aos valores e conceitos vigentes na sociedade à época. Atualmente, há um entendimento claro de que a deficiência não é algo que se porta, e o termo adotado é Pessoa com Deficiência (PCD), que reflete uma condição existencial da pessoa.

(Seminfra), desde o ano de 2010, a necessidade constante de desenvolver projetos trouxe à tona a reflexão sobre soluções de acessibilidade para edificações e espaços urbanos do Centro Histórico. O desafio enfrentado consistia em desenvolver projetos com recursos técnicos limitados, dúvidas em relação às possibilidades de adaptação em edificações e espaços urbanos de centros históricos tombados e lidar com a falta de perspectiva para a construção de uma rota acessível².

Essa reflexão surgiu ao identificar o papel dos profissionais de arquitetura e urbanismo na construção de espaços edificados e urbanos acessíveis, tombados ou não. Se, no passado, as transformações para promover a acessibilidade envolviam projetos de reformas com adaptações, hoje o conhecimento técnico sobre acessibilidade deve integrar o partido³ do projeto arquitetônico e urbanístico. Portanto, substituir o usual termo "promoção da acessibilidade" por "garantia da acessibilidade" nos novos projetos parece mais adequado, uma vez que se torna um requisito intrínseco desde a concepção de espaços urbanos e edificações.

O edital do mestrado profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Centro Lúcio Costa (CLC), voltado para servidores públicos, representou uma oportunidade para conciliar a prática profissional na Prefeitura com a reflexão teórica sobre tópicos que despertavam interesse, como patrimônio cultural e acessibilidade. Este edital estabeleceu como requisito que os estudantes vinculassem suas pesquisas às temáticas relacionadas aos sítios reconhecidos como Patrimônio Mundial pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). Nesta pesquisa, a escolha do tema recaiu sobre a Praça São Francisco (ver Figura 1), localizada em São Cristóvão, antiga capital de Sergipe.

A Praça São Francisco recebeu o título de Patrimônio Mundial em 2010, coincidentemente, o mesmo ano que ingressei como servidora pública na PMSC. O título foi concedido em reconhecimento ao valor universal excepcional⁴ do seu traçado urbano, que

² A NBR-9050 define rota acessível como trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, entre outros.

³ Na área de arquitetura e urbanismo, o partido representa uma escolha projetual que visa organizar o espaço de acordo com requisitos funcionais e estéticos (Fonte: <https://docomomo.org.br/glossario/o-que-e-conceito-e-partido-na-arquitetura/>, acesso em: 17/12/2023). Além disso, pode ser conceituado como um conjunto de diretrizes e parâmetros que integram aspectos técnicos, regulamentares e econômicos.

⁴ O Valor Universal Excepcional é um conceito-chave na candidatura de um bem ao título de patrimônio mundial e serve para reconhecer os bens que merecem ser preservados para as futuras gerações em decorrência de sua “relevância cultural e/ou natural que é tão excepcional a ponto de transcender fronteiras nacionais” (IPHAN, 2013, p. 33).

combina os padrões de ocupação do solo e as normas urbanísticas estabelecidos, respectivamente, por Portugal e Espanha, durante o período que os dois reinos estavam sob a mesma coroa (entre os anos 1580 e 1640). De maneira abrangente, a Praça São Francisco pode ser descrita como um quadrilátero localizado no Centro Histórico de São Cristóvão, circundado por edificações preservadas que remontam ao período colonial, com destaque para um cruzeiro central erguido em frente ao complexo religioso homônimo. A visão das edificações é interrompida pela única árvore existente em toda a praça.

Figura 1: Praça São Francisco, com destaque para o Convento Franciscano e seu cruzeiro



Fonte: Autora (2024)

São Cristóvão ostenta outros títulos e é a antiga capital sergipana⁵. Os primeiros tombamentos de imóveis isolados datam de 1941, seguindo a lógica de atuação do antigo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN)⁶, que priorizava exemplares arquitetônicos remanescentes do período colonial. Em 1967, o conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de São Cristóvão recebeu o tombamento em nível federal, reconhecido como um exemplar da arquitetura colonial e um reflexo da forma de ocupação e organização da cidade portuguesa (IPHAN, 2009, p. 60). Posteriormente, em 2014, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) rerratificou a área de tombamento, esclarecendo seus limites e reconhecendo novos valores, inclusive a relação entre Cidade Alta e Cidade Baixa.

⁵ São Cristóvão foi a capital da província de Sergipe até 17 de março de 1855. A mudança da capital para Aracaju foi explicada como necessária para atender à demanda econômica da época, caracterizada pela posição estratégica junto à Barra do Rio Cotinguba, por onde passava grande parte do açúcar exportado.

⁶ Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) foi a primeira denominação do órgão federal de proteção ao patrimônio cultural brasileiro, hoje denominado Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). O SPHAN iniciou suas atividades em 1936.

O binômio acessibilidade e patrimônio cultural sempre inquietou a pesquisadora, ante a aparente ausência de aderência entre ambos, assim como gerou debates com colegas de trabalho. Em janeiro de 2022, em resposta a essa inquietação, a equipe técnica da Diretoria de Planejamento Urbano, da Semintra, promoveu uma oficina intitulada “Acessibilidade no Sítio Histórico de São Cristóvão, Sergipe: Caminhos Possíveis”, ministrada pela arquiteta Larissa Scarano⁷, cujo propósito era capacitar e sensibilizar arquitetos e engenheiros civis sobre a importância e os benefícios sociais da aplicação das normas de acessibilidade.

Durante a oficina, foi realizada uma atividade prática envolvendo o uso de cadeiras de rodas, vendas e muletas, permitindo que os participantes experimentassem trajetos até algumas das praças do Centro Histórico (ver Figura 2). Após essa experiência imersiva, foi promovido um debate para discutir os obstáculos identificados e, nesse contexto, um dos participantes introduziu o termo “falso acessível” para descrever rampas, calçadas, pisos e sinalizações que não atendem aos requisitos de acessibilidade (com rotas acessíveis contínuas e confortáveis) e criam a impressão de que a solução existe.

Figura 2: Atividade prática da oficina “Acessibilidade no Sítio Histórico de São Cristóvão, Sergipe: Caminhos Possíveis”, realizada pela Semintra



Fonte: Autora (2022)

⁷ Larissa Scarano é formada em Arquitetura e Urbanismo e atua como pesquisadora nas áreas de Acessibilidade e Ergonomia no Ambiente Construído. Em sua tese de doutorado, investigou a contribuição da sinalização para a orientação espacial em sítios históricos urbanos, com foco nos centros históricos de Olinda (PE) e Salvador (BA).

Em analogia à expressão “falso histórico”⁸ – e não ao conceito elaborado pelo italiano Cesari Brandi –, o termo “falso acessível” sintetizou a experiência dos participantes da oficina, muitos dos quais são responsáveis pela elaboração de projetos e pela execução de obras. A partir desta constatação somada a experiências anteriores da pesquisadora, surgiu a seguinte questão a ser investigada: como a acessibilidade (e a inclusão social) tem sido efetivamente implementada nos projetos de intervenção urbana de conjuntos urbanos tombados?

É fundamental destacar que as leis e normas brasileiras estabelecem a necessidade de coexistência entre preservação e acessibilidade, demandando a busca constante por soluções compatíveis, sem negligenciar a acessibilidade:

10.2.1 Todos os projetos de adaptação para acessibilidade de bens tombados devem obedecer às condições descritas nesta Norma, compatibilizando soluções com os critérios estabelecidos por órgãos legisladores, e sempre garantindo os conceitos de acessibilidade.

10.2.2 No caso de sítios, áreas ou elementos considerados inacessíveis ou com visitação restrita, deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável, com divulgação das condições de acessibilidade do bem patrimonial informadas com antecedência ao visitante e vinculadas a todo material publicitário. (ABNT, 2020, p. 121).

Entretanto, na prática, observa-se que, por vezes, nem todos os recursos previstos na legislação e nas normas são implementados nos projetos de intervenção em espaços urbanos de sítios tombados, como é o caso do contraste de cor entre o piso tátil e os pisos adjacentes. Esse exemplo não apenas destaca uma lacuna na abordagem, mas também suscita uma indagação adicional: qual é a percepção das pessoas com deficiência física sobre essas intervenções? Diante da problemática, a pesquisadora levantou a hipótese⁹ de que seria importante consultar as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida antes da definição das diretrizes que precedem a elaboração de projetos de intervenção urbana em

⁸ Em sua obra Teoria da Restauração, o italiano Cesari Brandi (1906-1988) destacou o risco de intervir em objetos em avançados estados de deterioração buscando devolver uma unidade baseada em seu “estado original”. Brandi chamou isso de “falso histórico”. Para o autor, “a restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra-de-arte, desde que isso seja possível, sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra-de-arte no tempo” (BRANDI, 2004, p. 33).

⁹ Em linhas gerais, seguindo a perspectiva de Lakatos (2003, p. 161), a hipótese é uma suposição que antecede a comprovação dos fatos e busca abordar o problema em questão. Cabe ressaltar que os resultados finais da pesquisa podem comprovar ou refutar a hipótese formulada.

centros históricos, como forma de inserir uma visão que os técnicos e administradores nem sempre possuem.

Segundo dados do último censo, promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2022, e divulgado em 2023, a população com deficiência no Brasil foi estimada em 18,6 milhões de pessoas de dois anos ou mais, o que corresponde a 8,9% da população dessa faixa etária. Dentre as regiões, o Nordeste apareceu com a maior concentração de população com deficiência registrada na pesquisa, com 5,8 milhões, o equivalente a 10,3% do total. O aumento da expectativa de vida da população brasileira também expressa um dado importante, pois o levantamento do IBGE apontou que 47,2% das pessoas com deficiência tinham sessenta anos ou mais.

Os dados evidenciam a necessidade de uma atenta supervisão por parte da gestão municipal com relação à qualidade dos espaços urbanos. No que diz respeito ao espaço urbano do Centro Histórico de São Cristóvão, observa-se em vários pontos a descontinuidade do nível entre os pisos de calçadas, a presença de barreiras físicas e atitudinais, a necessidade de manutenção do mobiliário, entre outros elementos que comprometem a acessibilidade.

Cinco praças encontram-se dentro do perímetro de tombamento do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de São Cristóvão, são elas: São Francisco, Getúlio Vargas (da Matriz), Lourival Batista (da Bíblia), Senhor dos Passos (do Carmo) e da Bandeira¹⁰. As últimas intervenções de reforma e requalificação urbana foram realizadas sem considerar a possibilidade de integração com uma rota acessível que, para ser eficiente, demandaria também a requalificação das calçadas de diversas ruas.

As mais recentes obras de revitalização das praças São Francisco e Senhor dos Passos foram realizadas no âmbito do Programa Monumenta e inauguradas em 2010. Em 2012, a Prefeitura concluiu a obra de reforma da Praça Getúlio Vargas, seguida, em 2016, pela inauguração da requalificação da Praça Lourival Batista. Em 2023, a Prefeitura entregou a reforma da Praça da Bandeira, a única que conta com espaço de lazer para crianças e brinquedos acessíveis. Além disso, com recursos do Ministério do Turismo, a sinalização turística do Centro Histórico foi finalizada em 2020, seguindo as orientações técnicas do Manual de Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil. Diante desse cenário, é importante refletir sobre o número de obras realizadas nos últimos anos e as soluções adotadas sem um

¹⁰ Durante o desenvolvimento da pesquisa, foi iniciada a construção da Praça Ernesto Macário, localizada na Cidade Baixa, onde existia um centro cultural desativado.

planejamento específico para garantir a acessibilidade e integrar esses espaços a uma rota acessível.

Nos últimos anos, São Cristóvão registrou um aumento significativo de visitantes, consolidando-se como uma opção turística atrativa no Estado de Sergipe, o que impõe uma nova perspectiva para a acessibilidade urbana, em linha com cidades que abrigam outros sítios tombados e inscritos na lista do patrimônio mundial da UNESCO, como por exemplo Salvador (BA), Olinda (PE) e São Luís (MA).

Sob a ótica da inclusão social, a escolha do tema é justificada pela oportunidade de apresentar a acessibilidade como uma ferramenta capaz de permitir a participação equitativa na vida em sociedade e a fruição do patrimônio cultural por pessoas com distintas capacidades motoras e intelectuais. Nesse contexto, busca-se superar as barreiras físicas que, no geral, impõem os limites à sua integração.

O objetivo geral dessa pesquisa é analisar a acessibilidade nos espaços selecionados e identificar as barreiras urbanísticas presentes no Centro Histórico de São Cristóvão, com foco na experiência de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, e apontar diretrizes que possam orientar a elaboração de projetos capazes de conciliar de maneira eficaz a acessibilidade urbana e a preservação do patrimônio histórico. Como objetivos específicos, tem-se:

- Enfatizar a importância da acessibilidade urbana como ferramenta de inclusão social;
- Apontar a ampliação do conceito de patrimônio cultural, passando de monumento a centro histórico;
- Expor o vínculo conceitual entre acessibilidade urbana e a preservação de centros históricos;
- Identificar os valores patrimoniais de forma a salvaguardar a identidade cultural do sítio tombado e preservado;
- Investigar a percepção de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em relação à acessibilidade urbana de um percurso de interesse do Centro Histórico de São Cristóvão;
- Definir diretrizes de elaboração de projetos que promovam a acessibilidade urbana no Centro Histórico de São Cristóvão.

O estudo de caso selecionado para a pesquisa concentrou-se no Centro Histórico de São Cristóvão, ao longo de um percurso urbano de interesse, caracterizado por um itinerário

com início na Praça São Francisco, estendendo-se pelas ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília, até a Praça Getúlio Vargas (ver Figura 3).

A delimitação desse percurso foi essencial para viabilizar a pesquisa, permitindo uma compreensão aprofundada do tema e explorando locais de significativa representatividade na vida dos habitantes e de relevância turística, pois abrigam órgãos públicos, estabelecimentos comerciais, agências bancárias, equipamentos culturais, igrejas e estão próximos a instituições educacionais.

Figura 3: Vista aérea do conjunto urbano tombado de São Cristóvão/SE, com destaque para a Praça São Francisco (1), a Praça Getúlio Vargas (2), a Rua Cel. Erondino Prado (3) e a Rua Frei Santa Cecília (4)



Fonte: arquivo Seminfra

No que se refere aos objetivos, a pesquisa adotou uma linha exploratória e demonstrativa das variáveis inerentes ao objeto de estudo, com base na vivência das pessoas. De maneira geral, os objetivos buscam preencher lacunas de informação, especialmente ao formular a hipótese de que pessoas com deficiência não são consultadas na definição das diretrizes que precedem a elaboração de projetos de intervenção urbana em centros históricos.

Quanto à abordagem, a pesquisa seguiu uma perspectiva qualitativa, uma vez que, para investigar a relação entre a preservação de centros históricos e a acessibilidade urbana, a pesquisadora optou por se posicionar como instrumento-chave na coleta de dados do ambiente

natural. Para tanto, foi adotada a técnica de grupo focal¹¹ para analisar a discussão de um conjunto de pessoas acerca do objeto de estudo e a análise técnica para avaliar os locais e percursos relevantes para a pesquisa. Nesse contexto, a abordagem da pesquisa demanda a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados.

Figura 4: Estrutura da pesquisa, do tema à amostragem



Fonte: elaborado pela autora (2023)

Durante a etapa de levantamento de dados, foram empregados três métodos diferentes: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e entrevista semiestruturada voltada para gestores da PMSC. Além disso, realizamos a escuta ativa de pessoas que experienciam cotidianamente o problema em questão, utilizando a técnica de grupo focal.

¹¹ A pesquisa com grupos focais diferencia-se da entrevista e do questionário por permitir que o pesquisador colete dados em um período de tempo mais curto. A partir da interação do grupo é possível captar pontos de vista, sentimentos, conceitos e atitudes (GATTI, 2005, p. 9).

Na prática da pesquisa documental, foram consultados diversos acervos, incluindo o arquivo do Iphan localizado na sede do Centro Lúcio Costa (CLC), na cidade do Rio de Janeiro, e a Biblioteca Pública do Município de São Cristóvão. Também foram examinados os registros da Secretaria de Infraestrutura da PMSC (Seminfra) e conteúdos disponíveis em *sites* oficiais, como os do Iphan e da UNESCO. Vale ressaltar que a pesquisa foi conduzida por meio de consultas a fontes primárias e secundárias, com o propósito de atingir os objetivos delineados nesta investigação.

Realizou-se uma pesquisa bibliográfica abrangente, explorando as contribuições de diversos autores por meio de livros, artigos acadêmicos, teses e dissertações. Este levantamento permitiu a revisão da literatura, proporcionando uma compreensão aprofundada da evolução dos conceitos e das legislações que fundamentaram a delimitação do campo de estudo. Foram selecionadas leituras de autores e pesquisadores especializados que versam sobre patrimônio cultural, preservação de centros históricos, dinâmica urbana em centros históricos, acessibilidade, acessibilidade urbana, inclusão social, deficiência física, gestão de espaços urbanos e a concepção de rotas acessíveis.

Um dos pontos centrais da pesquisa bibliográfica foi a investigação do elo conceitual existente entre os campos do patrimônio cultural e da acessibilidade, ancorado em suas teorias e práticas. Nesse contexto, foram pesquisadas os documentos internacionais e a legislação brasileira relacionada à preservação do patrimônio cultural e à acessibilidade, a fim de verificar o momento de convergência teórica e o início das práticas nacionais que visaram promover a acessibilidade urbana em sítios históricos. A abrangência da pesquisa bibliográfica pode ser visualizada de maneira detalhada no Quadro 1.

Quadro 1: Esquema dos assuntos buscados na etapa de pesquisa bibliográfica

Centro histórico	Acessibilidade urbana
Evolução do conceito de patrimônio cultural	
Preservação de centros históricos	
Cartas patrimoniais	Histórico da acessibilidade Deficiência física
	Dinâmica urbana
	Legislação e normas técnicas
	Rota acessível

Fonte: elaborado pela autora (2023), adaptado de SILVA (2021)

O levantamento histórico teve como foco principal a narrativa institucional do Iphan, destacada no processo de ratificação da área de tombamento e no dossiê de candidatura da Praça São Francisco para integrar a lista do Patrimônio Mundial. Essa abordagem envolveu

uma pesquisa a fontes secundárias (como, por exemplo, arquivos documentais, registros fotográficos, legislação municipal, publicações e mapas) sobre a formação da cidade de São Cristóvão e os valores que embasaram o tombamento em nível federal, assim como a distinção da Praça São Francisco como patrimônio mundial pela UNESCO.

Também foram levantados em fontes primárias os elementos de análise urbana para compreender as transformações mais recentes nas praças pesquisadas e a gestão do espaço urbano, consultando principalmente os arquivos da PMSC. Além disso, foram realizadas visitas exploratórias, durante as quais a pesquisadora obteve dados por meio de levantamentos próprios, registros fotográficos e observações das condições de acessibilidade, em conformidade (ou não) com as normas vigentes, tanto nas praças pesquisadas quanto nas ruas de ligação.

O método de pesquisa a fontes primárias e secundárias também visou reunir exemplos de intervenções realizadas em sítios históricos, inscritos na Lista do Patrimônio Mundial pela UNESCO no Brasil, buscando compreender como gestores enfrentam o desafio do binômio acessibilidade urbana x patrimônio cultural.

A pesquisa de campo iniciou somente após conclusão das pesquisas documental e bibliográfica sobre o tema estudado, sendo a última fundamental para estabelecer o estado da arte. Faz-se necessário pontuar que o plano de trabalho foi revisado em alguns momentos para acompanhar a evolução das duas primeiras etapas da pesquisa.

O texto está organizado em quatro capítulos estruturados de acordo com os objetivos da pesquisa. O quadro abaixo ilustra a correlação entre os objetivos gerais e os conteúdos apresentados:

Quadro 2: Síntese da relação entre objetivos e capítulos

Objetivo	Capítulo
Enfatizar a importância da acessibilidade urbana como ferramenta de inclusão social	1
Apontar a ampliação do conceito de patrimônio cultural, passando de monumento a centro histórico	1
Explorar o vínculo conceitual entre acessibilidade urbana e a preservação de centros históricos	1
Identificar os valores patrimoniais de forma a salvaguardar a identidade cultural do sítio tombado e preservado	2
Investigar a percepção de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em relação à acessibilidade urbana de um percurso de interesse do Centro Histórico de São Cristóvão	3
Definir diretrizes de elaboração de projetos que promovam a acessibilidade urbana no Centro Histórico de São Cristóvão	3

Fonte: elaborado pela autora (2023), adaptado de SILVA (2021)

O Capítulo 1 destaca a convergência entre os temas: preservação dos centros históricos e acessibilidade urbana, nos contextos internacional e nacional. Inicialmente, isso é abordado por meio de uma perspectiva que evidencia a ampliação do conceito de monumento para incluir conjuntos urbanos. Em seguida, o capítulo explora a luta das pessoas com deficiência sob uma ótica médica para, posteriormente, amadurecer à luz da inclusão social. Essa transformação possibilitou o estabelecimento de leis e normas que garantem a eliminação de barreiras urbanísticas.

O Capítulo 2 explora os aspectos históricos da formação do núcleo urbano e os valores que fundamentaram a decisão de tombar o Conjunto Urbano, Arquitetônico e Paisagístico de São Cristóvão, em 1967, bem como a revisão de sua área em 2014. Adicionalmente, são discutidos os valores universais excepcionais que viabilizaram a inclusão da Praça São Francisco na lista do Patrimônio Mundial da UNESCO.

O Capítulo 3 investiga a aplicação do método de levantamento de dados, abordando tanto a análise técnica, quanto a coleta de informações por meio do grupo focal. Ele segue com a apresentação dos resultados obtidos e, por último, discute as diretrizes formuladas para garantir a acessibilidade urbana no Centro Histórico de São Cristóvão, especialmente propondo critérios para a criação de uma rota acessível.

Em relação à acessibilidade, o Brasil se destaca por possuir uma das legislações mais modernas do mundo. A convergência entre os temas do patrimônio cultural e da acessibilidade tem sido cada vez mais pesquisada, visando compreender o diálogo estabelecido entre eles, desde que a legislação brasileira, sob a ótica da inclusão social, reconheceu a importância de eliminar barreiras físicas dos espaços e garantir o direito de participação de pessoas com capacidades diversas na vida em sociedade.

Após mais de duas décadas desde a implementação da Lei nº 10.098/2000, considerada um marco na promoção da acessibilidade, ainda persiste uma lacuna significativa entre teoria e prática. Embora a lei apresente parâmetros e vise suprimir barreiras e obstáculos de espaços edificados e urbanos, transportes e comunicações, ainda existem desafios na sua aplicação efetiva, especialmente, quando confrontados com a necessidade de preservação do patrimônio cultural.

CAPÍTULO 1 - CENTRO HISTÓRICO PRESERVADO, DINÂMICA URBANA E ACESSIBILIDADE

O primeiro capítulo discute a relação entre a preservação dos Centros Históricos e o incentivo à garantia da acessibilidade. Os dois temas possuem ampla cobertura pela legislação brasileira, mas o primeiro tema está alicerçado há mais tempo e remonta a década de 1930, quando o esforço de intelectuais¹² resultou na instituição do Decreto-Lei nº25, de 1937, e criação do SPHAN, atual Iphan. Somente com a promulgação da Constituição Federal de 1988, sob a perspectiva da promoção da cidadania, é assegurado o direito da pessoa com deficiência.

1.1. Aspectos conceituais sobre a preservação de centros históricos e a dinâmica urbana

Os princípios de preservação do patrimônio cultural se originam em discussões modernistas e pós-modernistas, dentro da arquitetura e do urbanismo, influenciando o tema até os dias atuais. E, para compreender a interação entre a preservação e a dinâmica urbana, é importante tratar da ampliação do conceito de patrimônio ao longo do tempo. Inicialmente, centrado em monumentos isolados, ele passou a abranger não apenas o edifício em si, mas também o entorno imediato do edifício a ser preservado e, posteriormente, o patrimônio urbano.

Antes mesmo da fundação do antigo SPHAN, em 1937, dois encontros internacionais já haviam ocorrido em Atenas, na Grécia, resultando na formulação de recomendações internacionais que moldaram significativamente o campo do patrimônio cultural (MOTTA,

¹² Rodrigo Melo Franco de Andrade e Mário de Andrade são reconhecidos como figuras emblemáticas na fundação do SPHAN, com Rodrigo desempenhando um papel fundamental na liderança do órgão recém-criado durante seus primeiros anos. Além deles, outros intelectuais do movimento moderno contribuíram para a história do SPHAN. Entre estes nomes proeminentes estão Gustavo Capanema, Carlos Drummond de Andrade, Sérgio Buarque de Holanda, Prudente de Moraes Neto, Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Cândido Portinari, entre outros.

2010, p. 15). A Carta de Atenas de 1931, em suas conclusões gerais, recomendava a preservação do entorno dos monumentos antigos, enquanto a Carta de Atenas de 1933 estabelecia os princípios da preservação arquitetônica e urbanística, visando promover a qualidade de vida nas cidades modernas (MOTTA, 2010, p.16).

Apenas na década de 1960, novas referências internacionais voltaram a abordar a preservação do entorno de monumentos. A Recomendação de Paris, de 1962, trata sobre a salvaguarda da beleza e do caráter das paisagens e lugares, e quando necessário, restituição do aspecto das paisagens e sítios, naturais, rurais ou urbanas. Já a Carta de Veneza, de 1964, é destacada por Motta (2010) como a mais relevante desse período, ao considerar o monumento inerente à sua história e ambiência, ampliando sua abordagem também para as "obras modestas", ou seja, aquelas capazes de adquirir valor cultural ao longo do tempo. Esta carta expandiu o conceito de monumento para além das estruturas isoladas, incluindo bairros e áreas urbanas inteiras, reconhecendo a importância do contexto histórico (NARDI, 2015).

O próximo documento internacional a abordar o patrimônio urbano é a Norma de Quito, de 1967. Nesta carta, a noção de espaço é inseparável do conceito de monumento, recomendando zonas de proteção para conjuntos monumentais urbanos ou ambientais, onde é ressaltado que "todo planejamento físico territorial deverá ser realizado de modo a integrar ao conjunto urbanístico os centros ou complexos históricos de interesse ambiental" (CURY, 2004, p. 108). Além disso, destaca a importância do uso turístico dos sítios históricos, vinculando essa recomendação à lógica de integração a um plano econômico de desenvolvimento regional, contudo, sem prever os efeitos nocivos decorrentes desse tipo de atividade.

Embora a Recomendação de Paris, de 1968, aborde a preservação dos bens culturais frente ao desafio do crescimento urbano, Nardi (2015) destaca a Carta de Atenas e a Carta de Veneza como marcos significativos que contribuíram para moldar a visão sobre a preservação do patrimônio arquitetônico e urbanístico em escala global até os dias atuais.

Vale frisar que a ampliação do conceito de patrimônio a partir da década de 1960 foi antecipada por Giovanonni, tanto na teoria quanto na prática, ao estabelecer uma conexão entre planejamento urbano e patrimônio urbano, conforme explica Choay:

Giovannoni não era, porém, apenas um teórico. Suas ideias constituíam a razão de ser de uma prática. Contudo, mesmo tendo passado à *Carta italiana del restauro* (1931), elas não deixaram de enfrentar uma resistência, que se devia tanto a seu caráter precursor quanto à forma como contrariavam a ideologia de um regime ávido de grandes trabalhos espetaculares. É por isso que é preciso creditar a Giovannoni sua obra de opositor, a lista de todas as

demolições que conseguiu impedir por toda a Itália. E, se teve um papel importante na desobstrução da Roma antiga e dos foros imperiais, foi por ter preparado e organizado minuciosamente as fases e os pormenores da operação, mandando que se fizesse um levantamento completo do bairro medieval cujo sacrifício fora exigido por essa insurreição arqueológica. (CHOAY, 2006, p. 202)

Segundo Choay (2006, p. 180), a noção de patrimônio urbano histórico surge como uma reação ao processo de urbanização que predominava. Ele descreve essa noção como o resultado de uma dialética entre três abordagens sucessivas da cidade antiga, que denomina respectivamente de memorial, histórica e historial. De forma resumida, a figura memorial é representada por John Ruskin, que considerava um "sacrilégio tocar nas cidades da era pré-industrial". A figura histórica apresenta duas vertentes: uma com papel introdutório, visando extraír lições da cidade antiga, exemplificada por Camillo Sitte, conhecido como o criador da morfologia urbana; e outra com papel museal, concebida como um objeto raro e frágil, representada por Charles Buls, que, como prefeito de Bruxelas, restaurou praças seguindo desenhos preexistentes. Por fim, a figura historial, proposta por Giovanonni, supera as demais figuras, atribuindo simultaneamente um valor de uso e um valor museal aos conjuntos urbanos antigos, associando-os numa concepção ampla de organização da cidade – considerando-a como um organismo vivo e em constante transformação.

Embora as bases conceituais da visão sobre a preservação do patrimônio urbano tenham suas origens nas obras de autores como Ruskin e Giovanonni, o estabelecimento desse conceito de patrimônio ocorreu a partir da década de 1960, tendo como marco simbólico a Carta de Veneza. Inoue acredita que:

Outra questão que contribui para o alargamento do conceito de patrimônio é o conceito de memória: as memórias não são mais nacionais, podem ser coletivas ou individuais, de pequenos grupos, o que contribui para o surgimento dos chamados “novos patrimônios”. O domínio patrimonial não é mais feito por edifícios individuais, mas por bens imateriais, conjuntos urbanos e até cidades inteiras e, atualmente, grandes porções do território sob o nome paisagens culturais. (INOUE, 2018, p. 273)

A partir da década de 1970, o conceito de "ambiência" passou a complementar uma compreensão mais ampla do ambiente urbano preservado, definido como “quadro natural ou construído que inclui na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos e culturais” (Carta de Nairóbi, de 1976). Internacionalmente, observa-se uma tendência em direção a uma visão mais abrangente do patrimônio e da cidade, proporcionando uma base para que as iniciativas

de preservação levem em consideração sua natureza dinâmica, imaterial, socioeconômica e cultural, bem como os diversos agentes envolvidos no processo (NARDI, 2015, p. 55).

No Brasil, a visão de preservação do patrimônio cultural dialoga com o contexto internacional, pois o país é signatário de diversas cartas patrimoniais. A construção do conceito nacional de patrimônio urbano, presente na Carta de Petrópolis de 1987¹³, reconhece a complementaridade intrínseca entre o sítio histórico urbano e os espaços considerados não-históricos da cidade, refletindo uma leitura que compreende o processo dinâmico de transformação:

1. Entende-se como sítio urbano o espaço que concentra testemunho do fazer cultural em suas diversas manifestações. Esse sítio histórico urbano deve ser entendido em seu sentido operacional de “área crítica”, e não por oposição a espaços não históricos da cidade, já que toda cidade é um organismo histórico.
2. O sítio histórico urbano - SHU - é parte integrante de um contexto amplo que comporta as paisagens natural e construída, assim como a vivência de seus habitantes num espaço de valores produzidos no passado e no presente, em processo dinâmico de transformação, devendo os novos espaços urbanos ser entendidos na sua dimensão de testemunhos ambientais em formação. (LYRA, 2016, p. 84).

Segundo Márcia Sant'Anna (1995 *apud* LYRA, 2016, p. 84), existem três períodos de transformação dos conceitos e práticas de valoração, proteção e intervenção no patrimônio urbano brasileiro: o primeiro, da construção da identidade nacional (1937-1967), caracterizado pelo conceito da cidade-monumento; o segundo (1968-1979), das cidades históricas; e o terceiro (1980-1990), da cidade-documento.

Até o final da década de 1940, o SPHAN focou os tombamentos em cidades e centros históricos de Minas Gerais, e expandiu para o Rio de Janeiro, incluindo fragmentos urbanos e conjuntos paisagísticos. Os fragmentos urbanos consistiam em um monumento, geralmente uma igreja, e seu entorno imediato, comumente uma praça. Os conjuntos paisagísticos, por sua vez, eram caracterizados por sítios naturais situados próximos ou inseridos em contextos urbanos. Na década seguinte, a prática de preservação de centros históricos continuou seguindo esse modelo de tombamento, mas foi ampliada para outras regiões do país (SANT'ANNA, 2014, p. 170-171).

¹³ A Carta de Petrópolis foi resultante do 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos, organizado pelo Comitê Brasileiro do ICOMOS.

Salvo raras exceções, o tombamento das cidades-monumento entre 1938 e 1967 foi indicado por técnicos do SPHAN, considerando principalmente o seu valor artístico e sem definição clara sobre os limites das áreas protegidas. No final desse período, o critério de seleção passou a incluir também o interesse histórico e paisagístico, como no caso do Conjunto Arquitetônico, Artístico e Paisagístico de São Cristóvão, em Sergipe, tombado em 1967 e inscrito no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Em geral, a seleção seguia critérios de homogeneidade¹⁴, integridade¹⁵ e traçado urbanístico que refletisse a influência portuguesa durante o período colonial (SANT'ANNA, 2014, p. 177).

O conceito de cidades históricas está diretamente ligado à mudança na direção do órgão¹⁶, à reflexão sobre as práticas de preservação, à possibilidade de exploração econômica pelo turismo e ao interesse no planejamento urbano. Em linhas gerais, em resposta às novas demandas e influenciado pelos Encontros de Governadores, ocorridos em 1970 e 1972, surgiu o "Programa de Reconstrução das Cidades Históricas do Nordeste para fins turísticos", conhecido como Programa de Cidades Históricas (PCH), a partir de 1973. Essa foi uma ação interministerial envolvendo os Ministérios do Planejamento e da Educação e Cultura, com o objetivo de recuperar as cidades históricas da região Nordeste.

O Programa visava descentralizar as ações de preservação do patrimônio e estabelecer parcerias com os recém-criados órgãos estaduais de preservação para contratos, obras de restauração e apoio técnico. Ao todo, foram realizados 54 projetos, incluindo os planos diretores das cidades de São Cristóvão e Laranjeiras, em Sergipe (SANT'ANNA, 2014, p. 225).

Por outro lado, o conceito de cidade-documento reflete uma grande mudança na prática de preservação, que se estabelece a partir da década de 1980. Esse conceito passa a considerar a riqueza de informações das áreas urbanas como um documento capaz de revelar dados históricos, arqueológicos, urbanísticos e de outras disciplinas, além da arte e da arquitetura, que eram privilegiadas até então (SANT'ANNA, 2014, p. 301).

Nas três primeiras décadas de sua existência, o SPHAN tombou 39 áreas urbanas, um número relativamente pequeno quando comparado aos mais de 2000 processos de tombamento abertos, concentrados principalmente em Minas Gerais e Rio de Janeiro. Na região Nordeste, o órgão federal começou a realizar tombamentos de conjuntos urbanos a

¹⁴ A homogeneidade está relacionada com a predominância de exemplares da arquitetura colonial.

¹⁵ A integridade refere-se à preservação dos elementos artísticos e do sistema construtivo.

¹⁶ Em 1967, o arquiteto Renato Soeiro assumiu a direção do Iphan.

partir da década de 1960, sendo o primeiro em São Cristóvão/SE (1967), seguido por Olinda/PE (1968) e Porto Seguro/BA (1968), como demonstrado no Quadro 3 – Relação de tombamentos de conjuntos urbanos na região Nordeste.

Quadro 3: Relação de tombamentos de conjuntos urbanos na região Nordeste

Nome atribuído	UF	Classificação	Ano
1. Penedo, AL: conjunto arquitetônico, paisagístico e urbanístico	AL	Conjunto urbano	1996
2. Conjunto arquitetônico e urbanístico da cidade de Marechal Deodoro	AL	Conjunto urbano	2009
3. Piranhas, AL: Sítio histórico e Paisagístico	AL	Conjunto urbano	2006
4. Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade Alta de Porto Seguro	BA	Conjunto urbano	1968
5. Cachoeira, BA: conjunto arquitetônico e paisagístico	BA	Conjunto urbano	1971
6. Lençóis, BA: conjunto arquitetônico e paisagístico	BA	Conjunto urbano	1973
7. Rio de Contas, BA: conjunto arquitetônico	BA	Conjunto urbano	1980
8. Conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico, inclusive a Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento	BA	Conjunto urbano	1980
9. Conjunto arquitetônico e paisagístico, especialmente o cemitério, da cidade de Mucugê	BA	Conjunto urbano	1980
10. Salvador, BA: conjunto arquitetônico, paisagístico e urbanístico do centro histórico	BA	Conjunto urbano	1984
11. Conjunto Arquitetônico Urbanístico e Paisagístico da Cidade de São Félix	BA	Conjunto urbano	2012
12. Salvador, BA: Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade Baixa de Salvador	BA	Conjunto urbano	2013
13. Icó, CE: conjunto arquitetônico e urbanístico	CE	Conjunto urbano	2015
14. Aracati, CE: conjunto arquitetônico e paisagístico	CE	Conjunto urbano	2001
15. Sobral, CE: conjunto arquitetônico e urbanístico	CE	Conjunto urbano	2000
16. Viçosa, CE: conjunto Histórico e Arquitetônico	CE	Conjunto urbano	2005
17. Alcântara, MA: conjunto arquitetônico e urbanístico	M A	Conjunto urbano	1974
18. São Luís, MA: conjunto arquitetônico e paisagístico	M A	Conjunto urbano	1974 2014
19. Conjunto Histórico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Areia	PB	Conjunto urbano	2008
20. Centro Histórico de João Pessoa	PB	Conjunto urbano	2009
21. Igarassu, PE: conjunto arquitetônico e paisagístico	PE	Conjunto urbano	1972
22. Acervo arquitetônico e urbanístico da cidade de Olinda	PE	Conjunto urbano	1968
23. Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba	PE	Conjunto urbano	2011
24. Conjunto Histórico e Paisagístico de Piracuruca	PE	Conjunto urbano	2013
25. Conjunto Histórico e Paisagístico de Oeiras	PE	Conjunto urbano	2013
26. São Cristóvão, SE: conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico	SE	Conjunto urbano	1967 2014
27. Laranjeiras, SE: conjunto arquitetônico e paisagístico	SE	Conjunto urbano	1996

Fonte: Elaborado pela autora (2023), adaptado de Lista Bens Tombados por Estado (disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20por%20Estado.pdf>, acesso em 7/9/2023)

No geral, o tombamento de conjuntos urbanos provoca questionamentos sobre a combinação entre conservação e gestão, destacando: a falta de critérios claros para definir os limites entre valores históricos, paisagísticos, artísticos, de uso e dinâmica urbana; o distanciamento dos arquitetos e urbanistas do valor do tecido urbano como patrimônio cultural, que poderia ser integrado nos projetos de intervenção; a separação dos profissionais de conservação devido ao alargamento do conceito de patrimônio, que não considera a cidade patrimonializada como um organismo vivo em constante mudança; e a falta de uma cultura de preservação compartilhada com a sociedade.

Sabe-se que o espaço urbano está em constante transformação, influenciado por uma multiplicidade de atores e formas de apropriação que impulsionam dinâmicas urbanas em resposta a demandas sociais, econômicas, ambientais, de habitação e de mobilidade. Por outro lado, a resistência em relação aos efeitos dessa transformação provoca uma assimetria entre preservação e dinâmica urbana. Carsalade acredita que essa resistência prejudica a fruição do patrimônio cultural:

Dada a grande preocupação do patrimônio histórico com o problema da transformação, compreendemos a resistência à fruição diferenciada dos espaços-patrimônio. O que se verifica na prática, portanto, é o tratamento dessas diferenças a partir de estatutos homogeneizantes, inclusive as normas legais, que tratam como iguais situações e pessoas diferentes, reproduzindo as contradições sociais à guisa de preservação patrimonial. A suposta neutralidade, conceitualmente um corolário da homogeneização, produziu, no Brasil, um aparato legal que confirma a exclusão social historicamente presente na colonização do país, não produzindo, em absoluto, cidades mais justas, ao contrário, agravando suas contradições. (CARSALADE, 2019, p. 25).

Nesse sentido, é fato que existe uma predominância do olhar do arquiteto na preservação do patrimônio urbano, caracterizado pela prática de delimitar perímetros ou poligonais dos sítios a serem protegidos. Embora essa forma de trabalhar facilite a gestão de conjuntos urbanos, ela se baseia em uma delimitação física que reflete a visão da planta baixa, inerente à perspectiva do arquiteto e urbanista – por outro lado, invisível aos olhos dos moradores e visitantes (NARDI, 2015, p. 51).

Analisar a cidade sob a ótica da planta baixa, seja de um conjunto urbano ou não, reflete o que Pallasmaa (2011) chama de “paradigma visual”, que prevalece em detrimento dos demais sentidos. Essa abordagem reduz a leitura do espaço urbano de tridimensional para bidimensional, limitando as experiências sensoriais e, consequentemente, as possibilidades de interpretação da vida urbana:

Com a mesma clareza, o paradigma visual é a condição prevalente no planejamento urbano, das cidades ideais da Renascença aos princípios funcionalistas de zoneamento e planejamento que refletem a "higiene do ótico". Em particular, a cidade contemporânea e cada vez mais a cidade dos olhos, desvinculada do corpo pelo movimento motorizado rápido ou pela efêmera imagem que temos de um avião. Os processos de planejamento têm favorecido a idealização e a descorporificação dada pelos olhos cartesianos que controlam e isolam; os planos urbanísticos são visões extremamente idealizadas e esquematizadas vistas por meio do *le regard surplombant* (a vista de cima), como definiu Jean Starobinski, ou pelo "olho da mente" de Platão. (PALLASMAA, 2011, p. 28)

No entanto, um conjunto urbano transcende um simples perímetro delimitado. Sua gestão requer negociação e conciliação entre diversos interesses, que incluem os conceitos de preservação, considerações técnicas, políticas, econômicas e sociais. Esta última consideração representa uma experiência que vai além da dimensão sensorial, surgindo da noção de integração dos espaços artificialmente separados pela linha do perímetro. Ela se manifesta através das interações e relações, mesmo que às vezes isso resulte na percepção de um espaço urbano marcado por desintegrações e desarticulações sociais.

Adicionalmente, o turismo emerge como uma força econômica que pode influenciar as ações de preservação, transformando os locais tombados em produtos culturais de consumo. Sob a lógica mercadológica, a associação entre turismo e patrimônio cultural é apresentada como uma opção sustentável, garantindo financiamento para soluções de conservação e reabilitação de centros históricos por meio de parcerias com o setor privado.

Vislumbrado nas Normas de Quito, o fenômeno turístico dos centros históricos pode ser entendido pelo seu potencial de impulsionar ações de preservação, mas também como um risco, especialmente devido à sua natureza especulativa, que muitas vezes sacrifica os habitantes locais em prol do comércio voltado para o conforto e conveniência dos turistas – substituindo o tecido residencial pelo comércio. O turismo se constitui dialeticamente como:

"um sistema de atividades que se superpõe às estruturas existentes: o sistema turístico pode esgotar, empobrecer e destruir os sistemas naturais, sociais e urbanos, mas a energia e a riqueza que gera também podem ser usadas de maneira positiva, como oportunidade de refazer e enriquecer os tecidos sociais, produtivos, urbanos e paisagísticos que não têm meios próprios suficientes para consegui-lo; pode servir para dar motivos de satisfação e orgulho a um grupo, uma cidade ou uma sociedade" (MONTANER, 2014, p. 144).

O turismo em sítios preservados promove discussões sobre a dinâmica urbana que responde às demandas econômica, de meio ambiente e de mobilidade – e que beneficiarão em alguma escala seus habitantes, no entanto, há uma tendência a excluí-los dos debates. Por isso, Montaner (2014, p. 144) é categórico ao afirmar que “um bairro com turistas não cria laços sociais, não reivindica instalações nem elabora uma consciência política”. Meneses (2012, p. 127) também explica que a atividade turística, por natureza, é desterritorializada, desvinculada do cotidiano da cidade e alheia à habitualidade do morador.

Hoje em dia, a acessibilidade dos espaços urbanos em sítios tombados é frequentemente priorizada para eliminar as barreiras que restringem o acesso dos turistas. No entanto, considerando que os centros históricos desempenham um papel crucial como guardiões da memória e identidade coletivas, não seria a acessibilidade urbana um tema para o planejamento urbano atender prioritariamente às demandas sociais locais?

1.2. Garantindo o direito à cidade: a importância da acessibilidade

Para responder à pergunta “por que é importante promover a acessibilidade nos centros históricos preservados?”, consideramos a convergência entre duas perspectivas: a inclusão social e do centro histórico dinâmico. Se no passado as cidades eram configuradas sob uma lógica excludente para as pessoas com deficiência, atualmente, demandas contemporâneas e novas práticas urbanas contribuem para manter a vitalidade cotidiana desses sítios urbanos, em um processo contínuo de ressignificação e definição de novos usos.

Historicamente, as pessoas com deficiência foram excluídas do convívio social, refletindo-se na configuração do espaço urbano até meados do século XX. As condições restritivas e as habilidades das pessoas com deficiência não eram consideradas na construção das cidades até o surgimento das principais legislações para promover a acessibilidade (SILVA, 2021, p. 35) – um desdobramento muito recente no urbanismo. A conquista dos direitos das pessoas com deficiência faz parte de um processo histórico-social impulsionado por movimentos reivindicatórios em todo o mundo.

Silva (2021) coloca que o início do pensamento em direção a uma cidade mais inclusiva pode ser atribuído ao movimento moderno, que promoveu conferências

denominadas “Congresso Internacional de Arquitetura Moderna” (CIAM) entre os anos de 1928 e 1956, realizadas em diversos países para discutir os desafios contemporâneos da arquitetura e disseminar novas práticas.

De acordo com Pessegueiro (2014), uma nova consciência em relação ao urbanismo surgiu a partir da conferência realizada em 1933 na cidade de Atenas, que culminou na Carta de Atenas (também conhecida como Carta do Urbanismo) e serviu de base para a difusão de novas práticas de projetar cidades. Destaca-se que essa referência internacional estabeleceu a escala humana como critério para o dimensionamento dos elementos urbanos. A prática dessa nova consciência urbana começou a ser aplicada poucos anos após o fim da 2^a Guerra Mundial, a partir de 1945, nas cidades europeias, que estavam devastadas e precisavam ser reconstruídas. No entanto, o ideal urbanístico emergente naquele momento priorizou o uso do automóvel em detrimento da acessibilidade para pedestres, conforme explicado pelo autor:

O automóvel, aliado à maquinização das cidades, era o que mais importava até para responder aos anseios das populações saídas da vivência traumática que constituiu o período da 2^a Guerra Mundial. No entanto, no final dos anos 60 viam-se já sinais de degradação resultantes da invasão e primazia do automóvel nas cidades. (PESSEGUEIRO, 2014, p. 17).

A Europa herdou das guerras mundiais a necessidade de recepcionar um número expressivo de combatentes com deficiências adquiridas – especialmente, de mobilidade, audição e visão. Esse cenário promoveu uma mudança de postura tanto na sociedade, quanto nos governantes, em diversos países, passando a assumir um olhar mais humanizado na convivência com as diferenças (OLIVEIRA, 2018, p. 6).

Por essa razão, a Segunda Guerra Mundial provocou efeitos tanto na forma de planejar as cidades, quanto na relação entre os países. Nesse contexto, o principal desdobramento foi a criação da Organização das Nações Unidas (ONU), cujo objetivo era promover a união entre as nações e estabelecer relações pacíficas entre os países. Muitos dos tratados, leis, normas e decretos internacionais e nacionais que temos hoje sobre inclusão social e acessibilidade têm suas origens em movimentos pelos direitos humanos e reivindicações que remontam a esse período.

As décadas de 1960 e 1970 foram marcadas por ações para promover a acessibilidade nos Estados Unidos. Desta vez, foi a Guerra do Vietnã que desencadeou reflexões e germinou movimentos reivindicatórios. O retorno de soldados veteranos que combateram na guerra, muitos deles com deficiências adquiridas, especialmente sequelas de explosões de minas terrestres, impulsionou um movimento de reivindicação. Inspirados pelos

movimentos dos negros contra a discriminação racial e pela igualdade de direitos civis (1954-1968), esses veteranos deram início ao “*Barrier-free Movement*” (Movimento sem Barreiras). Inicialmente focado nas demandas dos soldados em busca de reintegração na vida civil com dignidade, esse movimento cresceu e passou a defender a eliminação de barreiras para todas as pessoas com deficiência (COSTA, 2016, p. 31-32).

A partir da década de 1970, um cenário favorável se estabeleceu para a elaboração de legislações que abordassem o tema em diversas partes do mundo. Segundo Silva (2021), a mudança no pensamento urbanístico e na definição de prioridades estava ocorrendo simultaneamente em vários países. A pesquisadora observa um aumento da conscientização sobre os direitos dos cidadãos e das cidadãs e a importância da inclusão social das pessoas com deficiências, independente de terem sido adquiridas nas guerras. Isso levou a reflexões sobre a acessibilidade e a apropriação dos espaços públicos:

Tal mudança promoveu o desenvolvimento de pesquisas e o surgimento de uma nova área de atuação profissional, que tinham como mote a criação de objetos, espaços e ambientes que permitissem a inclusão de todos os cidadãos, com ou sem deficiência, independentemente de suas habilidades. Segundo Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), tal prática recebeu diferentes nomes, como desenho sem barreiras, desenho adaptado, desenho transgeracional e desenho inclusivo, e se aplicavam desde o desenho de espaços urbanos e edifícios acessíveis ao desenho de objetos que reduzem as dificuldades e aumentam a eficiência de pessoas com deficiência. (SILVA, 2021, p. 38)

Em 1975, a ONU aprovou a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, representando um marco importante na luta pela igualdade de oportunidades e participação na vida em sociedade. No ano seguinte, a Organização Mundial de Saúde (OMS) adotou experimentalmente a Classificação Internacional das Deficiências, Incapacidades e Desvantagens (CIDID), um passo significativo na luta das pessoas com deficiência, pois desvinculou conceitualmente "deficiência" de "doença" (ASSIS, 2012, p. 46). Após várias revisões e testes, a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF) foi instituída em 2001.

Nesse período, aparece e ganha relevância o entendimento social da deficiência. Para Sassaki (1999, p. 28), esse momento pode ser definido como pré-inclusivista, uma vez que o termo inclusão ainda não era comumente utilizado, e o foco estava na integração da pessoa com deficiência. Para o autor, a visão de integração surgiu como uma resposta à prática histórica de exclusão social enfrentada pelas pessoas com deficiência.

A mudança do conceito médico, que via a pessoa com deficiência física como doente, para o conceito social, que considera a pessoa com deficiência a partir de sua integração (ou falta dela) na sociedade, teve impactos diretos na formulação de políticas sociais (FERREIRA, 2011, p.101). A distinção entre deficiência e doença ampliou o foco para o ambiente físico, uma vez que os fatores ambientais passaram a ser vistos como facilitadores ou "barreiras" para a integração social do indivíduo (ASSIS, 2012, p. 46).

No contexto mundial, Assis (2012) destaca que a virada de chave ocorreu com a instituição pela ONU do Ano Internacional das Pessoas Deficientes, em 1981. Este ano teve como objetivo alertar sobre a necessidade de criação de leis que promovessem a acessibilidade e despertar o interesse das pessoas com deficiência sobre seus próprios direitos. O Ano Internacional das Pessoas Deficientes deu origem ao Programa de Ação Mundial para as Pessoas com Deficiência (PAM), que estabeleceu princípios fundamentais a serem adotados por todos os países, independentemente do nível de desenvolvimento. O objetivo do PAM era assegurar a plena integração na sociedade, promover a igualdade de oportunidades e a garantir a participação equitativa no desenvolvimento social e econômico (ONU, 1982).

Nesse período, surgiu um conceito associado à promoção da acessibilidade, introduzido em 1985 pelo arquiteto americano Ron Mace, conhecido como Desenho Universal. Nas palavras de Cambiaghi (2007, p. 75), o Desenho Universal é “responsável pela criação de ambientes ou produtos que podem ser usados pelo maior número de pessoas possível”, sem precisar de adaptação ou projeto especial.

A introdução do Desenho Universal nas soluções projetuais possibilita que arquitetos e urbanistas criem espaços que atendam de maneira abrangente às necessidades de pessoas com diversas capacidades, alinhando-se aos princípios da inclusão social. Assim, atender a qualquer pessoa é um pressuposto essencial do próprio termo. No contexto da inclusão social, Dischinger, Bins Ely e Piardi, conforme citados por Silva (2021, p. 39), afirmam que o objetivo do Desenho Universal é considerar as diversas características e habilidades das pessoas desde o início da elaboração dos projetos, evitando a necessidade de adaptações posteriores. Dessa forma, é possível alcançar o ideal de um projeto inclusivo e não discriminatório, onde suas soluções podem passar despercebidas.

No Brasil, o debate jurídico sobre a promoção da acessibilidade teve início na década de 1980, com a promulgação da Constituição Federal (CF) de 1988. A CF estabeleceu como dever do Estado a implementação de programas de prevenção e atendimento especializado para pessoas com deficiência, sejam elas físicas, sensoriais e/ou mentais, garantindo-lhes acesso aos bens e serviços coletivos através da eliminação de barreiras arquitetônicas. Além

disso, no Artigo 227, do Capítulo VII sobre a Família, a Criança, o Adolescente e o Idoso, a CF determina a necessidade de estabelecer normas para a construção de logradouros e edifícios de uso público, garantir um acesso adequado para pessoas com deficiência (BRASIL, 1988, não paginado).

No contexto das iniciativas para garantir a acessibilidade, as Normas Técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) desempenham um papel fundamental no arcabouço legal brasileiro. Essas normas fornecem diretrizes para a implantação de soluções e adaptações nos ambientes, visando garantir a acessibilidade. A primeira norma brasileira, a ABNT – NBR 9050, foi lançada em 1985 com o título de “Adequação de Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente”. Desde então, essa norma passou por quatro revisões, a primeira em 1994, intitulada “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos”, e as revisões seguintes nos anos de 2004, 2015 e 2020, todas com o título “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”.

A contribuição para a acessibilidade urbana é enriquecida pela ABNT – NBR 16.537, lançada em 2016, a qual estabelece diretrizes para a sinalização tátil no piso, incluindo a elaboração de projetos específicos e instalação adequada. Em janeiro de 2024, foi publicada a segunda edição dessa norma. Além disso, a ABNT elaborou outras normas que estabelecem critérios de diferentes modos de transporte e elevadores de passageiros. Aliás, a ABNT – NBR 9050 e a ABNT – NBR 16537 se destacam como as normas mais relevantes para esta pesquisa, pois apresentam diretrizes técnicas para intervenções no ambiente urbano.

Embora a primeira norma brasileira tenha sido elaborada na mesma década em que o conceito de Desenho Universal foi cunhado, seu conteúdo inicial reflete uma preocupação primordial em eliminar barreiras para pessoas que utilizam cadeiras de rodas, sem necessariamente considerar ambientes acessíveis para todos. O conceito de Desenho Universal começou a ser adotado no Brasil após o VI Seminário Ibero-Americano de Acessibilidade ao Meio Físico, realizado em 1994, no Rio de Janeiro. Logo após esse evento, já na primeira revisão da ABNT – NBR 9050, é possível perceber uma mudança na abordagem da deficiência, que antes era considerada uma causa de incapacidade e, posteriormente, foi interpretada como uma questão a ser abordada no ambiente construído (ASSIS, 2012, p. 53).

O Brasil é reconhecido por sua legislação avançada no que diz respeito à promoção da acessibilidade. Durante a década de 2000, o Governo Federal publicou leis que continuam em vigor até os dias atuais, representando conquistas significativas para a acessibilidade e a

inclusão social. A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, estabeleceu normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade nas edificações públicas ou de uso coletivo, de uso privado, nos sistemas de comunicação e os transportes públicos, e foi regulamentada pelo Decreto 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que definiu prazos para adequação de espaços de uso público.

A Lei nº 10.741, de 2003, instituiu o Estatuto do Idoso, garantindo direitos básicos e essenciais para pessoas com 60 anos ou mais. No mesmo ano, foi criado o Ministério das Cidades, cuja atuação foi fundamental na divulgação de boas práticas de acessibilidade. Por meio do Programa Brasil Acessível e da publicação de seis cadernos técnicos, o Ministério das Cidades disseminou informações abrangentes, que incluíam desde o atendimento adequado às pessoas com deficiência até a construção de cidades acessíveis, a implementação de políticas públicas nos municípios e a implementação de sistemas de transporte acessíveis (ASSIS, 2012, p. 55).

Nesse contexto, é relevante mencionar também a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, além de promover o equilíbrio ambiental. O Estatuto da Cidade consolida o direito coletivo no planejamento urbano, exigindo que municípios com mais de vinte mil habitantes elaborem seus Planos Diretores. Isso impulsiona as cidades a serem planejadas com critérios econômicos, socioambientais e levando em consideração suas características e singularidades (OLIVEIRA, 2018, p. 116).

O Estatuto da Cidade enfatiza a competência e a previsão legal dos municípios para concretizar a política urbana em seus territórios por meio de um planejamento local – que inclui a garantia da acessibilidade nas cidades. Em outras palavras, é responsabilidade dos municípios o cuidado com os seus contextos locais, onde a vida das pessoas acontece e onde é fundamental assegurar a função social da cidade. Planejar, executar e avaliar a política de acessibilidade urbana local é de responsabilidade municipal:

“O Município possui atribuição de promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso do solo, do parcelamento e da ocupação do solo urbano. Para executar essa tarefa, o município conta com vários instrumentos: o Plano Diretor, o Código de Posturas, o Código de Obras e Edificações, Lei de Perímetro Urbano, Lei de Parcelamento do Solo Urbano, Lei de Uso e Ocupação do Solo e pode, ainda, ter uma Lei Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural” (IPHAN, 2014, p. 30).

Em 2008, o Decreto Legislativo nº 186 foi promulgado, aprovando os textos da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, elaborados na Assembleia Geral das Nações Unidas em 2006. Este processo foi complementado em 2009 com a ratificação pelo Decreto nº 6.949. Esses marcos legais consagraram o conceito social ao definir a pessoa com deficiência como alguém cuja condição física interage com o ambiente, podendo se tornar uma barreira que impede a participação na sociedade em condição de igualdade com as demais pessoas (ASSIS, 2012, p. 56).

Em 2012, a Lei nº 12.587 foi promulgada, instituindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o objetivo de tornar o espaço público acessível para todos. Fundamentada no princípio da acessibilidade universal, essa lei visa reduzir desigualdades, promover a inclusão social e o acesso a serviços básicos e equipamentos sociais, melhorar as condições urbanas em termos de acessibilidade e mobilidade, mitigar os custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos urbanos e consolidar a gestão democrática.

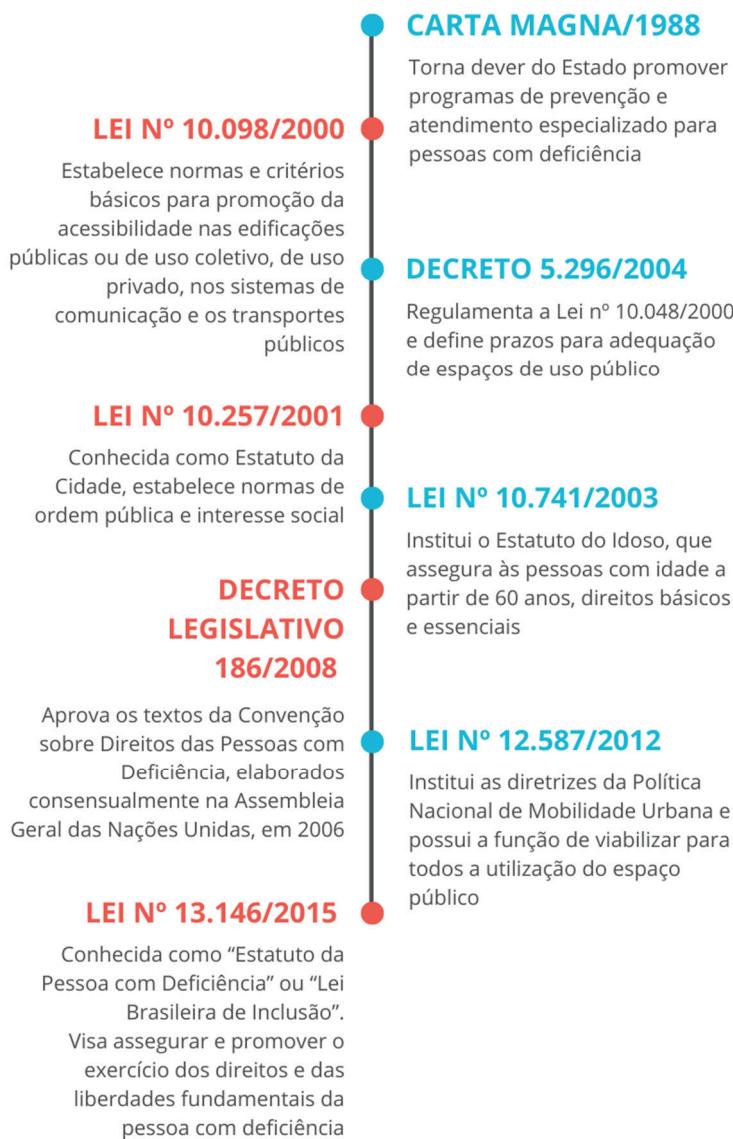
Até a década de 1990, a disciplina do planejamento urbano priorizava a resolução dos problemas relacionados ao trânsito e aos veículos particulares, muitas vezes em detrimento do pedestre e do transporte público coletivo. No entanto, a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana representou uma mudança significativa nesse paradigma, buscando redefinir as estratégias de mobilidade em direção a cidades mais acessíveis, sustentáveis e equilibradas. Atualmente, a mobilidade urbana é vista como um componente constituinte do tecido urbano e pode ser definida como "um atributo das cidades relacionado com a facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, ou seja, está ligada às condições das vias de acesso e às possibilidades de circulação" (IPHAN, 2014, p. 13).

Ao longo da linha do tempo da legislação brasileira, outro marco significativo foi a promulgação da Lei nº 13.146, em 6 de julho de 2015, amplamente conhecida como “Estatuto da Pessoa com Deficiência” ou “Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência”. Esta legislação tem como objetivo fundamental assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais da pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social plena e à garantia de sua cidadania.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência reafirma o conceito social estabelecido pelas legislações anteriores e define pessoas com deficiência como aquelas que possuem impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em

interação com uma ou mais barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas (BRASIL, Lei nº 13.146, Art. 2º: 2015).

Figura 5: Linha do tempo da legislação brasileira que dispõe sobre a acessibilidade



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

A diferenciação entre a abordagem médica, integrativa e social está diretamente relacionada à evolução terminológica no tratamento das "pessoas com deficiência". Ao longo do tempo, algumas terminologias presentes na legislação foram substituídas, como "pessoas portadoras de deficiência" e "pessoas portadoras de necessidades especiais", entre outras. A terminologia "pessoas com deficiência" foi adotada na Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 13 de dezembro de 2006.

Para esta pesquisa, foi adotada a terminologia pessoa com deficiência e o conceito dado pela Lei Brasileira de Inclusão (ver Quadro 4). Quando necessário mencionar o tipo da deficiência, é mais apropriado utilizar a condição logo após a terminologia “pessoa com deficiência”, como por exemplo, “pessoa com deficiência auditiva” ou “pessoa com deficiência visual”. A abordagem social também influenciou a elaboração dos conceitos de “pessoa com mobilidade reduzida” e “barreiras”. O Quadro 4 apresenta os conceitos mais relevantes para esta pesquisa.

Quadro 4: Conceitos com base na Lei Brasileira de Inclusão

Termo	Definição dada pela Lei Brasileira de Inclusão
Pessoa com deficiência	Aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso.
Pessoa com mobilidade reduzida	Aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso.
Barreiras	Qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros.

Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Na visão de ASSIS (2012, p. 56), se a legislação brasileira fosse integralmente cumprida, as cidades seriam mais inclusivas para as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, garantindo-lhes condições iguais de direitos em relação aos demais cidadãos. No entanto, a abrangência da acessibilidade como um direito de todos ainda é um desafio a ser enfrentado pelos municípios na gestão do espaço urbano e na implementação da política de inclusão social.

1.3. Aproximação entre os temas: preservação de centros históricos e acessibilidade urbana

Quando a discussão sobre acessibilidade começou a ganhar destaque no Brasil, o catálogo de conjuntos urbanos tombados já reunia um grande acervo, com narrativas de valoração e práticas de preservação definidas. O fio condutor desse debate é o entendimento sobre acessibilidade como uma condição associada à inclusão social¹⁷ e à qualidade de vida dos moradores de centros históricos preservados. Assim, é uma questão que extrapola os limites da técnica e permite que todo cidadão, seja pessoa com deficiência ou não, exerça sua cidadania plenamente, tendo assegurado seu direito de ir e vir com as mesmas oportunidades de acesso e de apropriação do patrimônio e possibilite a transmissão da herança cultural.

Pode-se situar a semente dessa reflexão na década de 1970, quando é difundida uma nova consciência acerca da qualidade dos espaços públicos e do modo de pensar as cidades, como resposta à tendência de crescimento do turismo urbano em cidades europeias. Para Pessegueiro (2014, p. 18), a reflexão de urbanistas e gestores públicos acerca da reabilitação urbana e da valorização do espaço público como produto turístico integrado ao patrimônio edificado é associada à uma leitura que relacionava qualidade ambiental e preservação do patrimônio cultural. O autor cita Paris, Madri e Barcelona, entre outras cidades europeias, como exemplo de requalificações urbanas e intervenções com o objetivo de atrair visitantes e valorizar os espaços públicos e patrimônios edificados.

Por outro lado, como resposta a esse movimento, em 1976, a UNESCO adota a Carta de Nairóbi – uma recomendação relativa à proteção de conjuntos históricos e tradicionais e ao seu papel na vida contemporânea. O esforço da indústria cultural em resguardar o patrimônio como intocável é substituído por uma visão em favor do tratamento não museal do tecido urbano contemporâneo (CHOAY, 2006, p. 223).

O conceito de patrimônio cultural passou a aceitar a soma de singularidades de épocas distintas e a receber novas demandas próprias da dinâmica urbana, ambas

¹⁷ A inclusão social constitui um processo bilateral no qual as pessoas, ainda excluídas, e a sociedade buscam, em parceria, equacionar problemas, decidir sobre soluções e efetivar a equiparação de oportunidades para todos. Para incluir todas as pessoas, a sociedade deve ser modificada a partir do entendimento de que ela é que precisa ser capaz de atender às necessidades de seus membros (SASSAKI, 1999, p. 40).

características da construção social (COSTA, 2012, p. 23). Com essa abertura conceitual, países europeus aprovaram dispositivos legais para a eliminação de barreiras em espaços públicos.

Na década de 1980, o debate começou a ser inserido no cenário brasileiro. À luz dessa tendência mundial, a promulgação da Constituição Federal de 1988, conhecida como Constituição Cidadã, permitiu a coexistência entre os temas ao dispor sobre o direito de todos à cultura¹⁸ e estabelecer a necessidade de adaptação de logradouros e edifícios para pessoas portadoras de deficiência¹⁹. Além disso, a legislação brasileira abordou a questão cultural de forma inovadora, ao alargar o conceito de patrimônio passando a considerar também aqueles de natureza imaterial²⁰ e colocando o cidadão como protagonista do processo de atribuição de valor aos bens culturais.

Embora a Constituição tenha apresentado contribuições relevantes para a inclusão da pessoa com deficiência e a ampliação do conceito do patrimônio cultural, não foi suficiente para criar um elo entre os temas. No que diz respeito à preservação, o Art. 216, §1º, estabelece que:

“O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acatamento e preservação” (BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil, 1988: s/p).

Em relação à acessibilidade, dispõe o Art. 5º que:

¹⁸ O Art. 5 da Constituição Federal dispõe que “O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais” (BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil, 1988: s/p).

¹⁹ O Art. 244 diz que “A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227” (BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil, 1988: s/p). O termo “portador de deficiência” foi substituído anos mais tarde por “pessoa com deficiência” nas legislações.

²⁰ O Art. 216 Define que “Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico” (BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil, 1988: s/p).

“Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade” (BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil, 1988: s/p).

O marco legal para a aproximação entre os dois temas é a Lei Federal 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, inclusive em edifícios ou imóveis de interesse cultural. A lei é aplicada aos “edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens” (BRASIL, 2000, s/p).

Em 2003, o Iphan lançou a Instrução Normativa nº 1, que dispõe sobre acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal. Além de apontar direcionamentos técnicos, apresentava a perspectiva de compilação de experiências de projetos aprovados na instituição tendo em vista a construção de um caderno técnico e o diálogo com associações de pessoas com deficiência física, à época denominadas “pessoas portadoras de deficiência”:

2.6 - Articular-se com as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, tendo em vista:

- a) - O desenvolvimento de ações dirigidas para a associação do tema da acessibilidade com a preservação de bens culturais imóveis acautelados em nível federal e respectivos acervos;
- b) - Assegurar a sua participação nos processos de intervenção, através da discussão conjunta de alternativas e do acompanhamento e avaliação, a fim de garantir a correta aplicação de soluções em acessibilidade. (IPHAN, 2003: s/p)

Posteriormente, em 2014, o Iphan lançou o Caderno Técnico nº09 – Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos²¹ (CT-9), com o intuito de difundir soluções de acessibilidade e tornar permanente o compromisso com a democratização do espaço urbano (IPHAN, 2014, p. 7). O CT-9 surge como uma ferramenta de estímulo a aplicação das normas de acessibilidade e desconstrução da ideia de que patrimônio e acessibilidade não dialogam, ao contrário, alerta sobre o cuidado de “não inviabilizar aquilo que se constitui como

²¹ O CT-9 foi lançado há dez anos e sua atualização é fundamental porque contribuiria para a divulgação de práticas de acessibilidade em espaços edificados e urbanos, no contexto do patrimônio cultural. Além disso, sua edição é anterior à última revisão da NBR-9050, de 2020, e da NBR-16537, de 2024, que orienta sobre a sinalização tátil no piso.

fundamental no reconhecimento e na atribuição de valor cultural: o amplo acesso e usufruto pela sociedade brasileira” (IPHAN, 2014, p. 22).

Na publicação, são apresentados quatro planos de mobilidade e acessibilidade apoiados pelo Iphan (Laguna/SC, Ouro Preto/MG, São Francisco do Sul/SC e Paranaguá/PR), que servem de exemplo para outras cidades. Em Laguna, a inovação foi por conta da proposta de um espaço compartilhado, onde o nível da pista de rolamento foi elevado ao nível da calçada. Essa tipologia de desenho urbano é bastante difundida em cidades europeias e resulta numa promoção da importância da circulação do pedestre em relação ao veículo. As demais cidades optaram por soluções diversificadas, com destaque para o estabelecimento de zonas de estacionamento afastadas do Centro Histórico (Paranaguá), o alargamento de calçadas (São Francisco do Sul) e a implantação de recursos tecnológicos que facilitem a acessibilidade de moradores e turistas (Ouro Preto), como, por exemplo, planos inclinados, escadas rolantes e elevadores.

Uma das etapas da metodologia de trabalho apresentada no CT-9 sugere a inclusão da sociedade na elaboração de um plano de qualificação, mobilidade e acessibilidade em conjuntos urbanos tombados ou de interesse para proteção. A participação da comunidade deve ocorrer em todas as fases do plano, que inclui organização, diagnóstico, elaboração do plano, estratégia de implementação e avaliação pós-intervenção para realização de possíveis correções (IPHAN, 2014, p. 88).

Essa ideia dialoga com a metodologia proposta nessa pesquisa, que inclui a percepção das pessoas com deficiência em relação às soluções que visam promover a acessibilidade nos logradouros públicos de São Cristóvão. Ouvir as pessoas com deficiência, especialmente as residentes, é de fundamental importância para construção de soluções que as beneficiem e permitam refletir sobre a memória que a preservação desse conjunto urbano evoca. O caráter dinâmico da cidade também encontra suporte nas lembranças e na experiência individual de cada pessoa ouvida.

De acordo com Choay, em se tratando das cidades e conjuntos arquitetônicos antigos:

Tendo se tornado patrimônios históricos de pleno direito, os centros e os bairros históricos antigos oferecem atualmente uma imagem privilegiada, sintética e de certa forma magnificada, das dificuldades e contradições com as quais se confrontam a valorização do patrimônio arquitetônico em geral, e em especial sua reutilização ou, em outras palavras, sua integração na vida contemporânea. (CHOAY, 2006, p. 222)

Frequentemente, a dinâmica urbana negocia com o patrimônio cultural para abrigar novas demandas sociais. É de fundamental importância que centros históricos não sejam vistos como imutáveis, pois impossibilitaria a apropriação por todos e esvaziaria o sentido da preservação pelas pessoas e para as pessoas. A Figura 6 apresenta as principais legislações que contribuíram para a delinear um painel inicial sobre aproximação entre os temas, a partir de uma visão que engloba o planejamento urbano e visa garantir a acessibilidade como um pressuposto próprio da inclusão social.

Figura 6: Linha do tempo da legislação brasileira para aproximação dos temas preservação do patrimônio cultural e acessibilidade



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

O marco legal mais recente corresponde à Lei Brasileira de Inclusão (conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência), que reforça o direito de acesso a bens culturais e monumentos:

Art. 42. A pessoa com deficiência tem direito à cultura, ao esporte, ao turismo e ao lazer em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, sendo-lhe garantido o acesso:

I – a bens culturais em formato acessível;

II – a programas de televisão, cinema, teatro e outras atividades culturais e desportivas em formato acessível; e

III – a monumentos e locais de importância cultural e a espaços que ofereçam serviços ou eventos culturais e esportivos. (LBI, incisos I a III, Artigo 42).

O aprofundamento no tema lança um novo olhar para os conjuntos urbanos de valor histórico e cultural brasileiros, capaz de permitir a compatibilização entre acessibilidade e preservação. A percepção de centros históricos preservados como local de encontro e de fruição do patrimônio cultural tornou latente a necessidade de assegurar que pessoas com deficiência, por muito tempo impedidas de usufruir a cidade, participem da vida em sociedade. Nesse sentido, a qualificação urbana aparece como solução para melhorar a qualidade de vida de moradores e visitantes desses centros (IPHAN, 2014, p. 16).

1.4. Entendendo a acessibilidade em espaços urbanos

Para compreendermos as questões que envolvem os centros urbanos inclusivos e acessíveis, precisamos estudar os conceitos e elementos projetuais para que todos os moradores e visitantes possam ter acesso aos bens e serviços que eles oferecem. Pode-se afirmar que para atingir a acessibilidade em espaços públicos o conceito chave é o de rotas acessíveis, ou seja, percursos que não apresentam barreiras ao longo do deslocamento de seus usuários, desde sua origem até o seu destino. A NBR 9050 (ABNT, 2020, p. 5) define rota acessível como:

“trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros.” (ABNT, 2020, p. 5)

A Lei Brasileira de Inclusão (LBI), ao dar uma nova redação ao Artigo 41 do Estatuto das Cidades, estabelece responsabilidades aos órgãos de planejamento dos municípios. Para aqueles que são obrigados a possuir Plano Diretor, é exigida a elaboração do plano de rotas acessíveis contendo os passeios que serão construídos ou reformados pelos municípios. A LBI, em seu § 3º do Artigo 41, estabeleceu:

As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (LBI ao § 3º do Artigo 41).

Contudo, é difícil encontrar rotas acessíveis e contínuas nas cidades brasileiras por dois motivos. Primeiramente, a maioria dos espaços urbanos foram estabelecidos antes da implementação de leis, decretos e normas relacionadas à acessibilidade. Em segundo lugar, há uma falta de compreensão das necessidades reais das pessoas com deficiência física e de suas especificidades.

São comuns soluções para o deslocamento e uso acessível voltadas principalmente para pessoas com deficiências motoras, a exemplo daquelas que utilizam cadeira de rodas, ou mobilidade reduzida. Por outro lado, é raro encontrar soluções que abordem outras necessidades, como o apoio ao deslocamento seguro, orientação espacial, acesso à informação e comunicação para pessoas com deficiências sensoriais ou intelectuais. Este desequilíbrio na abordagem da acessibilidade urbana contribui para a perpetuação das barreiras enfrentadas por indivíduos com deficiência em seu dia a dia nas cidades brasileiras.

Embora previsto em normas, a importância da aplicação do Desenho Universal não parte necessariamente da exigência legal, mas primordialmente da conscientização acerca da vantagem de beneficiar um número maior de pessoas, considerando diferenças antropométricas, limitações cognitivas, sensoriais e de mobilidade, incluindo crianças, idosos,

obesos e pessoas com estaturas distintas. O Desenho Universal de ambientes urbanos inclusivos permite criar uma cidade acolhedora, onde pessoas com capacidades e necessidades diversas não sejam privadas de vivenciar a cidade e fruir o patrimônio cultural.

O conceito de Desenho Universal propõe que a arquitetura e o urbanismo sejam centrados na diversidade das pessoas e é pautado por sete princípios: uso equitativo, uso flexível, uso simples e intuitivo, informação de fácil percepção, tolerância ao erro, espaço para aproximação/uso e tolerância ao erro (ver Figura 7).

Figura 7: Princípios do Desenho Universal



Fonte: Elaborado pela autora (2024), adaptado da NBR-9050 (2020)

Silva (2021, p. 47) cita como exemplo do desenho universal no ambiente urbano a aplicação de uma faixa de piso antiderrapante e nivelado nas calçadas, permitindo um número maior de usuários, com capacidades diversificadas, caminhar com autonomia e segurança.

O CT-9 do Iphan apresenta os principais requisitos para a acessibilidade em centros históricos preservados, extraídos do *Manual para un Entorno Accesible*, uma publicação espanhola de 2005. Esses requisitos incluem:

- Integração com os entornos arquitetônicos e com o transporte;
- Acessibilidade a qualquer pessoa;
- Equilíbrio estético-funcional;

- Minimização dos percursos dos usuários;
- Garantia da segurança nos percursos;
- Utilização de soluções integradas;
- Áreas de estacionamento próximas e bem sinalizadas;
- Facilitação do acesso aos transportes públicos;
- Facilitação dos acessos aos edifícios;
- Eliminação de substâncias nocivas e/ou inflamáveis;
- Especial atenção ao mobiliário e equipamentos urbanos: desenho, localização e quantidade;
- Organização clara e sistemática dos distintos fluxos de circulação;
- Fácil conservação, manutenção e limpeza dos revestimentos adotados;
- Transparência estrutural evitando zonas escondidas;
- Sinalização clara e completa;
- Desenho de acordo com o caráter histórico do espaço urbano. (IPHAN, 2014, p. 84–85)

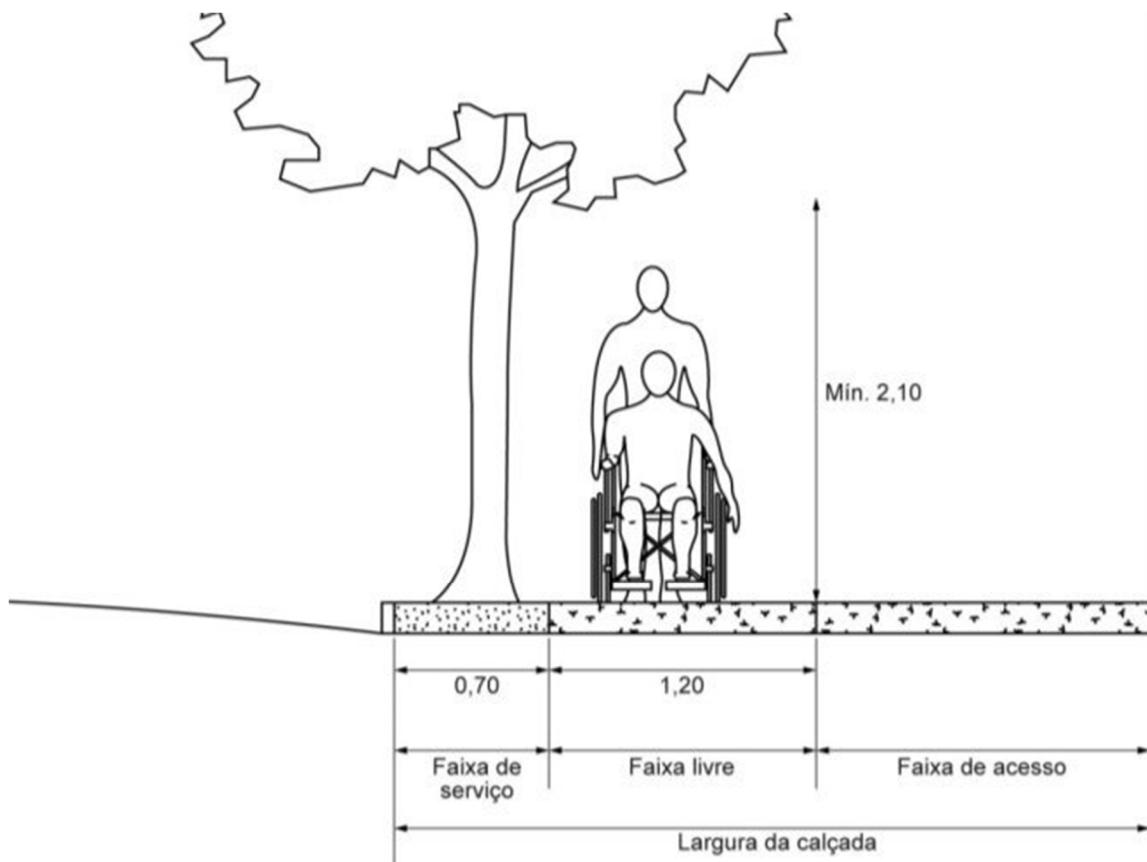
Nos centros históricos, o desenho urbano deve adotar propostas que sejam simples, de fácil execução, atendam necessidades contemporâneas e não deixem de valorizar o patrimônio cultural. Para alcançar esses objetivos, alguns pressupostos devem ser considerados nos projetos. Entre eles, destaca-se a necessidade de perceber as alterações como intervenções contemporâneas, garantindo que as adaptações necessárias sejam integradas harmoniosamente ao patrimônio cultural, levando em conta aspectos como cor e textura. Além disso, é necessário promover a acessibilidade urbana com o mínimo de impacto possível e priorizar soluções que possam ser revertidas, caso necessário (IPHAN, 2014, p. 59).

A condição de caminhabilidade dos espaços urbanos é especialmente importante para grupos como pessoas com deficiência, idosos, crianças e gestantes. Por esse motivo, um dos elementos de desenho urbano que requer atenção especial é a calçada. Esta deve ser projetada considerando diversos aspectos, como acessibilidade, dimensões mínimas e confortáveis, continuidade, qualidade da paisagem, áreas de convívio social e segurança (SILVA, 2021, p. 50). Quanto à percepção de segurança ao caminhar, é importante garantir também um trajeto com boa visibilidade, iluminação adequada e sem pontos cegos.

Tecnicamente, a calçada é definida como “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e

outros fins” (ABNT, 2020, p. 3). Para garantir a acessibilidade no espaço urbano, a norma estabelece três faixas distintas na calçada (ver Figura 8): a faixa de serviço, com uma largura mínima de 70cm (setenta centímetros); a faixa livre, com uma largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros); e a faixa de acesso, que possui largura livre, mas é recomendada apenas em calçadas com uma largura total superior a 2,00m (dois metros). A faixa livre é reservada para a circulação de pedestres e deve garantir uma altura livre de 2,10m (dois metros e dez centímetros), ou seja, além de possuir uma largura adequada, deve estar livre de quaisquer obstáculos aéreos, como galhos de árvores ou sinalização de trânsito (ABNT, 2020, p. 74-76). Contudo, vale ressaltar que esses parâmetros são para calçadas novas.

Figura 8: Faixas de uso da calçada (corte)

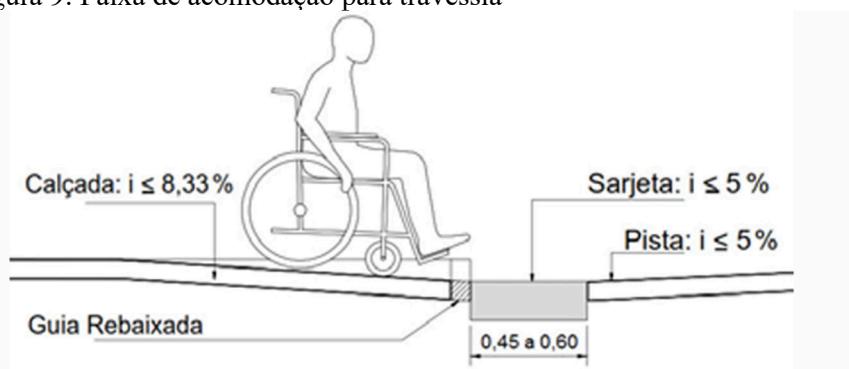


Fonte: ABNT, 2015, p. 75

O acesso de veículos a garagens deve obedecer a certos requisitos. É fundamental garantir que a abertura do portão não ultrapasse os limites do lote, evitando assim obstruir a passagem de pedestres na calçada. Além disso, as rampas de acesso não devem criar desniveis na faixa livre da calçada. No entanto, é permitido que esses desniveis sejam criados dentro da faixa de serviço e da faixa de acesso reservadas para esta finalidade.

É importante ressaltar que as rampas em calçadas devem seguir diretrizes específicas da norma. De acordo com essas orientações, as rampas devem possuir uma largura mínima de 120cm e uma inclinação de até 8,33%. Um cuidado especial deve ser dedicado à execução das rampas, evitando qualquer desnível entre a rampa e a rua adjacente. Para garantir a segurança das pessoas com deficiência, é essencial manter uma faixa de acomodação para travessia, com 45cm a 60cm de largura, ao longo da borda que conecta a rampa à rua, conforme demonstrado na Figura 9 (ABNT, 2020, p. 79).

Figura 9: Faixa de acomodação para travessia



Fonte: ABNT, 2020, p. 79

A travessia de pedestres é uma área que exige atenção especial para garantir a segurança de todos que a utilizam. A norma apresenta três opções de solução: faixa elevada, rebaixamento de calçada ou redução de percurso (ABNT, 2020, p. 75). Esta última é alcançada através do alargamento das calçadas adjacentes em ambos os lados. Destaca-se que a faixa elevada deve cumprir os requisitos estabelecidos na Resolução 738/18 do CONTRAN, garantindo assim conformidade com as normas de trânsito em relação a dimensões adequadas e sinalização.

Pela NBR-9050, outro aspecto que projetistas devem considerar é a escolha dos materiais de revestimento e acabamento das calçadas. Esses materiais devem oferecer uma superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição, seja seco ou molhado (ABNT, 2020, p. 53). É importante evitar o uso de pisos com padronagens ricas em desenhos ou estampas que criem a sensação de tridimensionalidade, pois isso pode confundir e causar insegurança, especialmente para pedestres com baixa visão.

Até os elementos aparentemente mais insignificantes, como placas de sinalização, postes, bancos e lixeiras, podem se transformar em barreiras urbanísticas para a apropriação e o deslocamento de pessoas com deficiência. A acessibilidade urbana abrange soluções que

englobam não apenas calçadas e mobiliário urbano, mas também iluminação, paisagismo, dispositivos sonoros e uma variedade de outros elementos. Os fatores de impedância incluem “elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres, como, por exemplo, mobiliário urbano, entradas de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização, entre outros” (ABNT, 2020, p. 4).

É fundamental destacar que as dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência variam com base em suas necessidades específicas. Por essa razão, as soluções de desenho urbano devem ser diversificadas e incorporarem recursos abrangentes (SILVA, 2021, p. 43). A implementação de rotas acessíveis é um requisito obrigatório da acessibilidade urbana, garantindo que usuários com diversas capacidades possam desfrutar plenamente do espaço urbano. Essas rotas englobam um número amplo de soluções, abrangendo desde a concepção de praças e estacionamentos até a construção de calçadas, faixas de travessias de pedestres (sejam elas elevadas ou não), rampas e outros elementos essenciais para a circulação e apropriação do espaço urbano (ABNT, 2020, p. 5), conforme detalhado no Quadro 5.

Quadro 5: Recursos normativos para promoção da acessibilidade urbana

Parâmetro	O que diz a NBR-9050/2020
Iluminação da rota acessível	Deve ser provida de iluminação artificial.
Sinalização	Segundo o princípio dos dois sentidos, a informação deve ocorrer através do uso de no mínimo dois sentidos: visual e tátil ou visual e sonoro.
Estacionamento	Há dois tipos de vagas reservadas: a) para os veículos que conduzam ou sejam conduzidos por idosos; e b) para os veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência.
Características de pisos	Os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado). Deve-se evitar a utilização de estampas que possam causar a impressão de tridimensionalidade.
Inclinação transversal	Não pode ser superior a 3 %. Eventuais ajustes de soleira devem ser executados sempre dentro dos lotes ou, em calçadas existentes com mais de 2,00 m de largura, podem ser executados nas faixas de acesso.
Desníveis de pisos	Desníveis de qualquer natureza devem ser evitados em rotas acessíveis.
Inclinação longitudinal	Deve sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras.
Acesso de veículos	Deve ser feito de forma a não interferir na faixa livre de circulação de pedestres, sem criar degraus ou desníveis. Nas faixas de serviço e de acesso é permitida a existência de rampas.
Travessias de pedestres	Devem ser acessíveis das seguintes formas: com redução de percurso, com faixa elevada ou com rebaixamento de calçada. A definição da localização das travessias nas vias públicas (no meio de quadra, próximo

	às esquinas ou nas esquinas) é de responsabilidade do município.
Rebaixamento de calçadas	Devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser preferencialmente menor que 5 %, admitindo-se até 8,33 % (1:12), no sentido longitudinal da rampa central e nas abas laterais. Recomenda-se que a largura do rebaixamento seja maior ou igual a 1,50 m, admitindo-se o mínimo de 1,20 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada de, no mínimo, 1,20m.
Rebaixamento da calçada	Não pode haver desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável. Em vias com inclinação transversal do leito carroçável superior a 5 %, deve ser implantada uma faixa de acomodação de 0,45 m a 0,60 m de largura ao longo da aresta de encontro dos dois planos inclinados em toda a largura do rebaixamento.
Rampa	A largura da rampa central dos rebaixamentos deve ser de no mínimo 1,20 m. Recomenda-se sempre que possível, que a largura seja igual ao comprimento das faixas de travessias de pedestres. Os rebaixamentos em ambos os lados devem ser alinhados entre si. Em calçadas estreitas onde a largura do passeio não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre com largura de, no mínimo, 1,20 m, pode ser feito o rebaixamento de rampas laterais com inclinação de até 5 %, ou ser adotada, a critério do órgão de trânsito do município, faixa elevada de travessia, ou ainda redução do percurso de travessia.
Portões de acesso a garagens	Devem funcionar sem colocar em risco os pedestres. A superfície de varredura do portão não pode invadir a faixa livre de circulação de pedestre.
Vegetação	O plantio e manejo da vegetação devem garantir que os elementos (ramos, raízes, plantas entouceiradas, galhos de arbustos e de árvores) e suas proteções (muretas, grades ou desníveis) não interfiram nas rotas acessíveis e áreas de circulação de pedestres. Nas áreas adjacentes às rotas acessíveis, a vegetação não pode apresentar as seguintes características: a) espinhos; b) raízes que prejudiquem o pavimento; c) princípios tóxicos perigosos.
Mobiliário urbano	Recomenda-se que os equipamentos urbanos atendam aos princípios do Desenho Universal.
Grelhas e juntas de dilatação	Em rotas acessíveis, as grelhas e juntas de dilatação devem estar fora do fluxo principal de circulação. Quando não possível tecnicamente, os vão devem ter dimensão máxima de 15 mm.
Tampas de caixas de inspeção e de visita	A superfície das tampas deve estar nivelada com o piso adjacente, e eventuais frestas devem possuir dimensão máxima de 15 mm. As tampas devem estar preferencialmente fora do fluxo principal de circulação. As tampas devem ser firmes, estáveis e antiderrapantes sob qualquer condição.

Fonte: Elaborado pela autora (2023), adaptado de LIMA (2023)

Outro conceito importante para este estudo é o de barreira. Em termos simples, as barreiras são obstáculos que dificultam a participação das pessoas com deficiência em diferentes contextos. Não se limitam apenas a obstáculos físicos, mas incluem também atitudes preconceituosas. O Artigo 3º da LBI classifica as barreiras em seis tipos: urbanísticas,

arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação, atitudinais e tecnológicas. Esta pesquisa foca na compreensão de dois tipos de barreiras, urbanísticas e atitudinais, conforme detalhado no Quadro 6. As barreiras urbanísticas dificultam, colocam em risco ou até impedem a mobilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no ambiente urbano. Essas barreiras geralmente incluem mobiliário urbano, postes, sinalização de trânsito, tampas de inspeção dos serviços de infraestrutura urbana, pisos escorregadios ou desnivelados, calçadas estreitas e até mesmo alguns tipos de vegetação disposta nas rotas acessíveis.

Quadro 6: Tipos de barreiras pela LBI

Classificação	Definição pela Lei Brasileira de Inclusão
Urbanísticas	As existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo
Atitudinais	Atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas.

Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Já as barreiras atitudinais requerem uma mudança de comportamento na sociedade, reconhecendo que certas atitudes discriminam e excluem as pessoas com deficiência da vida em comunidade. Algumas práticas comuns nos espaços urbanos, como a utilização das calçadas para sinalização de estabelecimentos comerciais ou expansão de restaurantes e bares com mesas e cadeiras e a colocação de vasos de plantas, devem ser reavaliadas pela população com a orientação das gestões municipais. Essas práticas reduzem o espaço nas calçadas, criam barreiras físicas e podem tornar o trajeto perigoso para pessoas com diferentes capacidades. Pela LBI, estas barreiras são compreendidas como barreiras atitudinais.

Assim como a NBR-9050, a NBR-16537²² desempenha um papel fundamental na normatização da aplicação do piso tátil, oferecendo diretrizes valiosas para promover a acessibilidade urbana. Esta norma fornece orientações detalhadas sobre quando e como aplicar pisos táteis direcionais e de alerta²³. Nas áreas urbanas, os pisos táteis oferecem para pessoas com deficiência visual orientação direcional para guiar caminhos seguros para pedestres, incluindo o local de travessia de pedestres, e alerta de perigo sobre obstáculos

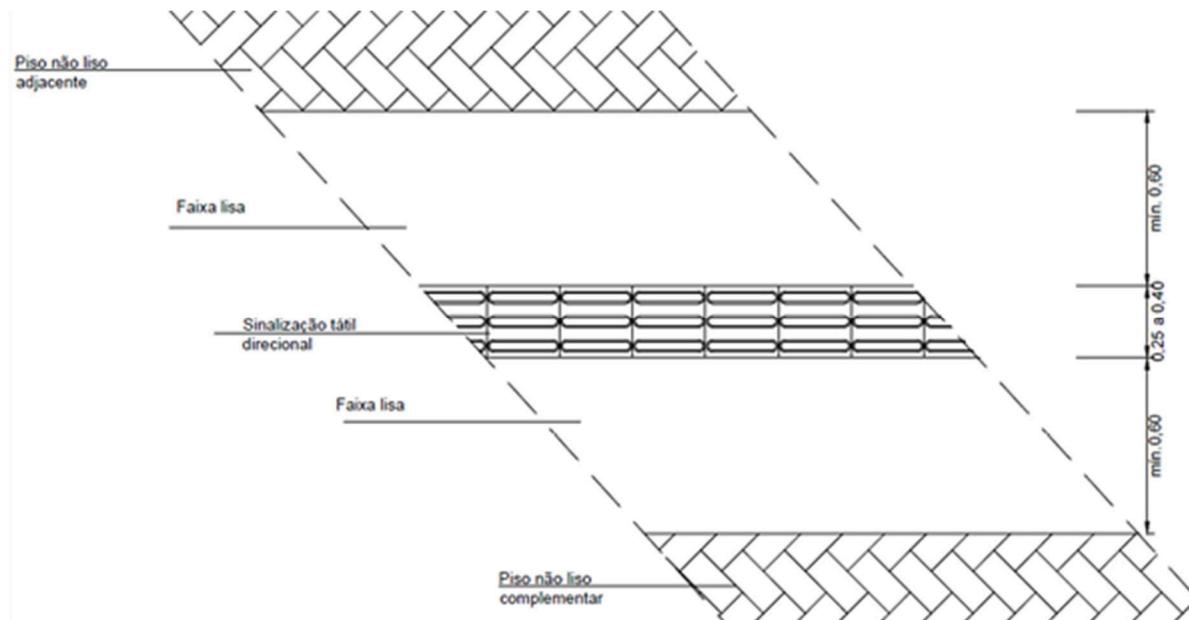
²² A segunda edição da ABNT NBR 16537 foi publicada em 08/01/2024.

²³ Os pisos táteis direcional e de alerta são modelos que se distinguem pela função que assumem no auxílio às pessoas com deficiência visual. O primeiro informa sobre o trajeto, o segundo é utilizado para alertar sobre a existência de obstáculos no percurso.

iminentes ou situações de risco, como mudanças de níveis, objetos suspensos não detectáveis pela bengala e cruzamento de vias.

Em relação aos requisitos da sinalização tátil direcional, deve-se considerar o tipo do piso da calçada em que será aplicado. Quando se trata de pisos que não são lisos, é necessário reservar uma faixa lisa entre a sinalização tátil direcional e o piso adjacente, conforme exemplificado na Figura 10, garantindo assim a percepção adequada do relevo da sinalização. Além disso, é importante chamar atenção sobre a importância do contraste de cor como recurso que possibilita que pessoas com baixa visão identifiquem e compreendam a informação transmitida pelo piso tátil.

Figura 10: Sinalização tátil direcional em piso com faixa lateral



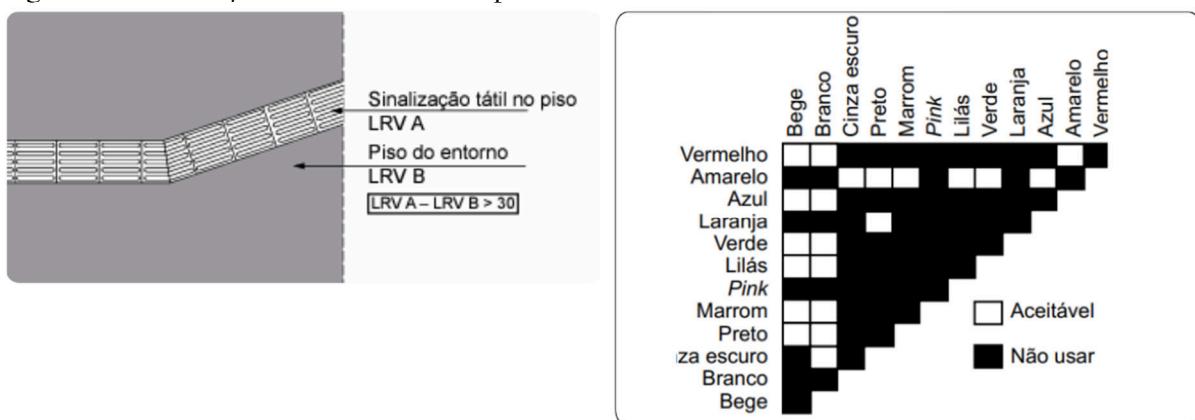
Fonte: ABNT, 2024, p. 27

A orientação sobre a posição da sinalização tátil direcional variará de acordo com a largura da faixa livre disponível: se for igual ou superior a 145cm, a sinalização deve ser posicionada no eixo da faixa livre; entre 120 e 145cm, pode estar descentralizada; se for inferior a 120cm, a orientação do deslocamento pode ser realizada a partir das referências edificadas. Em relação a essa última situação, na ocorrência de descontinuidade de referência edificada, como por exemplo no caso de uma garagem, a sinalização deve ser posicionada no eixo da faixa livre, contudo sinalizando o início e o fim do trecho com a sinalização tátil de alerta (ABNT, 2024, p. 36-37).

A NBR-16537 também orienta sobre as cores a serem aplicadas em pisos e na sinalização tátil, tanto de alerta quanto direcional. Para atender pessoas com baixa visão, a

sinalização tátil deve ser detectável pelo contraste de luminância, conforme estabelecido pelo Valor da Luz Refletida (LRV)²⁴, em relação ao piso adjacente, tanto em condições secas quanto molhadas. Isso significa que os pisos devem ter cores diferentes, conforme detalhado na Figura 11. Segundo a norma, “a diferença do valor de luminância entre a sinalização tátil no piso e a superfície adjacente deve ser de no mínimo 30 pontos da escala relativa” (ABNT, 2024, p. 90).

Figura 11: Sinalização tátil direcional em piso com faixa lateral



Fonte: ABNT, 2024, p. 10

É relevante mencionar que a pesquisa sobre acessibilidade em locais reconhecidos pela UNESCO como Patrimônio Mundial na América Latina revelou o Brasil como um ponto de interesse para estudiosos do assunto. O país se destaca por sua legislação moderna, mas enfrenta desafios significativos na garantia da acessibilidade nos centros históricos brasileiros, principalmente devido à topografia peculiar das cidades coloniais.

Na prática, a rota acessível de um centro histórico representa um caminho seguro que pode ser utilizado por todos, independentemente de suas capacidades. Um exemplo disso é a implementação da acessibilidade urbana no Centro Histórico de Salvador, capital da Bahia. O conjunto arquitetônico, paisagístico e urbanístico tombado remonta ao período colonial e é um dos mais representativos exemplos do urbanismo português no Brasil, com a cidade alta concentrando as funções administrativas e residenciais, e a cidade baixa estabelecendo as relações comerciais, a partir do porto.

A intervenção de maior impacto realizada no Centro Histórico de Salvador, descrita como “onerosa do ponto de vista social” (LYRA, 2016, p. 95), ocorreu na década de 1990 e

²⁴ Original do termo inglês Light Reflectance Value (em português, Valor da Luz Refletida), LRV é o método principal de medição de contraste na aplicação da sinalização tátil nos pisos.

foi chamada de Projeto Pelourinho. Sob a condução da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder), seu objetivo era ampliar a atividade comercial, especialmente de lojas e restaurantes, para atender à demanda turística, transformando-o em algo semelhante a um *shopping* ao ar livre. Durante essa intervenção, residências foram substituídas por estabelecimentos comerciais voltados para o turismo:

Em face da pobreza existente na região, a indenização constituiu um instrumento atrativo para a população. Como os imóveis estavam em péssimo estado de conservação, os moradores saíram sem muitos problemas, embora pagassem baixos aluguéis ou nenhum, já que habitavam prédios invadidos ou cedidos gratuitamente. (LYRA, 2016, p. 95)

Em 2011, o Governo do Estado da Bahia e a Prefeitura Municipal de Salvador estabeleceram uma parceria para realizar obras emergenciais no Centro Histórico de Salvador e implementar uma rota acessível. Essa iniciativa envolveu diversos órgãos, incluindo o Iphan, e gerou discussões sobre soluções projetuais que conciliassem a preservação do sítio histórico com a garantia da acessibilidade. Todo o processo de trabalho foi documentado e resultou em uma publicação, bilíngue, com textos em português e inglês, intitulada “Projeto Piloto de Acessibilidade do Centro Histórico de Salvador”, em 2013. Este material abrange desde a fase de articulação prévia à elaboração do projeto, e conclui com depoimentos de usuários.

O projeto de rota acessível conecta os largos do Pelourinho, Terreiro de Jesus e do Cruzeiro de São Francisco por meio das Ruas Alfredo de Brito e Gregório de Mattos, cobrindo uma extensão de cerca de 710 metros. Ele inclui áreas de estacionamento reservadas para pessoas com deficiência, áreas de carga/descarga, espaços para ônibus turístico, vans de transporte turístico e pontos de táxi, concentrados no largo do Terreiro de Jesus:

O projeto da rota acessível constitui um circuito que parte do Cruzeiro de São Francisco, onde estão localizadas as duas passarelas de granito cerrado, propostas pelo escritório da Arquiteta Lina Bo Bardi e que representam uma intervenção para acessibilidade na área do Centro Histórico. Inicialmente a rota acessível proposta constituía o percurso ao longo da Rua Gregório de Matos, chegando ao Largo do Pelourinho e seguindo pela Rua Alfredo de Brito até o Terreiro de Jesus, onde fecha o circuito no ponto de partida (BAHIA, 2013, p.33).

O projeto recebeu a aprovação do Iphan em 2011, e as obras tiveram início no ano seguinte. Ele envolveu a manutenção da largura da calçada existente em uma das laterais das ruas, enquanto a outra lateral foi alargada para uma dimensão de 1,50m. As calçadas

alargadas foram pavimentadas de forma a se integrarem harmoniosamente ao conjunto urbano histórico, utilizando concreto lavado de alta resistência com juntas de madeira, reaproveitando o meio-fio de granito e combinando concreto ciclópico com a pedra "cabeça de prego". Essa solução garantiu um percurso nivelado, contínuo e com pavimentação antitrepidante.

Além disso, as travessias de pedra granítica em formato irregular, projetadas pelo escritório da arquiteta Lina Bo Bardi para o Largo do Cruzeiro de São Francisco, foram preservadas e niveladas com o preenchimento das juntas utilizando rejunte, com o objetivo de reduzir a trepidação para dispositivos com rodas (ver Figura 12). Nota-se que cada situação foi analisada individualmente, levando em consideração as características preexistentes.

Figura 12: Corredor de circulação concebido pela arquiteta Lina Bo Bardi, antes (esquerda) e após (direita) a intervenção iniciada em 2012



Fonte: BAHIA, 2013

Logo, em outros casos, para garantir a continuidade do passeio, foram projetadas novas travessias de ruas no mesmo nível das calçadas, como foi feito na Ladeira de São Miguel e Rua do Açouguinho. Neste caso específico, uma rampa foi projetada com o mesmo material de pavimentação encontrado na ladeira, permitindo que os veículos transitem sobre a travessia nivelada com a calçada. Essa solução não apenas facilita o fluxo do tráfego, mas também contribui para a redução da velocidade dos veículos e torna a circulação de pedestres mais segura.

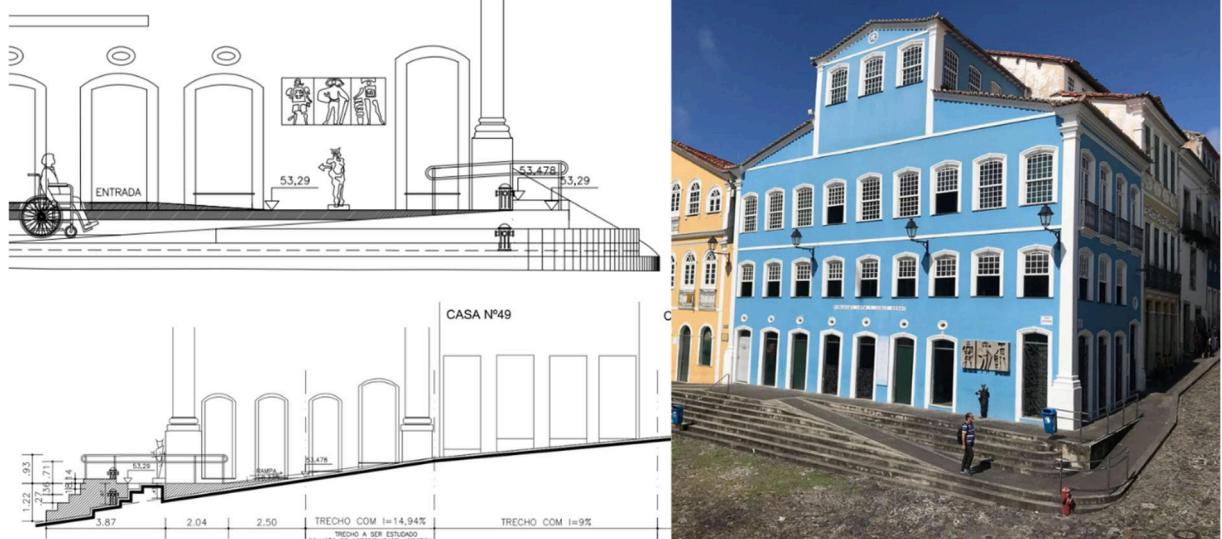
Outra solução projetual foi adotada para a travessia de pedestres no Terreiro de Jesus, onde foram utilizados paralelepípedos em tonalidade vermelha, destacando-os na rua, e

alinhados com o nível da rua, conectando as calçadas. Este percurso possui uma largura de 1,20m. Já as calçadas foram projetadas para incluir rampas com sinalização tátil de alerta ao longo da borda superior. Como é típico de intervenções similares em centros históricos, a sinalização tátil não contrasta em cor e se integra de forma discreta à paisagem do conjunto urbano.

Fica evidente que as soluções foram direcionadas para a circulação de pessoas em cadeiras de rodas e aquelas com mobilidade reduzida, destacando-se a inclusão de rampas, eliminação de barreiras e desníveis, alargamento de calçadas e outras medidas que facilitam o deslocamento desses grupos específicos (SILVA, 2021, p. 158).

A intervenção também incluiu o acesso a edificações de interesse, como a Fundação Casa de Jorge Amado. Para superar o desnível, na Rua Alfredo de Brito, foi projetada uma rampa com guarda-corpo, em conformidade com as normas de acessibilidade. No Largo do Pelourinho, foram planejadas escadas e uma rampa com guarda-corpo em inox, conforme detalhado na Figura 13, que apresenta o projeto e a imagem de como ficou a intervenção.

Figura 13: Fundação Casa de Jorge Amado, com enfoque no detalhamento do projeto (à esquerda) e imagem da intervenção de acessibilidade executada (à direita)



Fonte: Governo do Estado da Bahia (foto da esquerda); Fundação Casa de Jorge Amado, disponível em: <https://www.jorgeamado.org.br/a-fundacao/>, acesso: 13/4/2024 (foto da direita)

Também é importante destacar que as calçadas de toda a intervenção seguem a inclinação das ruas adjacentes. O projeto fornece detalhes sobre os níveis, especifica os materiais de pavimentação, indica as larguras das calçadas (que variam a cada trecho), detalha o acesso às edificações importantes e adapta a rede de drenagem. Elementos como lixeiras

foram movidos para desobstruir a faixa de circulação e as tampas de acesso à rede de telefonia foram mantidas.

No Centro Histórico de Salvador, as calçadas não são sinalizadas com piso tátil, como previsto na legislação. Uma possível explicação é a largura das calçadas. Além disso, o contraste de cor é geralmente evitado em sítios tombados, para não criar elementos conflitantes com as fachadas coloridas.

SILVA (2021, p. 167) pontua que desde a inauguração do Projeto Piloto de Acessibilidade do Centro Histórico de Salvador, em 2013, diversas outras obras de requalificação foram realizadas no centro histórico da cidade, incluindo a ampliação de alguns trechos da rota acessível, sendo algumas intervenções sem continuidade com as soluções preexistentes e sem sinalização.

CAPÍTULO 2 – SÃO CRISTÓVÃO/SE: VALORES A PRESERVAR REVELADOS EM SEUS TÍTULOS

O Capítulo 2 explora os aspectos marcantes da evolução urbana da cidade de São Cristóvão, que explicam o interesse em sua preservação nos âmbitos nacional e internacional, assim como os valores atribuídos e os instrumentos de preservação do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico. A pesquisa realizada no arquivo do Iphan, situado na cidade do Rio de Janeiro (RJ), permitiu o acesso a documentos importantes para este estudo. Destacam-se o Processo de Tombamento nº 0785-T-67, relacionado à rerratificação do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico de São Cristóvão, o Dossiê da Candidatura da Praça São Francisco elaborado durante o pleito do título de Patrimônio Mundial e o relatório produzido pelo arquiteto português Alfredo Viana de Lima. Este último, contratado pela UNESCO para uma missão no Brasil na década de 1970, visitou as cidades sergipanas de Laranjeiras e São Cristóvão.

Figura 14: Praça São Francisco (1978). À esquerda, a Santa Casa de Misericórdia (atual Paço Municipal); ao centro, o Escritório Técnico do Iphan; e, à direita, o Palácio Provincial (atual Museu Histórico de Sergipe)



Fonte: Viana de Lima (1978)

2.1. Da fundação do arraial à rerratificação do perímetro de tombamento

O nome da cidade de São Cristóvão evoca uma parte significativa da história do Brasil, que envolve não apenas a expansão colonial, mas também os conflitos entre diferentes povos. Em meados do século XVI, o território entre os rios Real e São Francisco era um ponto estratégico disputado por colonizadores, exploradores franceses, piratas e povos nativos. Nesse contexto, Felipe II²⁵, Rei da Espanha, incumbiu Cristóvão de Barros a missão de estabelecer as bases da colonização nessa área ainda não explorada pela Coroa Portuguesa. Após disputas na Barra do Rio Poxim, em 1590, foi fundado o arraial de São Cristóvão, cujo nome é uma homenagem aos esforços de Cristóvão de Barros (IPHAN, 2009, p. 23).

As primeiras tentativas de estabelecer um assentamento em São Cristóvão não consideraram uma estratégia de defesa militar, o que resultou em duas mudanças antes da consolidação do sítio atual. Acredita-se que a primeira mudança ocorreu entre os anos de 1595 e 1596²⁶, quando os moradores do núcleo inicial foram deslocados da Barra do Rio Poxim para uma área às margens do Rio Pitanga. Contudo, essa segunda localização também se mostrou inadequada para a defesa e as atividades comerciais. Por essa razão, em 1603, ocorreu uma nova mudança. O assentamento foi transferido para as margens do Rio Paramopama, um afluente do Vaza-Barris, onde teve início o processo de urbanização do novo sítio.

Esta pesquisa busca compreender o sítio tombado, considerando os valores que lhe foram atribuídos durante o processo de reconhecimento como patrimônio cultural brasileiro. Por isso, para entender as práticas de preservação implementadas pelo Iphan no Centro Histórico de São Cristóvão, foi investigada a evolução urbana através do seu processo de tombamento, que desempenha um papel crucial tanto na conservação quanto na produção de conhecimento acerca do bem tombado.

O estudo desenvolvido pelo Iphan, intitulado “São Cristóvão/SE: marcas, impressões e fragmentos de um território híbrido do processo de colonização portuguesa”, de 2009, que resultou na rerratificação do perímetro de tombamento do Centro Histórico em 2014, foi

²⁵ Entre os anos de 1580 e 1640, o reino de Portugal esteve sob domínio da Coroa Espanhola, um período que ficou conhecido como União Ibérica.

²⁶ FUNDESP, 1989, p. 18.

utilizado para compreender a perspectiva do órgão sobre a evolução urbana de São Cristóvão. O estudo reúne a análise interdisciplinar de pesquisadores das áreas de história²⁷, ciências sociais e arquitetura.

Os pesquisadores recorreram a fontes como o Inventário Nacional de Bens Imóveis e Sítios Urbanos²⁸ (conhecido como INBI-SU), o Plano Urbanístico de São Cristóvão²⁹ e o trabalho desenvolvido no então Programa de Especialização em Patrimônio do Iphan (PEP), pela discente e arquiteta Andréa Romão, em 2006. Há uma lacuna documental existente em decorrência do extravio³⁰ do processo de tombamento que resultou na proteção do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de São Cristóvão, em nível federal, no ano de 1967.

No período compreendido entre o momento do tombamento, em 1967, e a rerratificação, em 2014, conforme mencionado no Capítulo 1, ocorreu um redirecionamento no Iphan na visão de preservação e gestão de centros históricos, substituindo a concepção da cidade-monumento pela de cidade-documento. Essa nova perspectiva institucional permitiu uma análise que contrapõe passado e presente, assimilando o dinamismo urbano. Dessa forma, a pesquisa do órgão que embasou a rerratificação estabeleceu como fio condutor “conceber as marcas impressas no território como vestígios de outras temporalidades”, ou seja, compreender a cidade como um “grande documento vivo da história cotidiana” (IPHAN, 2009, p. 19).

O primeiro dos valores do tombamento destaca a organização do traçado urbano. A Igreja Matriz Nossa Senhora da Vitória, com sua fachada principal estrategicamente orientada para o leste, desempenhou um "papel decisivo na definição dos contornos são-cristovenses" (IPHAN, 2009, p. 24). A pesquisa do Iphan reconhece o papel central da Igreja Matriz nas primeiras feições urbanas, destacando a influência da vida religiosa da população no desenho da cidade entre o final do século XVI e o início do século XVII. No entanto, não é possível afirmar que sua construção corresponde à primeira área efetivamente povoadas.

²⁷ O trabalho do Iphan pontua que há um debate no campo da historiografia sobre a forma de contar a história do Brasil, adotando comumente o referencial europeu e excluindo a contribuição de outros povos, como originários e negros. Por essa razão, a proposição da rerratificação apresenta o hibridismo cultural como um dos componentes no reconhecimento do valor do sítio. Trata-se de uma discussão importante, especialmente nos dias atuais.

²⁸ O INBI-SU corresponde a um método de inventário criado pelo Iphan, com o objetivo de documentar informações sobre conjuntos urbanos de cidades brasileiras e proteger seus acervos urbanísticos.

²⁹ Trabalho desenvolvido pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA), nas décadas de 1970 e 1980.

³⁰ O extravio é mencionado no trabalho de pesquisa do Iphan, pois o processo de tombamento de 1967 seria uma das principais fontes de informação e não se encontrava no Arquivo Central do Iphan (IPHAN, 2009, p. 4).

Durante a fase inicial de estabelecimento do sítio definitivo, as ruas e casas foram dispostas seguindo o eixo leste-oeste, partindo da localização da Igreja Matriz, localizada na Praça Getúlio Vargas, também conhecida como Praça da Matriz. Essa estrutura urbana se estendia em direção ao espaço amplo e aberto que, posteriormente, se transformaria na Praça São Francisco (ver Figura 15).

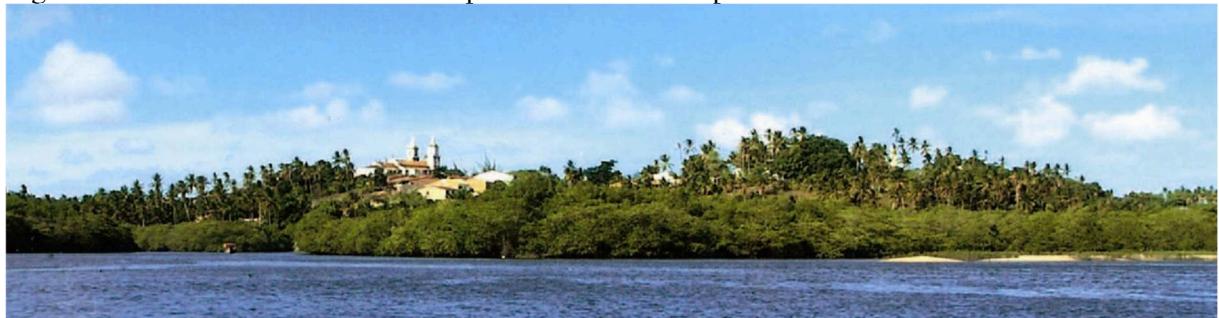
Figura 15: Eixos orientadores do crescimento urbano de São Cristóvão: 1) Rio Paramopama, 2) Igreja Matriz Nossa Senhora da Vitória, 3) Praça Getúlio Vargas, 4) Praça São Francisco, 5) Praça Senhor dos Passos



Fonte: Google Maps, adaptado pela autora (2024)

Pode-se afirmar que o Rio Paramopama assumiu papel igualmente importante ao dos templos religiosos na configuração urbana e que a troca comercial por vias fluviais definiu a interligação desses dois polos de atração através das ladeiras. À zona portuária coube o aglutinamento das relações entre Cidade Alta e Cidade Baixa, estabelecidas por meio do comércio (IPHAN, 2009, p. 24-25). O outro lado dessa relação foi a segregação socioespacial. Enquanto a Cidade Alta concentrava o maior número de casas, templos religiosos e a sede do poder civil, na Cidade Baixa residia a população mais pobre e que ocupava o entorno da zona portuária.

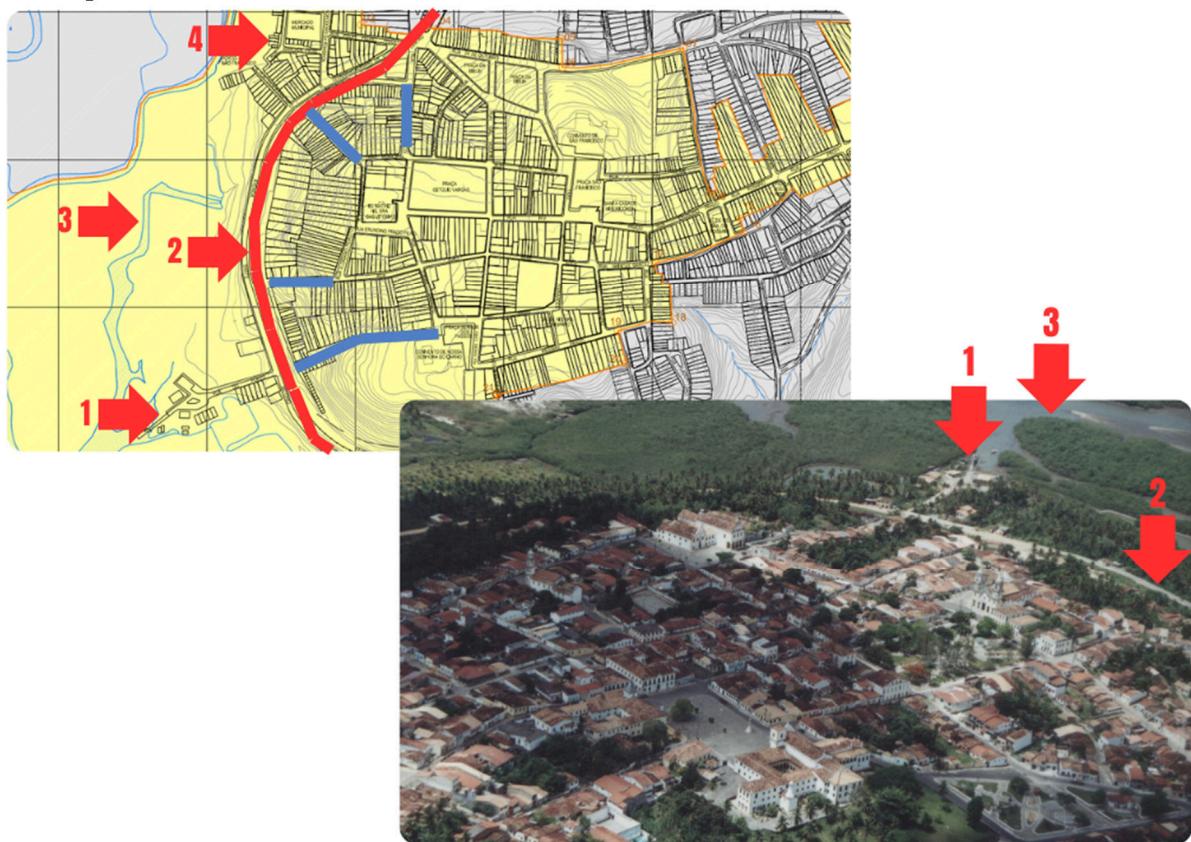
Figura 16: Vista do Centro Histórico a partir do Rio Paramopama



Fonte: Iphan, 2010

Ao longo dos anos, novas construções ocuparam as ladeiras, destacadas em azul no mapa da Figura 17. Atualmente, a percepção dos limites entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa é reforçada pela presença da Linha Férrea, marcada em vermelho. Os imóveis adjacentes à ferrovia, incluindo aqueles do lado direito do mapa, e toda a área situada entre o Rio Paramopama e a linha férrea fazem parte da Cidade Baixa.

Figura 17: Cidade Baixa e Cidade Alta. Legenda: 1) Porto da Banca, 2) Linha Férrea, 3) Rio Paramopama e 4) Mercado



Fonte: Elaborado pela autora (2024), adaptado de Iphan (2014) e PMSC (sem data)

Outro valor indicado no processo de rerratificação do tombamento é a preservação da relação existente entre os espaços abertos, a vegetação natural e o Rio Paramopama (IPHAN, 2009, p. 30). Os espaços abertos formados na frente dos templos de maior porte são típicos do desenho urbano de características portuguesas (ver Figura 18).

Figura 18: Relação entre espaços abertos em frente aos principais templos religiosos do Centro Histórico de São Cristóvão, vegetação natural e acesso fluvial. Legenda: 1) Igreja Matriz Nossa Senhora da Vitória, 2) Igreja e Convento São Francisco, 3) Igreja do Carmo e 4) Rio Paramopama



Fonte: Arquivo Seminfra

Além da Igreja da Matriz, outros exemplares da arquitetura religiosa desempenharam o papel de eixos orientadores do crescimento urbano da Cidade Alta. Ao final do século XVII, o Convento de São Francisco (1693) e o Convento e Igreja da Ordem Terceira do Carmo (1699) também marcavam a paisagem, delineando com os seus arredores largas áreas urbanas – Praça São Francisco e Praça Senhor dos Passos (conhecida como Praça do Carmo). As igrejas exerciam um atrativo para a construção de residências em seu entorno, um fenômeno observado inclusive nas igrejas associadas a ordens religiosas mais modestas. O ritmo próspero de crescimento urbano foi interrompido com as invasões holandesas holandesa, de 1637 a 1645, que exigiu, posteriormente, um esforço para a reconstrução de templos religiosos, de portos às margens do rio Paramopama e da infraestrutura urbana (IPHAN, 2009, p. 26).

No século XVIII, a atividade açucareira, somada a estrutura latifundiária e escravocrata, conferiu à São Cristóvão um destaque econômico. O notável crescimento econômico impulsionou o desenvolvimento urbano, que seguiu um padrão semelhante ao das décadas anteriores. Por outro lado, a mudança foi percebida após a emancipação da Capitania de Sergipe, em 8 de julho de 1820, quando a cidade assumiu o posto de capital sergipana. Imediatamente, isso se refletiu em investimentos significativos em obras estruturantes, algumas das quais são destacadas a seguir:

Obras como o Palácio de São Cristóvão, o calçamento das ruas e a construção de um quartel atestam o reconhecimento da importância política e administrativa da cidade. Em 1834, o Prédio do Correio Terrestre era inaugurado, enquanto a ausência de recursos tardava a conclusão da Casa de Cadeia; a expansão urbana também assumia novos eixos, com a definição de um logradouro [Rua Nova do Carmo] para o reestabelecimento da área do Mercado, na Cidade Baixa. (IPHAN, 2009, p. 32)

São Cristóvão foi a capital por apenas trinta e cinco anos. Em 1855, a mudança da capital para Aracaju refletiu no planejamento urbano, que passou a concorrer com os recursos destinados para a infraestrutura da nova capital. O momento da “fênix são-cristovense”³¹ ocorre com a expansão econômica promovida pela instalação da primeira indústria têxtil da cidade, em 1911, e operação da linha ferroviária, em 1913, estimulando o surgimento de um novo eixo de crescimento na Cidade Baixa.

Em 1938, o Governo Estadual reconheceu São Cristóvão como Cidade Monumento Histórico Estadual. Na década seguinte, o recém-criado SPHAN iniciou o processo de tombamento de exemplares da arquitetura colonial brasileira, religiosa e civil, localizados na Cidade Alta e zona rural (ver Quadro 7 – Relação de tombamentos em São Cristóvão/SE).

Quadro 7: Relação de tombamentos em São Cristóvão/SE

Classificação	Nome atribuído	Ano de abertura
Edificação e Acervo	Igreja Matriz de Nossa Senhora das Vitórias	1941
Edificação e Acervo	Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos	1941
Conjunto Rural	Engenho Poxim: capela de Nossa Senhora da Conceição	1941
Edificação e Acervo	Convento e Igreja do Carmo	1941
Edificação e Acervo	Igreja e Casa da Misericórdia	1941

³¹ “Fênix são-cristovense” é o nome utilizado no estudo do Iphan (2009) para denominar o momento de ascensão econômica iniciado na década de 1910.

Edificação e Acervo	Convento e Igreja de Santa Cruz (São Francisco)	1941
Edificação e Acervo	Igreja da Ordem Terceira do Carmo	1941
Edificação	Sobrado à Rua Castro Alves, 2	1942
Edificação	Sobrado à Rua da Matriz, com balcão corrido	1942
Edificação	Sobrado à Rua das Flores	1942
Edificação e Acervo	Igreja de Nossa Senhora do Amparo	1962

Fonte: Elaborado pela autora (2023), adaptado de Lista Bens Tombados por Estado (disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20por%20Estado.pdf>, acesso em: 7/9/2023)

Na década de 1950, São Cristóvão passou a viver um novo momento de declínio econômico em detrimento dos investimentos que foram alocados na capital Aracaju. De acordo com o Iphan (2009, p. 38), a estagnação econômica e urbana da cidade significou “uma contribuição indireta à diminuição da pressão pela renovação dos diferentes imóveis nas Cidades Alta e Baixa”.

Em 1967, o conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de São Cristóvão foi reconhecido como patrimônio cultural brasileiro, devido às suas características marcantes de traçado português, e tombado pelo Iphan. As praças Getúlio Vargas (ver Figura 19), Senhor dos Passos e São Francisco (ver Figura 20) destacam-se como os principais espaços públicos do centro histórico, mantendo uma estreita relação com a arquitetura religiosa, expressada inclusive em suas próprias denominações. Essas praças sempre foram locais de intensa sociabilidade, onde se manifestam uma diversidade de usos – ambiente de convívio, de manifestações religiosas e de apresentações de grupos tradicionais.

Figura 19: Vista da Praça Getúlio Vargas, com enfoque na Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória. À esquerda, antes de receber calçamento e paisagismo



Fonte: Arquivo Seminfra

O estudo elaborado pelo Iphan apresenta também a ideia de que as praças São Francisco, Getúlio Vargas e Senhor dos Passos têm seus usos definidos pelos contextos cotidianos e rituais. O cotidiano “é marcado pelo dia a dia dos moradores, suas relações com

os espaços da cidade e o trabalho”. Por outro lado, o contexto ritual estava “ligado a atividades religiosas excepcionais (procissões, festas religiosas) e atividades cívicas” (IPHAN, 2009, p. 67).

Figura 20: Vista da Praça São Francisco, com enfoque no Convento e Igreja de Santa Cruz (conhecido como São Francisco). À esquerda, antes de receber calçamento e paisagismo



Fonte: Arquivo Seminfra

Dentre os usos rituais, destaca-se a Festa de Senhor dos Passos³² como uma festividade religiosa tradicional, atraindo um grande número de visitantes anualmente (ver Figura 21). Além disso, outras práticas tradicionais importantes acontecem no centro histórico, a exemplo da Procissão do Fogaréu³³ e do Festival de Arte de São Cristóvão³⁴, conhecido como FASC. Esses eventos enriquecem a vida cultural da comunidade e reforçam laços históricos e espirituais com o local, contribuindo para a identidade, memória e sentido de pertencimento de seus habitantes.

³² A Romaria de Senhor dos Passos é realizada há mais de 200 anos, sempre no período da quaresma. Em 2015, passou a ser reconhecida como Patrimônio Cultural de Natureza Imaterial do Estado de Sergipe.

³³ A Procissão do Fogaréu foi trazida para São Cristóvão pelos portugueses e é realizada desde o século XVIII. Em 1963, a celebração foi interrompida por iniciativa da Arquidiocese, sendo retomada em 1978.

³⁴ O Festival de Artes de São Cristóvão foi idealizado como uma atividade de extensão da Universidade Federal de Sergipe (UFS) e realizado pela primeira vez em 1972. Atualmente, é organizado pela Prefeitura Municipal de São Cristóvão e assume um papel de difusão cultural, abrangendo diversas linguagens artísticas, como música, artes visuais, literatura, cultura, cinema e dança.

Figura 21: Vista da Praça São Francisco (à esquerda) e da Rua Tobias Barreto (à direita), durante a Festa de Senhor dos Passos



Fonte: Arquivo Seminfra

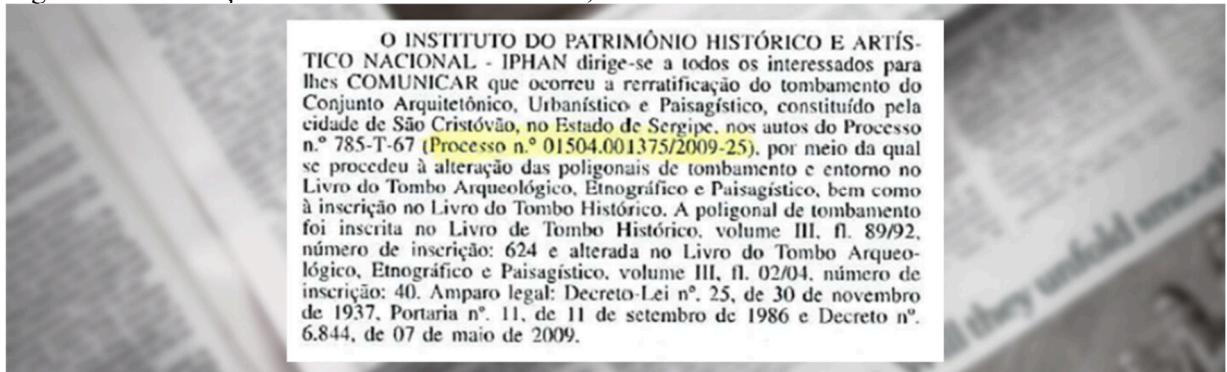
Na década de 2000, o Iphan reconhecia que São Cristóvão precisava enfrentar desafios ambientais, sociais e econômicos para melhorar a qualidade de vida de sua população. Era necessário adotar uma abordagem atenta para promover o turismo, uma atividade que demandava investimentos altos do setor público e muitas vezes deixava os moradores à margem dos benefícios econômicos gerados. Contudo, isso não significava não investir, mas sim direcionar os investimentos de forma estratégica e inclusiva:

O que defendemos aqui não é, de maneira alguma, que sejam paralisados os investimentos históricos nos edifícios sem dúvida importantíssimos, como o Convento de Nossa Senhora do Carmo e de São Francisco, mas que, para além disso, as políticas públicas visem a melhoria da vida da população de São Cristóvão como ponto de partida para uma real preservação do patrimônio cultural, em que, nesse novo foco, os usos tradicionais dão sentido ao patrimônio materializado. E esses usos são dados pela população local (IPHAN, 2009, p. 101).

Em 2014, concluiu-se o processo de rerratificação do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da cidade de São Cristóvão. O processo permitiu a alteração das poligonais de tombamento e entorno³⁵ registradas no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e também a inscrição no Livro de Tombo Histórico (ver Figura 22).

³⁵ Conforme estabelecido na Portaria Iphan nº 11/1986, os estudos de tombamento devem descrever com precisão o objeto a ser protegido, delineando cartograficamente as poligonais de tombamento e de entorno. A primeira refere-se à área diretamente vinculada à razão do tombamento, enquanto a poligonal de entorno visa preservar a ambiência do bem tombado, funcionando como uma área de amortecimento entre o bem tombado e o restante da cidade (IPHAN, 2010, p. 15).

Figura 22: Publicação no Diário Oficial da União, em 31/11/2014



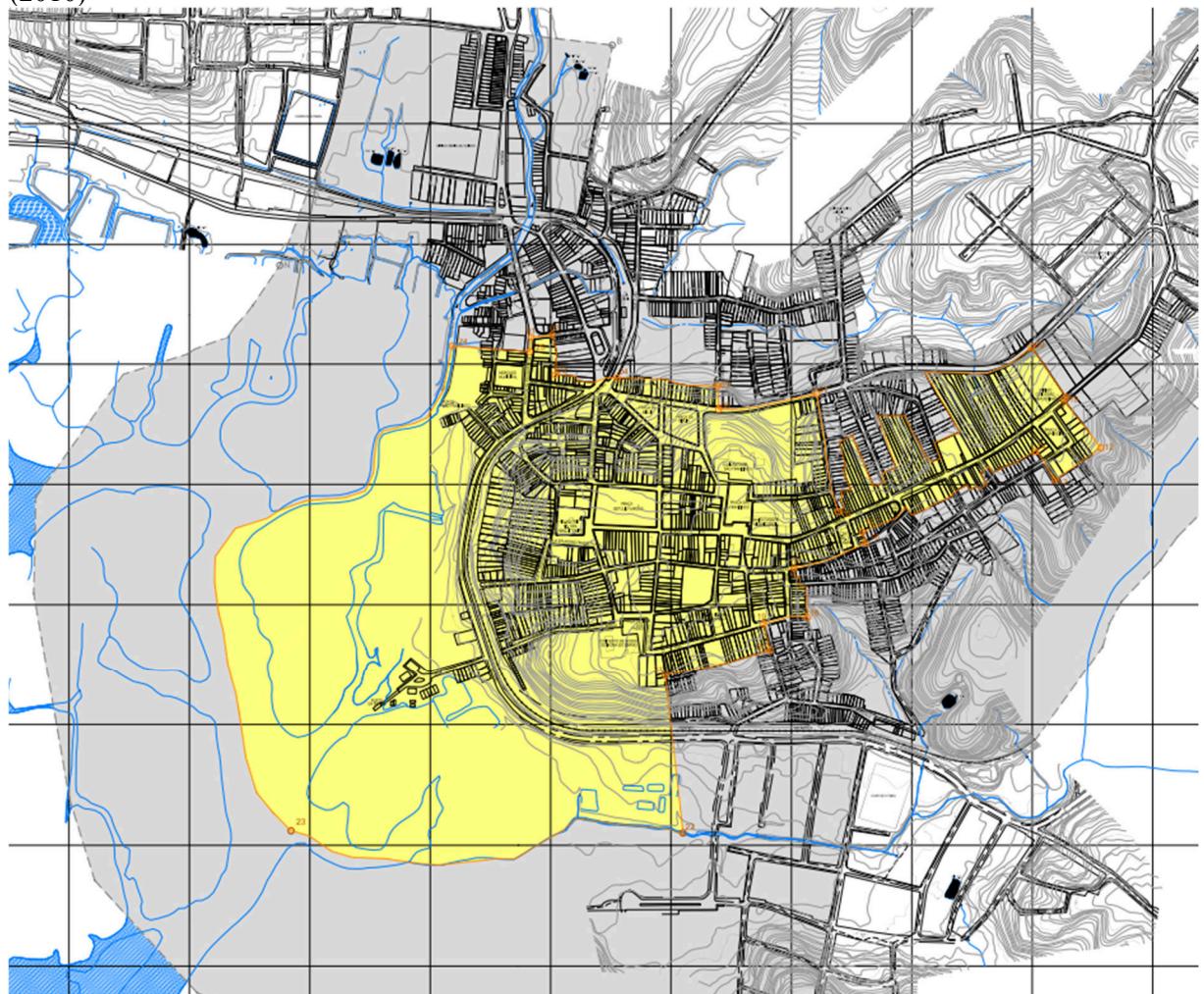
Fonte: IPHAN, 2014

Essa nova área de tombamento é representada pela cor amarela do mapa de delimitação da área de tombamento, elaborado pela arquiteta Sandra Corrêa. Essa área abrange as praças da Cidade Alta, os locais dos portos antigos na Cidade Baixa e um trecho da paisagem do Rio Paramopama e seus manguezais, conforme ilustrado na Figura 23.

O entorno do tombamento é identificado pela cor cinza, abrangendo a paisagem natural circundante. Embora a metodologia de demarcação em mapa tenha como característica reduzir os elementos do espaço urbano a uma representação bidimensional, é importante ressaltar que coube ao entorno a preservação da relação entre paisagem natural e *urbe*, bem como a leitura da coexistência entre Cidade Alta e Cidade Baixa. A descaracterização dessa relação espacial resultaria na “perda da continuidade espacial, histórica e simbólica daqueles elementos que possuem valor cultural” (IPHAN, 2009, p. 103).

No processo de rerratificação, há um ofício que expressa o interesse do governo estadual em incluir o município de São Cristóvão na lista de bens propostos pelo Brasil para obtenção do título de Patrimônio Mundial. Esta é uma das motivações para serem iniciados os estudos que culminaram na proposta de rerratificação do tombamento do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico. Um dos desafios enfrentados foi esclarecer as incertezas em torno da área inscrita pelo Iphan no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, em 1967 (IPHAN, 2009, p. 153), uma vez que não foi possível localizar o processo de tombamento datado de 1967.

Figura 23: Mapa de delimitação da área de tombamento, elaborado pela arquiteta Sandra Corrêa (2010)



Fonte: IPHAN, 2010

Surge então a curiosidade: quais são os benefícios para um local ao ser incluído na lista de Patrimônio Mundial da UNESCO? Esta questão será mais bem detalhada na próxima seção. Salienta-se que, após a rerratificação do perímetro de tombamento, o Iphan iniciou os estudos para elaboração da normatização do sítio, contudo estes não foram finalizados e implementados.

De modo geral, a normativa facilitaria a conservação do sítio tombado ao definir claramente os parâmetros para intervenções propostas, considerando aspectos como a "relação harmônica entre a paisagem natural e a edificada, salubridade, equilíbrio de funções, acessibilidade, coerência ambiental e qualidade de vida, entre outros" (IPHAN, 2010, p. 17).

Normas eficazes e coerentes devem estabelecer diálogos com a comunidade e assegurar a qualidade de vida dos moradores. A publicação do Iphan de 2010, "Normatização de Cidades Históricas - orientações para a elaboração de diretrizes e Normas de Preservação

para áreas urbanas tombadas", destaca a importância de adaptar imóveis às necessidades de pessoas com deficiência. A normatização deve equilibrar os interesses públicos e privados, garantindo a preservação das características que justificaram o tombamento, sem comprometer a qualidade de vida dos moradores ou visitantes (IPHAN, 2010, p. 17).

2.2. Praça São Francisco: patrimônio mundial

Outro marco significativo nesta pesquisa é o reconhecimento da Praça São Francisco como Patrimônio Mundial, em 2010. Esse título é atribuído a uma pequena porção territorial do Centro Histórico, delimitada por um quadrilátero circunscrito pelo Convento e Igreja de Santa Cruz (conhecido como Igreja e Convento de São Francisco), Santa Casa de Misericórdia³⁶ (atual sede do poder municipal), o antigo Palácio Provincial (atual Museu Histórico de Sergipe), antiga Ouvidoria (atual sede do Escritório Técnico do Iphan), Biblioteca Municipal e residências, algumas adaptadas para o uso comercial.

É importante esclarecer que o título de Patrimônio Mundial é interessante tanto para o Município, quanto para o Estado, pois estimula o interesse internacional pelo sítio, promove a cooperação internacional e esforços colaborativos para garantir a proteção do bem, facilita o financiamento e apoio por parte de doadores e do Fundo para o Patrimônio Mundial e oferece diretrizes para práticas de proteção, conservação e gestão (IPHAN, 2013, p. 12). Além disso, ele amplia a visibilidade e tende a incrementar a atividade turística na cidade.

O Brasil possui vinte e três sítios inscritos na lista de Patrimônio Mundial da UNESCO. Cinco desses sítios estão localizados na região nordeste: o Centro Histórico de Olinda/PE (1982), o Centro Histórico de Salvador/BA (1985), o Parque Nacional Serra da Capivara, em São Raimundo Nonato/PI (1991), o Centro Histórico de São Luís/MA (1997) e a Praça de São Francisco, na cidade de São Cristóvão/SE (2010).

³⁶ O prédio da antiga Santa Casa de Misericórdia foi alugado, desde 2017, pela atual gestão municipal e abriga a sede da Prefeitura. O prédio passou a ser chamado pela Prefeitura e pela comunidade local como Paço Municipal.

Figura 24: Vista panorâmica da Praça São Francisco, em 2008



Fonte: Arquivo Iphan

As narrativas de valoração que fundamentaram a inclusão da Praça São Francisco na Lista do Patrimônio Mundial estão documentadas na Declaração Retrospectiva, um formulário detalhado que defende a proposta de inscrição. Nesse documento, é destacada a singularidade do sítio, que combina o traçado urbanístico da *Plaza Mayor* espanhola com as adaptações necessárias para implantação na cidade:

Da mesma forma que a praça maior hispano-americana foi resultado de uma combinação de tradições, a Praça de São Cristóvão, para além das influências espanholas, possui suas características particulares relacionadas ao sítio, ao lugar, ao contexto natural e aos interesses políticos-militares. (IPHAN, 2010, p. 4-5)

O conceito de Valor Universal Excepcional é o “fundamento de todos os bens inscritos”, sejam eles reconhecidos como patrimônio cultural, patrimônio natural ou patrimônio misto. Nas candidaturas, é essencial não apenas demonstrar o potencial desse Valor Universal Excepcional, mas também explicar como esse valor será mantido, protegido, preservado, gerenciado e comunicado à sociedade (IPHAN, 2013, p. 10). No caso pesquisado, a Declaração Retrospectiva indica que:

A Praça São Francisco representa um registro íntegro e autêntico de um fenômeno urbano singular no Brasil, que tem como contexto um período

representativo de sua história: a aliança das coroas portuguesa e espanhola sobre o domínio dos reinados de Felipe II e Felipe III. (IPHAN, 2010, p. 3)

Em linhas gerais, a Declaração Retrospectiva é um documento estruturado em sete itens que fornecem informações sobre a identificação do bem, sua descrição, justificativa para inclusão, estado de conservação e fatores de risco associados, gestão e proteção, manutenção do bem e documentação. O Valor Universal Excepcional da Praça São Francisco é fundamentado nos critérios (ii) e (iv) da Convenção do Patrimônio Mundial. O critério (ii) está relacionado ao intercâmbio de valores humanos, enquanto o critério (iv) à natureza excepcional da tipologia do bem. Nesse último caso, destaca-se a representação de um estágio significativo da história humana:

O momento histórico deve ser considerado de importância excepcional, bem como suas repercussões. Os estágios podem estar relacionados à histórica política ou econômica, ou igualmente à histórica artística ou científica, com consequências de longo alcance. (IPHAN, 2013, p. 39)

O percurso histórico delineado na Declaração Retrospectiva reflete momentos semelhantes aos detalhados no processo de rerratificação do tombamento. A principal diferenciação reside na análise comparativa em relação a outros sítios que compartilham semelhanças com o traçado urbano e o convento franciscano.

Dentre as ordens religiosas, os Carmelitas chegaram a São Cristóvão em 1618 e os Franciscanos, após a ocupação holandesa. Os conventos religiosos dos Carmelitas e dos Franciscanos interferiram na ordenação da cidade ao definirem elementos formadores de sua trama urbana, com a criação de espaços fronteiros às suas igrejas, que constituem os adros e que são, ao mesmo tempo, praças públicas. Essas praças, somadas à da Matriz, dão ao núcleo urbano um domínio de amplos espaços cívicos, o que distingue São Cristóvão como uma cidade com características especiais dentre os núcleos setecentistas. Entretanto, somente a Praça São Francisco possui características distintas destas outras, Carmo e Matriz. Dentre as três, somente a primeira remete às proporções das Ordenações Filipinas com medidas de 52m x 88m – esta recomendava medidas entre 60m x 90m no mínimo e 90m x 240m no máximo. Continua íntegra com o passar dos séculos, mesmo sendo a mais utilizada pela população em suas manifestações culturais (IPHAN, 2010, p. 17)

Essa abordagem é característica das candidaturas, que deve ser respaldada por um tripé teórico que abrange: 1) a adequação do bem a um ou mais critérios, 2) a verificação do

cumprimento das condições de integridade e autenticidade e 3) o atendimento aos requisitos de proteção e gestão.

No que diz respeito ao critério (ii), a Praça São Francisco é destacada como um exemplo da adaptação da *Plaza Mayor* europeia a uma cidade colonial brasileira, remontando ao período da União Ibérica. A configuração da Igreja e Convento São Francisco confere uma espacialidade semelhante a outros conventos franciscanos da região nordeste, enquanto se destaca sua singularidade em termos de plasticidade e técnica:

Recuada da costa marítima, com suas relações de comprimento e largura ajustadas ao preconizado na “Lei IX” das Ordenações, bem como as quatro vias secundárias e principais desaguando nos quatro vértices, em tudo relembra o que se recomendava para a Praça Maior. Ali se insere o convento franciscano, similar a seus pares implantados no nordeste brasileiro entre os séculos XVII e XVIII, caracterizados por uma organização espacial adaptada ao clima e à trama urbana. O convento São Francisco é extremamente singular, por ter sido o único entre outros conventos franciscanos a ter no prolongamento de seu adro uma praça que guarda uma relação marcante com o tecido urbano e que foi implantada com harmoniosa inserção urbana e paisagística no centro histórico. O convento é único ainda, pois foi enriquecido por um claustro que constitui uma obra de arte excepcional, no âmbito da arte e da arquitetura barrocas, pelo aproveitamento de material da região, o calcário, esculpindo motivos fitomórficos, em parte inspirados na flora tropical. Tais motivos constituíram exemplos excepcionais da fusão de valores e cultura de povos europeus, indígenas e africanos, materializando uma obra de arte inédita. (IPHAN, 2010, p. 15)

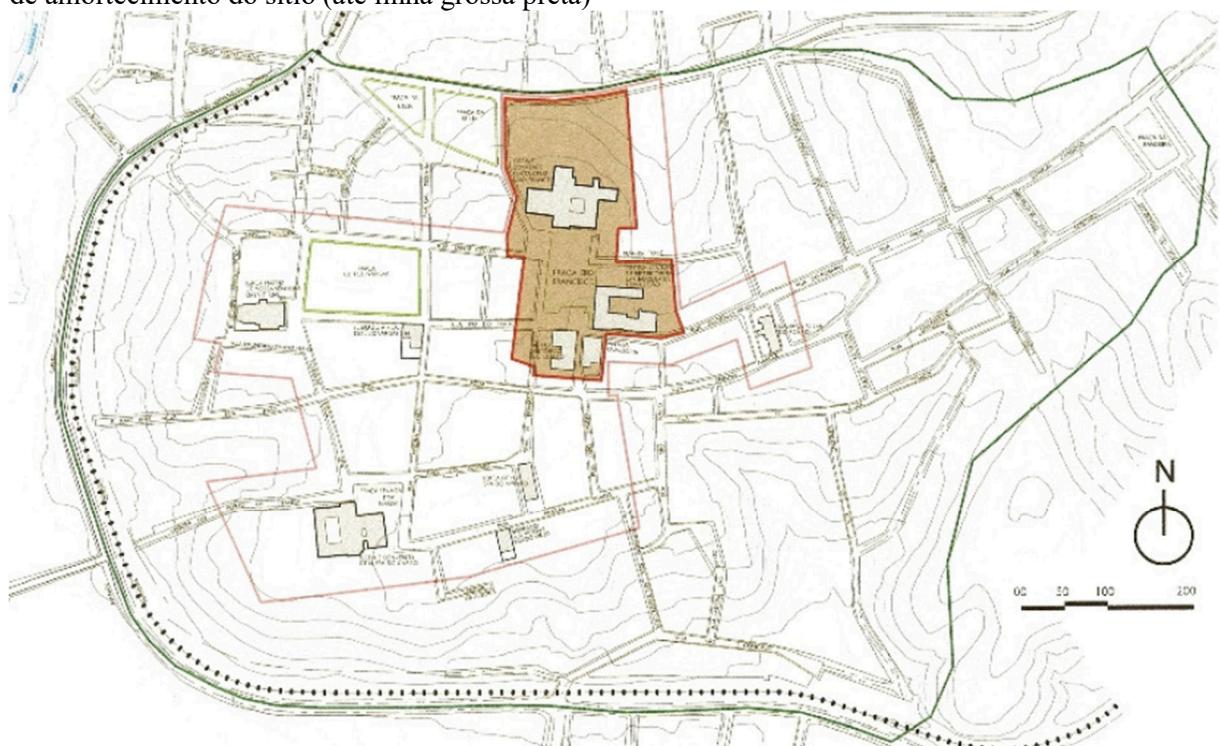
O critério (iv) enfatiza o uso cotidiano e as manifestações culturais num cenário resiliente, ou seja, preservado em sua configuração urbana e adaptável aos usos cotidianos e eventuais. A Praça São Francisco é apresentada como elemento central do conjunto urbano, desempenhando um papel de destaque tanto no contexto urbano, quanto no social.

Os conventos religiosos dos Carmelitas e dos Franciscanos interferiram na ordenação da cidade ao definirem elementos formadores de sua trama urbana, com a criação de espaços fronteiros às suas igrejas, que constituem os adros e que são, ao mesmo tempo, praças públicas. Essas praças, somadas à da Matriz, dão ao núcleo urbano um domínio de amplos espaços cívicos, o que distingue São Cristóvão como uma cidade com características especiais dentre os núcleos setecentistas. Entretanto, somente a Praça São Francisco possui características distintas destas outras, Carmo e Matriz. Dentre as três, somente a primeira remete às proporções das Ordenações Filipinas com medidas de 52m x 88m – esta recomendava medidas entre 60m x 90m no mínimo e 90m x 240m no máximo. Continua íntegra com o passar dos séculos, mesmo sendo a mais utilizada pela população em suas manifestações culturais. (IPHAN, 2010, p. 17)

Destaca-se que a candidatura da Praça São Francisco ocorreu sem a apresentação de um Plano de Gestão do sítio. No entanto, após a chancela, foi formado o Comitê Gestor da Praça São Francisco (CGPSF), incluindo a participação de representantes do Iphan, do governo estadual, da prefeitura e da sociedade. A formação do comitê facilita na obtenção de resultados mais eficazes na gestão do Valor Universal Excepcional potencial, especialmente, porque a Praça São Francisco é um bem cuja gestão envolve várias instâncias públicas e diferentes níveis de proteção. Entre as atribuições do CGPSF, está a de elaborar o plano de gestão.

A pesquisa realizada para identificar os valores associados ao Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da cidade de São Cristóvão e para compreender o Valor Universal Excepcional da Praça São Francisco proporcionou uma visão abrangente que evidencia a centralidade das Praça São Francisco e Praça Getúlio Vargas, objetos de estudo deste trabalho, assim como das ruas que as conectam. Embora o título se refira à Praça São Francisco, é importante observar que a Praça Getúlio Vargas está situada na zona de amortecimento do sítio inscrito na lista do Patrimônio Mundial da UNESCO (ver Figura 25).

Figura 25: Limites de inscrição do bem na Lista do Patrimônio Mundial (marcação em marrom) e zona de amortecimento do sítio (até linha grossa preta)



Fonte: IPHAN, 2010

2.3. Política municipal de preservação do patrimônio cultural

O Plano Diretor Participativo do Município de São Cristóvão, aprovado pela Lei Municipal nº470/2020, definiu a política de desenvolvimento territorial, o sistema de planejamento e de gestão territorial, as normas para a regulação do parcelamento, o uso e a ocupação do solo, aplicando-se à totalidade do território. Com isso, o Plano Diretor anterior, regulamentado pela Lei Municipal nº44/2009, tornou-se obsoleto. Registra-se que os estudos que fundamentaram a minuta da Lei Municipal nº44/2009 foram realizados no mesmo período em que avançavam os estudos para proposição da ratificação do tombamento do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de São Cristóvão. A elaboração do dossiê para inscrição da Praça São Francisco na Lista do Patrimônio Mundial ocorreu de forma contemporânea a esses estudos.

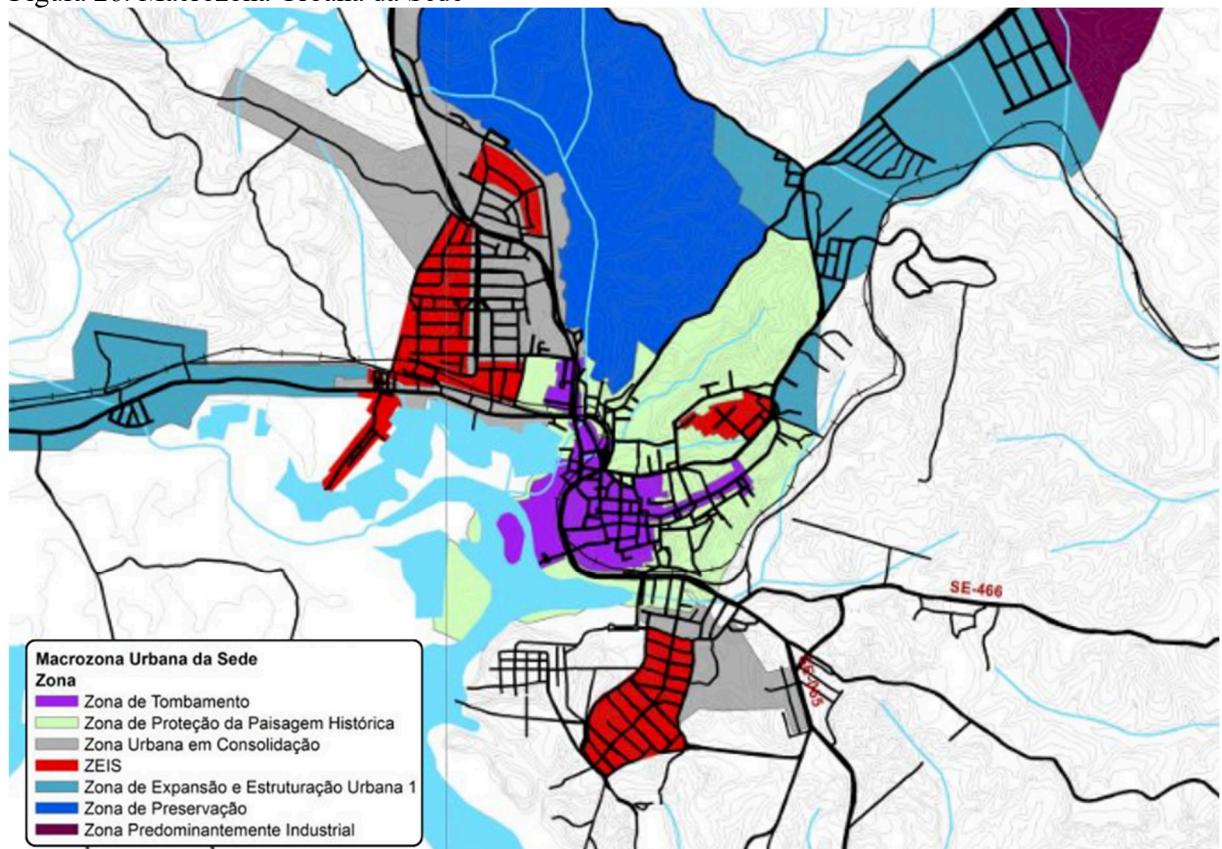
Ao comparar a Lei Municipal nº44/2009 com a Lei Municipal nº470/2020, percebe-se uma inovação significativa: a última dedicou um capítulo ao patrimônio cultural. A diferença entre as legislações é marcante em relação aos objetivos. Enquanto a antiga lei mencionava apenas a necessidade de uma ação coordenada entre os entes públicos para a gestão e a preservação do patrimônio histórico, além do desenvolvimento social através da educação, cultura e prática esportiva, o novo Plano Diretor incorporou as dimensões material e imaterial da preservação do patrimônio cultural:

- Promover e incentivar a preservação, conservação, documentação, resgate e restauro do patrimônio cultural no âmbito do Município;
- Fazer com que o valor cultural do patrimônio seja reconhecido pelos cidadãos epropriado pela cidade, integrando a sociedade de São Cristóvão à cultura da preservação e identidade cultural;
- Possibilitar o desenvolvimento ordenado de sítios tombados e das áreas de interesse cultural, dotando-os de infraestrutura compatível com a legislação de proteção;
- Preservar o desenho urbano singular da Zona de Tombamento e da Zona de Proteção da Paisagem Histórica, localizadas na Macrozona Urbana da Sede;
- Estimular a fruição e o uso público do patrimônio cultural;
- Propiciar espaços e estimular manifestações culturais e artísticas;
- Favorecer o resgate das muitas tradições culturais populares;
- Incentivar as práticas artísticas constituintes da identidade local;
- Proteger e documentar o patrimônio imaterial;
- Estimular a preservação e a pesquisa dos sítios arqueológicos;
- Estabelecer e consolidar a gestão participativa do patrimônio cultural;

- Reconhecer a Política Municipal do Patrimônio Cultural como elemento catalisador da Política Municipal de Turismo e do incremento da visitação turística. (PMSC, 2001, p. 20)

Em relação ao ordenamento territorial, São Cristóvão, por ser uma cidade multinucleada, foi dividida em macrozonas, com o sítio tombado localizado na Macrozona Urbana da Sede (ver Figura 26). Ao comparar com o perímetro de tombamento definido pelo Iphan, observa-se que a Zona de Tombamento, estabelecida pelo novo Plano Diretor, guarda semelhanças com a área de tombamento, enquanto a Zona de Proteção da Paisagem Histórica amplia a área de entorno. À Zona de Tombamento cabe a preservação dos padrões estéticos, paisagísticos e culturais, enquanto à Zona de Proteção da Paisagem Histórica cabe garantir a visualização do sítio a partir dos acessos na sede. Conforme legislação municipal, qualquer intervenção na Zona de Tombamento está sujeita à autorização do Iphan (PMSC, 2001, p. 33).

Figura 26: Macrozona Urbana da Sede



Fonte: Prefeitura Municipal de São Cristóvão, 2020

Embora o Plano Diretor seja o instrumento legal mais reconhecido, a municipalidade já havia empreendido outros esforços para preservar a Praça São Francisco, como evidenciado pela Lei Municipal nº 8, de 6 de junho de 1979, que disciplina sobre a execução de obras em

imóveis localizados na Praça São Francisco. Esta legislação é bastante objetiva, estabelecendo a necessidade de aprovação de obras em imóveis localizados na Praça São Francisco por diversos órgãos, incluindo a Prefeitura, o Iphan e a Secretaria de Estado de Obras. Além disso, a lei prevê que obras, bem como serviços de conservação e de limpeza, em desacordo com a lei, serão embargadas e, se necessário, até demolidas.

Assim, fica evidente que as legislações municipais determinam que toda aprovação de projetos e obras no Centro Histórico deve ser submetida à análise e aprovação do Iphan, como observado na Lei Municipal nº 8/1979, na Lei Municipal nº44/2009 e na Lei Municipal nº470/2020. Embora não se possa afirmar que tenha sido essa a intenção original, essa imposição parece ser uma forma de garantir o cumprimento da legislação federal e evitar conflitos entre os órgãos municipal e federal.

CAPÍTULO 3 – ACESSIBILIDADE URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE

Neste capítulo são apresentados os resultados práticos da pesquisa, baseados na análise técnica do percurso de interesse, na percepção das pessoas com deficiência física sobre o espaço estudado e na visão da gestão pública municipal em relação ao planejamento de novas intervenções e à manutenção dos espaços urbanos. A partir do diagnóstico, é possível indicar diretrizes para subsidiar intervenções no sítio tombado, garantindo a acessibilidade urbana e permitindo a liberdade de deslocamento para moradores e visitantes, inclusive pessoas com deficiência.

3.1. Metodologia da pesquisa de campo

As metodologias empregadas por Assis (2012) e Souza e Silva (2015) desempenharam um papel fundamental na estruturação da metodologia de campo neste estudo. Embora a pesquisa de Assis tenha se concentrado na acessibilidade em edificações de uso cultural, enquanto este estudo aborda a acessibilidade urbana, suas contribuições foram significativas para estabelecer um método abrangente de interpretação do espaço. A abordagem de Assis integra uma análise técnica das condições de acessibilidade com a percepção do usuário, o que é essencial para compreender as necessidades e experiências das pessoas com deficiência.

Por outro lado, a metodologia apresentada por Souza e Silva fornece uma estrutura técnica para mapear e avaliar as ocorrências de barreiras urbanísticas. Sua abordagem metodológica possibilita uma análise sistemática das condições de acessibilidade do percurso de interesse do Centro Histórico de São Cristóvão.

Ressalta-se que o Caderno Técnico nº9 do Iphan (2014) oferece um guia detalhado para elaboração do Plano de Qualificação, Mobilidade e Acessibilidade em conjuntos urbanos tombados, contudo a metodologia descrita não foi adotada neste estudo devido à necessidade

de reunir grupos numerosos e demandar alto envolvimento da comunidade. A metodologia apresentada tem como objetivo coletar dados por meio da análise de um percurso realizado por grupos híbridos, compostos por pessoas com e sem deficiência, sendo que estas últimas utilizam equipamentos como cadeiras de rodas, muletas ou vendas. Após conclusão do percurso, os grupos se reúnem para discutir a experiência, sintetizar os problemas identificados e propor soluções.

De modo similar, Assis utilizou a técnica de grupo focal para coletar informações sobre a percepção de pessoas com deficiência. Em linhas gerais, o grupo focal é uma ferramenta de dados de pesquisas qualitativas e que examina as discussões de um grupo de indivíduos sobre o tema em questão (GATTI, 2005). Entende-se que ao incluir a perspectiva das pessoas com deficiência, Assis demonstrou alinhamento às diretrizes estabelecidas pela Instrução Normativa do Iphan nº1/2003, de forma antecipada às recomendações do próprio Caderno Técnico nº 9, lançado em 2014.

Assim, a combinação das duas metodologias – avaliação técnica e percepção do usuário – proporciona uma base para o desenvolvimento de estratégias eficazes na promoção da acessibilidade urbana. Essa abordagem permite uma compreensão mais profunda das questões de acessibilidade e mobilidade urbana, contribuindo para a indicação de soluções inclusivas e adequadas.

A análise técnica mapeou as barreiras urbanísticas, baseada na legislação vigente aplicável à acessibilidade urbana (ver Quadro 3, referente aos recursos normativos para promoção da acessibilidade urbana). Primeiramente, foi realizada a definição do percurso de interesse, seguida pelo planejamento das visitas técnicas. Além disso, o mapa diagnóstico das barreiras urbanísticas, elaborado por Souza e Silva para o Centro Histórico de São Luís (MA), foi utilizado como referência inicial para o levantamento das condições de acessibilidade deste estudo.

Nesta pesquisa, o percurso urbano de interesse inicia na Praça São Francisco, a partir da Igreja e Convento de mesmo nome, em direção à Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória, localizada na Praça Getúlio Vargas (Matriz), e depois segue com o retorno para o ponto de partida. Na ida, foi utilizado o caminho pela Rua Frei Santa Cecília e no retorno o caminho pela Rua Cel. Erondino Prado, avaliando a qualidade das calçadas dos dois lados da via pública. As praças do percurso foram exploradas em sua completude, ou seja, inclusive os trechos que não estavam no roteiro entre os templos religiosos.

O percurso escolhido abrange uma variedade de estabelecimentos e instituições, incluindo agências bancárias, lojas, restaurantes, academia, museus, pontos turísticos,

cartório, templos religiosos e órgãos públicos, como a Prefeitura localizada na antiga Santa Casa de Misericórdia (onde também funcionou o antigo Lar Imaculada Conceição), o Escritório Técnico do Iphan, a Secretaria Municipal de Saúde, a Câmara de Vereadores e a Biblioteca Pública Municipal. A Praça São Francisco reúne o maior número de equipamentos de uso cultural: Museu de Arte Sacra de São Cristóvão, Museu Histórico de Sergipe (MHS) e Casa de Culturas Populares. Tem-se também o Museu da Polícia Militar (MPM) na Rua Coronel Erondino Prado e o Salão de Artes Visuais Vesta Viana na Praça Getúlio Vargas.

Conforme indicado pelo Mapa de Usos do Solo (Figura 27), de todos os espaços urbanos pesquisados, a Rua Frei Santa Cecília é a que possui maior predominância de imóveis residenciais, um padrão observado não apenas nessa rua, mas também em muitas outras do Centro Histórico. Embora o mapa não ilustre, essa tendência também é observada em muitas outras ruas do Centro Histórico, especialmente aquelas mais afastadas das Praças Getúlio Vargas e São Francisco.

Figura 27: Mapa de usos do solo



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

A Rua Coronel Erondino Prado e a Praça Getúlio Vargas se destacam por abrigar um número significativo de imóveis de uso comercial. A Praça São Francisco possui poucos imóveis e menor ocorrência do uso residencial. Enquanto algumas áreas do Centro Histórico

são predominantemente residenciais, outras são mais orientadas para o comércio. Isso pode refletir diferentes necessidades e demandas da comunidade local.

A primeira parte da etapa de campo ocorreu em novembro de 2023. Inicialmente, a pesquisadora realizou registros fotográficos, vídeos relatando impressões e fez anotações detalhadas das informações iniciais. As visitas ocorreram aos finais de semana durante o período da manhã. O desconforto causado pelo calor excessivo obrigou a pesquisadora a dividir a visita exploratória em vários momentos. No entanto, o início da montagem das estruturas para realização do Festival de Arte de São Cristóvão (Fasc) impediu que a Praça São Francisco fosse completamente percorrida.

Com base nas observações durante as visitas exploratórias, foi elaborada uma lista de verificação com base nos requisitos estabelecidos pela ABNT NBR-9050, de 2020, a fim de facilitar a coleta de dados nas etapas seguintes. Foram selecionados os critérios e princípios que guardavam relação direta com a definição de uma rota acessível e eliminados os que exigiriam visitas noturnas ou dificuldade de acesso à coleta de dados. Em março/2024 e abril/2024, a pesquisadora retornou aos espaços urbanos para convalidar algumas das informações obtidas.

3.1.1. Levantamento técnico das barreiras urbanísticas

Durante a etapa de campo, foram levantados seis tipos de barreiras urbanísticas presentes no espaço pesquisado que dificultam ou impedem a acessibilidade nas calçadas das áreas pesquisadas, conforme detalhado no Quadro 8: 1) materiais de pavimentação, 2) presença de desníveis e degraus, 3) calçadas com largura inferior a 120cm, 4) passagem entre a parede e barreiras físicas com largura inferior a 80cm, 5) existência de rampas em praças e calçadas e 6) rampas para acesso de veículos executadas fora dos critérios técnicos.

Quadro 8: Itens avaliados no percurso de interesse

Item	piso adequado	piso inadequado	-
Materiais de pavimentação			
Desníveis e degraus	mudança de nível superior a 5mm e inferior a 2cm	mudança de nível igual ou superior a 2cm e inferior a 15cm	mudança de nível igual ou superior a 15cm
Largura de calçadas	largura inferior a 120cm	-	-
Passagem na calçada entre imóvel e barreira física	largura inferior a 80cm	-	-
Rampas em praças e calçadas	adequada	inadequada	-
Acesso de veículos a garagens	rampa adequada	rampa inadequada	-

Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Em relação aos materiais de pavimentação, os pisos adequados são caracterizados por uma superfície regular, firme, estável e não trepidante para dispositivos com rodas, além de serem antiderrapantes sob qualquer condição, seja seco ou molhado, conforme exigido pela norma. Por outro lado, os pisos inadequados são aqueles que não satisfazem a um dos critérios mencionados ou apresentam estampas ou padrões que criam a ilusão de tridimensionalidade (ver Quadro 9).

Quadro 9: Classificação do tipo de pavimentação das calçadas

Classificação	Subclassificação	Adequado para a acessibilidade
Ladrilhos hidráulicos	Padrão de acabamento uniforme	Sim
Ladrilhos hidráulicos	Padrão que cria a ilusão de tridimensionalidade	Não
Pedras naturais	Formato regular	Sim
Pedras naturais	Formato irregular	Sim
Pisos cerâmicos	Padrão de acabamento uniforme	Sim
Pisos cerâmicos	Padrão que cria a ilusão de tridimensionalidade	Não
Pisos cimentados	-	Sim

Fonte: elaborado pela autora (2024)

Os desníveis e degraus avaliados abrangem diversos elementos, como tampas, caixas de inspeção, grelhas, juntas de dilatação, luminárias instaladas em pisos, rampas de acesso para veículos, desníveis entre pisos e rebaixamentos de calçadas que diminuem a área disponível para o pedestre para menos de 120 cm. Os trechos com largura inferior a 120cm identificados nas rotas acessíveis são aqueles que estreitam o espaço de passagem dos pedestres nas calçadas.

Adicionalmente, foram identificados também os trechos cuja redução da largura para passagem era inferior a 80 cm – essa referência é importante porque a norma estabelece um retângulo de 80 cm de largura por 120 cm de comprimento como módulo de referência a considerar na garantia da acessibilidade para pessoas que utilizam cadeira de rodas.

A compreensão do módulo de referência é essencial para perceber que um ambiente acessível deve fornecer passagens com uma largura mínima de 80 cm. Além disso, é importante considerar outras referências de largura, como por exemplo: 75 cm para uma pessoa em pé utilizando uma bengala, 90 cm para uma pessoa em pé utilizando duas bengalas ou um andador com rodas, e 95 cm a 120 cm para uma pessoa em pé utilizando duas muletas (ANBT, 2020, p. 7). Esses parâmetros antropométricos adicionais garantem que diferentes perfis sejam atendidos de forma adequada, promovendo um ambiente inclusivo e acessível para todos.

As rampas foram categorizadas em adequadas e inadequadas. As rampas adequadas são caracterizadas pela dimensão conforme estabelecido pela norma, concordância entre os níveis, pavimentação correta e presença de piso tátil de alerta para sinalização. Outro critério adotado para categorizar as rampas como adequadas foi a presença de rampa na calçada adjacente, ou seja, do outro lado da rua, garantindo a continuidade do trajeto acessível das rampas avaliadas como adequadas. Já as rampas inadequadas não cumprem os requisitos estabelecidos para as rampas adequadas ou apresentam deficiências na execução, que comprometem a segurança dos usuários.

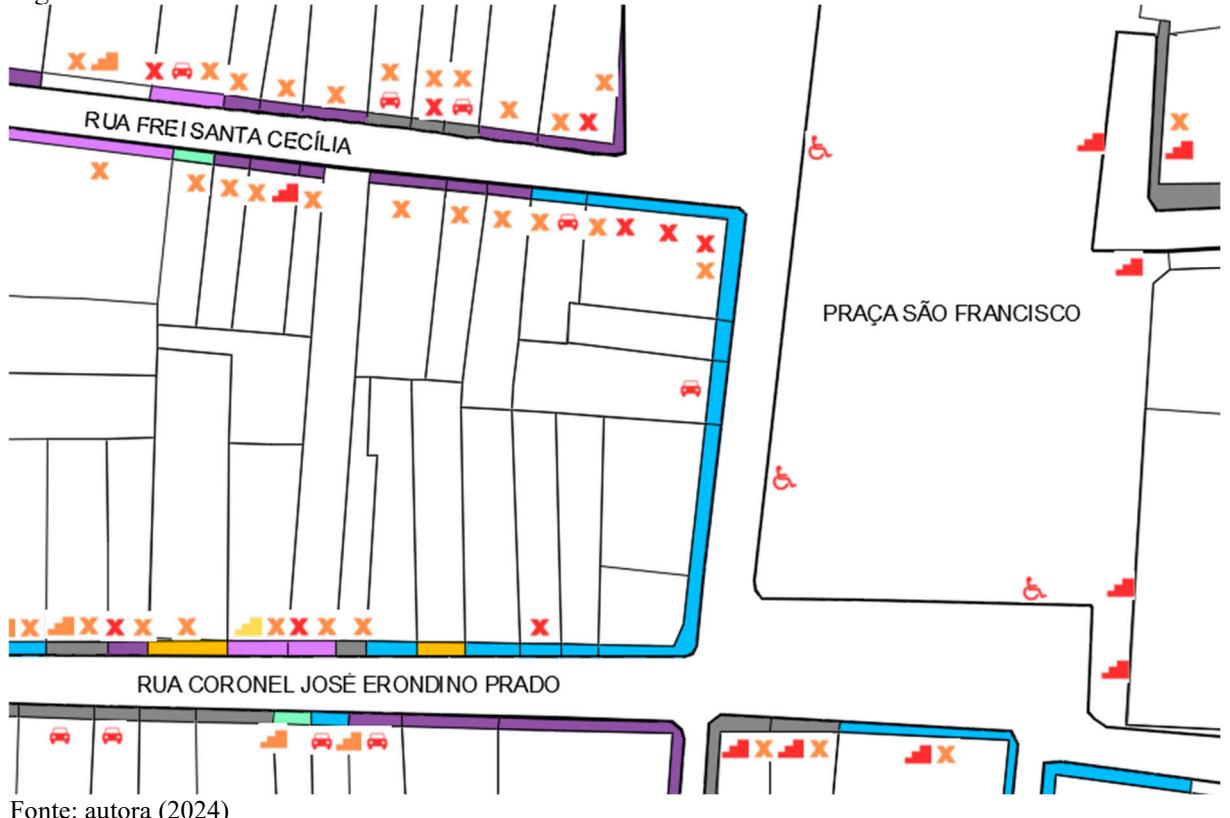
Os acessos para veículos também foram classificados como adequados e inadequados, sendo considerados inadequados todos aqueles que possuem rampa sobre a faixa de livre circulação. Devido à dificuldade de acesso à informação, não foi possível identificar os portões cuja abertura ocupa o espaço da faixa de livre circulação da calçada. As características, estado de conservação e especificidades do mobiliário urbano também não foram objeto de avaliação neste estudo. No entanto, aqueles que ocupavam o espaço designado para uma rota acessível foram considerados na análise como barreiras urbanísticas.

Os dados coletados durante as visitas técnicas ao percurso de interesse serviram de base para a elaboração do mapa intitulado Levantamento das Barreiras Urbanísticas³⁷, conforme ilustrado na Figura 28. Esse mapa inclui uma legenda específica para cada elemento identificado como barreira e utiliza cores diferentes para distinguir os materiais de

³⁷ O Levantamento das Barreiras Urbanísticas consta no Apêndice C.

pavimentação encontrados (ver Figura 29). Em relação à classificação dos pisos é importante reforçar que foram divididos em: adequados e inadequados, seguindo a categorização apresentada no Quadro 9.

Figura 28: Trecho do Levantamento das Barreiras Urbanísticas



Embora a pesquisa não tenha abrangido a análise da acessibilidade às edificações de uso comercial, institucional, templos religiosos e equipamentos culturais, observou-se que poucas delas possuem rampa na entrada ou apresentam desnível igual ou inferior a 5 mm. A verdade é que há uma grande ocorrência de degraus em suas entradas principais.

Devido à diversidade dos materiais de pavimentação das calçadas identificados nas visitas exploratórias, foi criada uma subclassificação no mapa para distinguir ladrilhos hidráulicos, pedras naturais, cimentados, pisos cerâmicos e calçadas sem pavimentação.

Figura 29: Legendas de barreiras urbanísticas e de pisos



Fonte: autora (2024)

No caso dos ladrilhos hidráulicos adequados para áreas externas e com superfície antiderrapante quando molhada, é importante destacar que todos possuem superfícies marcadas por frisos geométricos, conforme ilustrado na Figura 30, podendo ser pigmentados ou na cor natural do cimento. Esses casos foram classificados como ladrilhos hidráulicos com padrão de acabamento uniforme, sendo considerados adequados para a acessibilidade.

Figura 30: Ladrilhos hidráulicos com padrão de acabamento uniforme



Fonte: autora (2024)

As superfícies dos ladrilhos hidráulicos mapeados nos espaços urbanos pesquisados variavam, apresentando desenhos que combinavam duas cores, seja pelo arranjo da paginação do piso ou pela própria peça do ladrilho. Essa característica foi destacada porque esse tipo de

arranjo cria uma ilusão de tridimensionalidade, dificultando a percepção do trajeto para pessoas com deficiência, especialmente aquelas com baixa visão. Esses casos foram classificados como ladrilhos hidráulicos com padrão que cria a ilusão de tridimensionalidade (ver Figura 31), considerados inadequados para a acessibilidade.

Figura 31: Ladrilhos hidráulicos com padrão que cria a ilusão de tridimensionalidade



Fonte: autora (2024)

Em algumas situações, foram identificadas calçadas com superfícies mesclando dois ou mais tipos de ladrilho hidráulico. Isso ocorreu devido a intervenções ao longo dos anos, provavelmente para substituir peças danificadas pelo uso ou pela implantação de infraestrutura, como ligações de água e esgoto aos imóveis adjacentes. Esses casos foram tratados como ladrilhos hidráulicos com padrão que cria a ilusão de tridimensionalidade (ver Figura 32).

Figura 32: Superfícies mesclando dois ou mais tipos de ladrilho hidráulico



Fonte: autora (2024)

Também foi registrada a ocorrência de calçadas revestidas com diferentes tipos de pedras naturais, em formatos variados como retangulares, quadrados e irregulares. Nas calçadas bem conservadas e com as pedras bem assentadas, as superfícies dessas pedras não representavam um risco à caminhabilidade (ver Figura 33). Nesse caso, as calçadas foram classificadas como: pedras naturais de formato irregular e pedras naturais de formato regular, adequadas à acessibilidade urbana, desde que bem assentadas e rejuntadas.

Figura 33: Calçadas revestidas com diferentes tipos de pedras naturais



Fonte: autora (2024)

3.1.2. Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas

Dando continuidade à pesquisa, com o objetivo de aprofundar a compreensão da percepção de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em relação à acessibilidade urbana de um percurso de interesse no Centro Histórico de São Cristóvão, realizou-se uma dinâmica de grupo focal. Buscou-se formar um grupo composto por quatro a seis membros, todos residentes na Macrozona Urbana da Sede de São Cristóvão, abrangendo o Centro Histórico e bairros adjacentes, e com idades entre 18 e 75 anos. Destaca-se que o convite direcionado a pessoas com deficiência, idosos ou com mobilidade reduzida foi realizado com a assistência de uma moradora do Centro Histórico. No entanto, ao término, apenas três convidados aceitaram participar e compartilhar suas perspectivas. Os perfis dos participantes eram os seguintes:

- 1) Pessoa idosa: mulher, 75 anos, aposentada, enfrenta dificuldades de mobilidade devido a dores na coluna cervical e inflamação do nervo ciático, atualmente, sob controle;
- 2) Pessoa com bebê de colo: mulher, 30 anos, professora, possui um bebê com 8 meses de idade e que costuma utilizar carrinho de bebê;
- 3) Pessoa usuária de cadeiras de rodas: mulher, 32 anos, atleta e estudante, que utiliza cadeira de rodas para caminhar desde o início da adolescência, quando o raquitismo afetou sua mobilidade.

A pesquisadora atuou como mediadora do grupo, introduzindo os tópicos de discussão de forma a garantir que o debate se mantivesse focado nos objetivos propostos. Também assegurou que todas as participantes tivessem a oportunidade de expressar suas

opiniões. Antes da discussão, a pesquisadora preparou uma relação de tópicos para orientar e promover um debate produtivo, visando obter informações relevantes:

- Você frequenta as praças São Francisco e da Matriz? Sim/Não. Por que você frequenta/não frequenta estas praças?
- Qual percurso você costuma fazer e qual tipo de transporte usa para chegar às praças São Francisco e Getúlio Vargas?
- O que você pensa sobre as praças São Francisco e Getúlio Vargas? Em qual horário costuma frequentar estes locais? Explicar o motivo.
- O que acha de caminhar pela Praça São Francisco? A partir da resposta, perguntar o que solicitaria à prefeitura em relação a este espaço público.
- O que acha de caminhar pela Praça Getúlio Vargas? A partir da resposta, perguntar o que solicitaria à prefeitura em relação a este espaço público.
- Você costuma passar pela calçada das ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília? Em caso positivo, o que você observa quando faz este percurso? A partir da resposta, perguntar o que solicitaria à prefeitura em relação a este percurso.

O propósito do grupo focal foi compreender os pensamentos das pessoas e os motivos que as levam a adotar determinadas perspectivas sobre o tema em questão. A principal vantagem do método reside na ênfase dada às interações, proporcionando à pesquisadora a oportunidade de não se basear em preconcepções pessoais sobre o tema. O encontro foi conduzido *online*, utilizando a plataforma *Microsoft Teams*, o que possibilitou a participação de todas as convidadas sem necessidade de deslocamento. A sessão do grupo focal ocorreu em um sábado à tarde, dia e horário que todas estavam disponíveis, teve duração de aproximadamente 1h20min e foi gravada em áudio, mediante consentimento prévio das participantes.

Adicionalmente, com o intuito de compreender a visão da gestão municipal no planejamento urbano de novas intervenções, na execução de obras ou na análise de projetos visando a preservação do patrimônio cultural, optou-se pela utilização do método de entrevista semiestruturada. A entrevista foi conduzida individualmente, de forma remota (*online*) e registrada por meio de gravação em áudio. Essa abordagem proporcionou uma compreensão abrangente e aprofundada das perspectivas e experiências da gestão em relação ao centro histórico.

Foram solicitadas informações alinhadas com os objetivos da pesquisa, incluindo o planejamento de novas obras de intervenção urbana no Centro Histórico, a existência de legislação municipal que verse sobre o assunto, a adoção de métodos de avaliação dos espaços

urbanos e os desafios para promoção da acessibilidade urbana no Centro Histórico. Para orientar a entrevista, elaborou-se um roteiro de perguntas:

- Qual é o papel da Prefeitura na promoção da acessibilidade urbana?
- Existem intervenções urbanas em planejamento para o Centro Histórico de São Cristóvão? Em caso positivo, quais são?
- Como o tema da acessibilidade urbana vem sendo tratado nos últimos cinco anos?
- Existe um plano e recurso para implementar ações de acessibilidade urbana?
- Quais leis e normas são consideradas durante a elaboração de novos projetos de intervenção urbana no Centro Histórico?
- Pergunta para perfil técnico: em sua opinião, existe uma relação entre o desenho urbano e a acessibilidade urbana? Se sim, poderia explicar como essa relação se manifesta?
- Na sua perspectiva, quais são os desafios mais significativos para garantir a acessibilidade urbana no Centro Histórico de São Cristóvão?
- Quais são os mecanismos de avaliação pós execução e monitoramento das obras realizadas pela Prefeitura? A Prefeitura tem canais de comunicação com a sociedade para fazer a avaliação pós-ocupação, incluindo a escuta de pessoas com deficiência?
- Quais são os órgãos públicos responsáveis pela conservação dos espaços urbanos do Centro Histórico? Quais orientações recebem em relação à acessibilidade urbana (como, por exemplo, cartilha ou norma?)
- Há um compartilhamento de informações e experiências entre os setores (ou órgãos) responsáveis pela elaboração de projetos, execução de obras e manutenção dos espaços urbanos no Centro Histórico? Caso contrário, você considera essa troca importante? Se sim, de que forma poderia ser abordada?

Os participantes do grupo focal e o entrevistado da gestão municipal foram informados sobre todos os aspectos relevantes da pesquisa e consentiram através do TCLE, em anexo, conforme orientado pelo Centro Lúcio Costa. A pesquisadora manterá em sua guarda os dados da pesquisa, armazenados em formato digital, por um período de cinco anos, após conclusão da pesquisa. Além disso, ao término da pesquisa, a pesquisadora divulgará os resultados do estudo para os participantes disponibilizando o texto completo da dissertação.

3.2.Praça São Francisco

A Praça São Francisco concentra o maior número de bens individualmente tombados e imóveis declarados pelo Iphan como de especial interesse arquitetônico do Centro Histórico de São Cristóvão (ver Mapa de bens individualmente tombados e de interesse arquitetônico, Figura 34). Os imóveis de especial interesse arquitetônico são remanescentes que preservam as características do período colonial. Além disso, trata-se de um espaço inscrito na Lista do Patrimônio Mundial chancelado pela UNESCO.

Figura 34: Mapa de bens individualmente tombados e de interesse arquitetônico



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

A última intervenção na Praça São Francisco foi realizada em duas etapas, ambas no âmbito do programa Monumenta³⁸, e teve como objetivo reforçar a sua qualificação para a inclusão na lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, bem como recuperar a ambiência histórica que a caracterizava. A primeira etapa contemplou o nivelamento do piso da praça, a pavimentação dos canteiros, a substituição do piso e a manutenção de apenas uma árvore na praça – evidenciando que as decisões de projeto priorizaram o caráter monumental do amplo espaço urbano emoldurado por edificações coloniais. Já a segunda, finalizada em junho de 2010, incluiu a instalação da iluminação e da rede subterrânea de energia elétrica e telefônica na Praça São Francisco³⁹.

Os projetos encontrados na Semintra, fornecidos pela Companhia Estadual de Habitação e Obras Públicas, estão organizados em peças gráficas, mas não incluem um Memorial Descritivo. Não está claro se esses projetos estão completos. A análise revelou algumas diferenças entre o Projeto da Praça São Francisco, elaborado em 2005 (ver Anexo I que corresponde à folha 2/8 do Projeto de Restauração e Urbanismo), e seu estado atual. Conforme o projeto, estavam programadas quatro rampas dentro da praça, porém uma delas não foi executada, e não foi contemplada a instalação de rampas nas calçadas adjacentes. O projeto propôs o nivelamento completo da praça e a pavimentação de uma área anteriormente usada como estacionamento (ver Figura 35).

Figura 35: Praça São Francisco, antes e depois da última reforma



Fonte: Arquivo Semintra (foto da esquerda); autora (foto da direita)

³⁸ O Programa Monumenta foi criado no final da década de 1990, com suas atividades práticas iniciadas nos anos 2000. Este programa contou com a parceria entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Ministério da Cultura (MinC), a UNESCO e o Iphan.

³⁹ Segundo dados do Governo do Estado, as obras de implantação de iluminação decorativa e instalação das redes elétrica e telefônica subterrâneas representaram um investimento da ordem de R\$1.500.000,00. Fonte: <https://www.se.gov.br/noticias/desenvolvimento/governo-do-estado-investe-no-patrimonio-historico-de-sao-cristovao>, acesso em: 10/3/2024

3.2.1. Análise técnica das barreiras urbanísticas

A Praça São Francisco é revestida por uma pavimentação de pedra granítica de formato irregular, proporcionando uma superfície trepidante para dispositivos com rodas (ver Figura 36). O espaçamento entre as pedras não é uniforme, havendo trechos com espaçamento superior a 1cm, o que resulta em saliências e frestas propensas a acumular resíduos, como tampas de garrafas descartáveis. As falhas no piso resultantes do desprendimento de pedras ampliam a irregularidade da superfície, caracterizada por saliências perceptíveis não apenas devido ao espaçamento entre as pedras, mas também devido aos desniveis entre elas (ver Figura 36-B). Adicionalmente, luminárias herméticas instaladas no piso também criam desniveis no piso em frente tanto ao convento franciscano quanto ao antigo Lar Imaculada, conforme demonstrado na Figura 36-A.

Figura 36: Praça São Francisco



Fonte: autora (2024)

Observou-se também a existência de rampas na praça, no entanto, do lado oposto, na calçada adjacente, não foram identificadas as rampas necessárias para garantir uma travessia segura e acessível, assim como a continuidade da rota acessível. Isso revela a falta de integração com o ambiente circundante, como é o caso da rampa próxima ao Museu de Arte Sacra. Nas imediações desse ponto, a calçada é interrompida, forçando os pedestres que

desejam prosseguir em direção à Praça Lourival Batista (conhecida como praça da Bíblia) a dividir o espaço com os veículos, pois não há alternativa segura de deslocamento a pé (conforme direção indicada na Figura 37-A). Outro aspecto que prejudica a travessia é a pavimentação da rua com paralelepípedos.

O piso das rampas é composto pelo mesmo material utilizado na praça, caracterizado por pedras graníticas irregulares. Esta análise permite concluir que os pisos da praça são inadequados, pois apresentam uma superfície irregular, instável e desconfortável para dispositivos com rodas (Figura 37-B), além de representar um risco de tropeços e quedas para pessoas idosas ou com baixa visão. Nesse sentido, é importante destacar o formato das rampas influenciado pelas características do piso, que apresenta falhas acentuadas na pavimentação. Isso evidencia uma preocupação com os aspectos estéticos e formais do ambiente, enquanto a função, o conforto do usuário e a acessibilidade urbana são relegadas a segundo plano.

Figura 37: Rampas e entorno da Praça São Francisco



Fonte: autora (2024)

Outros elementos configuram barreiras urbanísticas na Praça São Francisco. Um exemplo é o meio-fio proeminente que separa a praça da Rua Pai Tomé, criando um obstáculo que dificulta o acesso às calçadas adjacentes. Neste mesmo trecho, é possível observar lajotas de pedra granítica remanescentes de antigas pavimentações, ainda preservadas (Figura 38-A).

Na área em frente ao convento franciscano, a pavimentação é feita com uma pedra calcária, diferente da granítica, tanto em tonalidade quanto em formato, mas também caracterizada por uma superfície irregular e que aparenta não ser antiderrapante, quando molhada (Figura 38-B). Percebe-se a aplicação inadequada de uma argamassa a base de cimento nas frestas entre as lajotas de pedra. Aqui não apenas os aspectos de acessibilidade, mas estéticos e de acabamentos que pudessem valorizar o ambiente histórico poderiam ser observados criticamente.

Figura 38: Bloco em pedra granítica, barreira física (meio-fio) no limite da Praça São Francisco com a Rua Pai Tomé (A) e pedra calcária em frente ao convento franciscano (B)



Fonte: autora (2024)

Elementos existentes na Praça São Francisco, como os postes de iluminação e os totens da sinalização turística, não constituem barreiras físicas, pois estão posicionados de maneira adequada. No entorno da praça, foram instalados balizadores de concreto após a conclusão da obra de 2010, com o propósito de controlar o tráfego de veículos motorizados. Embora a praça tenha um desnível em relação à rua, essa prática era comum na época. Os balizadores foram posicionados com espaçamento entre si variando entre 150 cm e 110 cm, o que não compromete a acessibilidade no local.

Nas estações mais quentes, em certos horários do dia, o desconforto causado pelo calor é acentuado – quase insuportável. A praça conta apenas com uma árvore, que oferece sombra agradável, acompanhada por quatro bancos para descanso.

Ao analisar as calçadas circundantes, observa-se a inexistência de rampas e uma variação na largura de acordo com o trecho. Para ilustrar algumas das barreiras identificadas, foi elaborado um Mapa das Calçadas, que classifica as calçadas de acordo com a largura e o tipo de pavimentação (conforme detalhado no Quadro 10) e associa algumas imagens ilustrativas dos problemas detectados. É importante ressaltar que as demais barreiras urbanísticas foram detalhadas em um mapa específico, anexo, abrangendo toda a área pesquisada.

Quadro 10: Classificação das calçadas em relação à largura e tipo de pavimentação

Classificação das calçadas	Cor de identificação	Critérios de classificação
Adequadas	Verde	Não apresentam desníveis e degraus nas calçadas e possuem largura e tipo de pavimentação conforme estabelecido em norma
Parcialmente adequadas	Amarela	Não apresentam desníveis e degraus nas calçadas e possuem largura conforme estabelecido em norma, contudo o tipo do piso é inadequado
Inadequadas	Vermelha	Níveis, largura e tipo de pavimentação não estão em conformidade com a norma

Fonte: elaborado pela autora (2024)

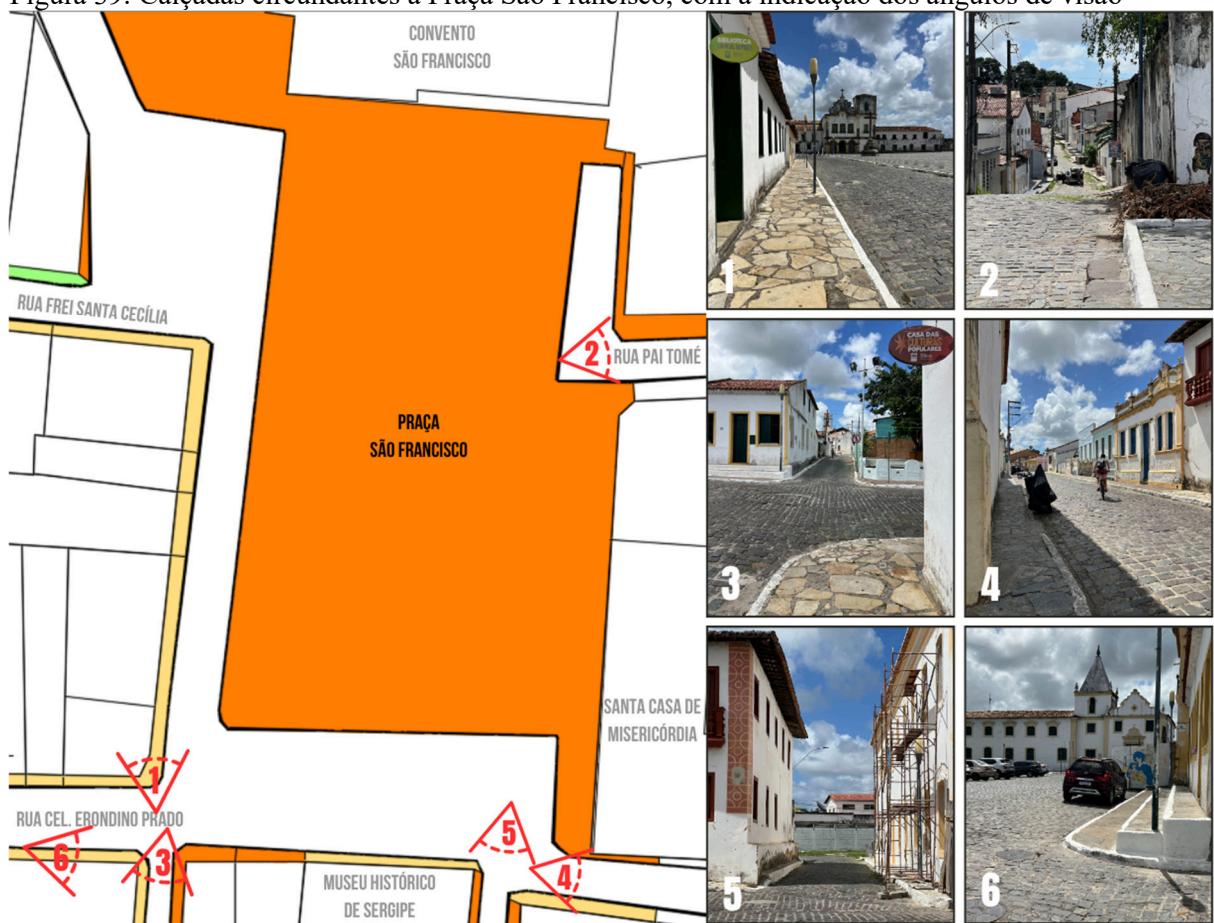
Assim, os ângulos indicados no mapa da Figura 39 correspondem aos ângulos de observação. Por exemplo, o trecho que conecta a calçada da Rua Coronel Erondino Prado à calçada da Rua Frei Santa Cecília é particularmente confortável e possui largura adequada, conforme demonstrado no ângulo 1, correspondente à imagem 1. Nesse caso específico, apesar da pavimentação ser de pedra natural em formato irregular, o preenchimento com argamassa de cimento melhora a experiência de caminhar, embora não elimine completamente as trepidações para dispositivos com rodas. Outro aspecto relevante é que, mesmo com a presença de postes de iluminação pública em alguns pontos da calçada, o afastamento superior a 90cm da parede e a largura generosa da calçada não comprometem o fluxo de pedestres.

Conforme abordado anteriormente, é importante ressaltar que atualmente não há acesso nivelado às calçadas da Rua Pai Tomé a partir da Praça São Francisco, devido à presença do meio-fio situado acima do nível do piso da praça. Nas calçadas desta rua, observa-se que a largura é inadequada, inferior a 1,00m e há presença de degraus, o que representa um obstáculo à acessibilidade (Figura 37, imagem 2). A Rua Mamede F. Dantas também possui calçadas em larguras inadequadas e em dimensão inferior a 50cm (Figura 39,

imagem 3). Na estreita faixa existente, foram instalados dispositivos de sinalização vertical para orientar sobre o trânsito.

Em relação ao acesso às calçadas da Rua Erondino Prado (Figura 39-4), no trecho entre a Rua Professor Leão Magno e a Rua Engenheiro Boto de Barros, observa-se que estas apresentam larguras adequadas, variando entre pisos em condições satisfatórias e insatisfatórias, além de uma certa continuidade e harmonia entre os níveis diante dos imóveis. É importante notar a presença de desniveis causados por tampas de caixas de inspeção em vários pontos.

Figura 39: Calçadas circundantes à Praça São Francisco, com a indicação dos ângulos de visão



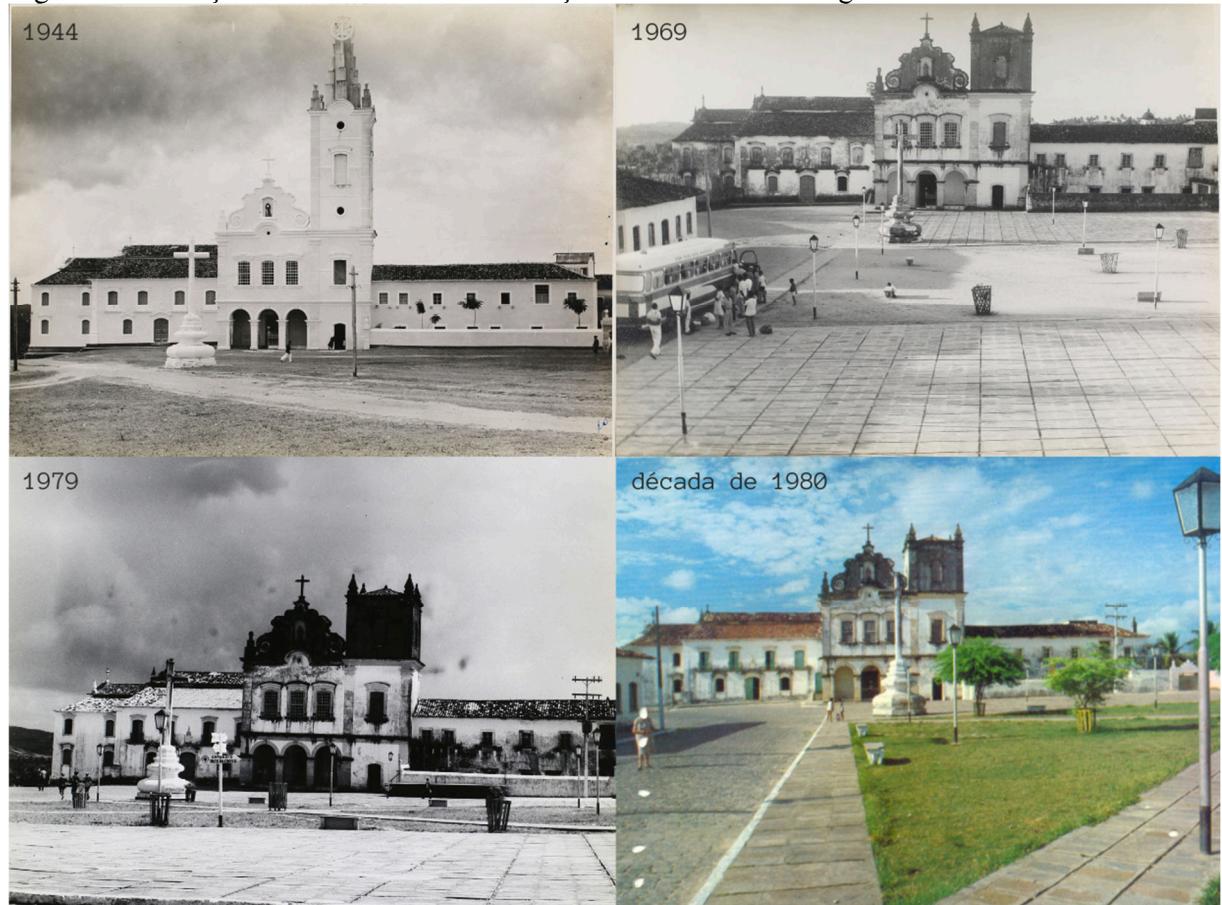
Fonte: autora (2024)

A Rua Professor Leão Magno possui calçada apenas no lado próximo ao Museu Histórico de Sergipe e, durante a visita técnica, foi observada a sua obstrução devido à colocação de andaimes (ver Figura 39-5). Destaca-se que não foi possível avaliar o trecho em frente ao Museu Histórico de Sergipe devido aos tapumes de fechamento utilizados na obra de restauração do imóvel, que impediram o acesso e análise do local. Entretanto, é importante

observar que os trechos contíguos apresentam barreiras físicas, como degraus, que dificultam a acessibilidade (ver Figura 39-6).

Fotos antigas revelam diferentes momentos na evolução da urbanização da Praça São Francisco, conforme ilustrado na Figura 40. Os registros mais antigos datam de 1944 e mostram que, naquela época, a praça não possuía pavimentação nem vegetação. Em 1969, já havia um amplo canteiro central e alguns elementos urbanos, como bancos, postes de iluminação pública e protetores de árvores. Pelas imagens, é possível observar que na foto de 1979, houve uma mudança com a adição de um caminho pavimentado ao centro do canteiro preexistente e o plantio de algumas espécies vegetais, protegidas por grades de madeira. Essa nova configuração permaneceu até a década de 1980.

Figura 40: Evolução do desenho urbano da Praça São Francisco ao longo dos anos



Fonte: Acervo Digital Iphan (fotos datadas de 1944, 1969 e 1979); Seminfra (foto datada da década de 1980)

A imagem mais recente fornece uma representação da pavimentação da praça: feita de pedra natural, com formatos regulares e disposta em quadrantes para garantir as juntas de dilatação. Destaca-se também a presença de árvores em crescimento, o que reduz a visibilidade das edificações coloniais.

Um aspecto relevante, diretamente ligado ao esforço pela garantia da acessibilidade, é a consideração dos diferentes níveis e inclinações presentes no local. Embora não tenha sido possível encontrar um levantamento planialtimétrico que fornecesse informações completas sobre os níveis existentes, análises fotográficas têm sido importantes para compreender a topografia original do terreno antes das intervenções urbanas, bem como as soluções adotadas posteriormente.

Com base no desnível evidenciado em fotos antigas (consulte a Figura 41), é razoável supor que o nível das soleiras das portas de entrada do Convento e Igreja de Santa Cruz (também conhecido como Convento São Francisco) e do antigo Lar Imaculada Conceição tenha sido utilizado como ponto de referência para estabelecer os níveis da praça. Fotos anteriores à primeira fase de urbanização da Praça São Francisco destacam a harmonia entre o nível do solo e as soleiras das portas desses edifícios religiosos.

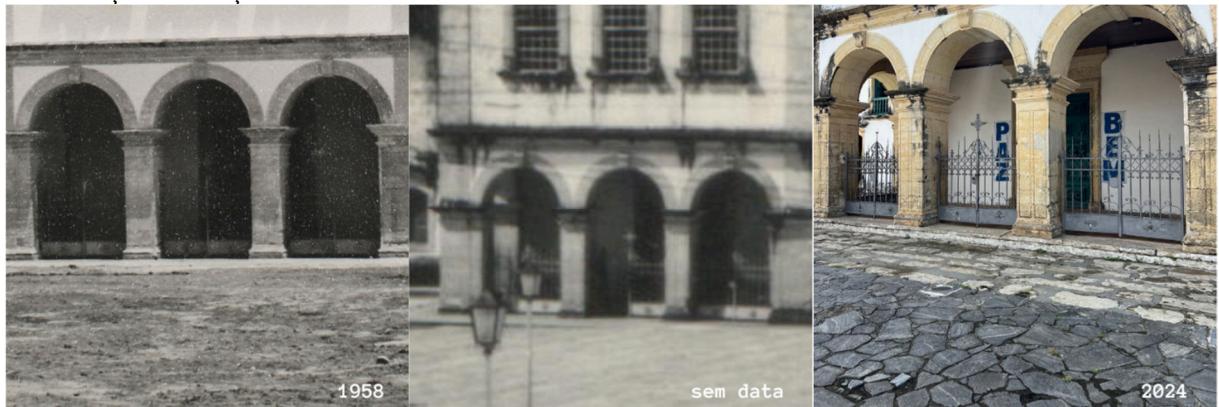
Figura 41: Acesso da antiga Santa Casa de Misericórdia e da Igreja Santa Izabel, antes e depois da urbanização da Praça São Francisco



Fonte: Acervo Digital Iphan (foto da esquerda); Autora (foto da direita)

Em outras palavras, os degraus presentes na Santa Casa de Misericórdia e na Igreja Santa Izabel foram adicionados após as intervenções urbanísticas na praça. Da mesma forma, é provável que um degrau tenha sido introduzido no acesso ao Convento de Santa Cruz como resultado do rebaixamento do nível das pedras calcárias, conforme demonstrado na Figura 42. Ou seja, os degraus existentes nos acessos desses templos religiosos são resultantes de intervenções urbanísticas contemporâneas, datadas do Século XX.

Figura 42: Acesso do Convento Santa Cruz (conhecido como São Francisco), antes e depois da urbanização da Praça São Francisco



Fonte: Acervo Digital Iphan (foto da esquerda); Arquivo Seminfra (foto do centro); Autora (foto da direita)

3.2.2. Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas

A pessoa usuária de cadeiras de rodas explicou que frequenta a Praça São Francisco durante o dia, concentrada em resolver questões práticas. No entanto, para ela, caminhar por lá é um desafio, pois precisa ficar constantemente atenta ao chão devido aos buracos e à ausência de algumas pedras, o que aumenta o risco de a cadeira de rodas enganchar ou até mesmo tombar. Esse cenário a obriga a desviar o olhar do ambiente ao redor para garantir sua segurança olhando para o piso. Além disso, mencionou que a pavimentação em pedra causa uma trepidação semelhante à sensação dos paralelepípedos das ruas adjacentes. Contudo, ela considera o desconforto causado pelo risco de tombar devido aos buracos mais preocupante do que a trepidação.

Para ilustrar sua dificuldade, ela compartilhou a experiência de percorrer um trajeto de aproximadamente 250 metros, da Praça Lourival Batista (também conhecida como Praça da Bíblia) ao Paço Municipal (antiga Santa Casa de Misericórdia), em cerca de 30 minutos, mesmo com ajuda de um familiar na condução. O trajeto é caracterizado por uma ladeira íngreme e uma pavimentação inadequada em alguns trechos, a exemplo da Rua Mamede F. Dantas e da Praça São Francisco, o que torna a locomoção desafiadora e cansativa.

Como sugestão, ela destaca a importância de que as reformas contemplem soluções de acessibilidade não apenas para cadeirantes, mas também para pessoas com deficiência

visual. Ela explicou que, ao tratar dessas questões com gestores públicos, recebeu como resposta que o Iphan não permite alterações.

Ela reconhece que São Cristóvão não é uma cidade acessível para pessoas com deficiência e acredita que na Praça São Francisco deveriam ser disponibilizadas rampas móveis no acesso dos museus e órgãos públicos. Acrescentou que a acessibilidade também é uma solução importante para o turismo e que, frequentemente, é acionada por amigas, que expressam o desejo de visitar a cidade e encontram dificuldades para fazê-lo.

A pessoa com bebê de colo compartilhou que tem uma conexão com as praças do Centro Histórico desde a infância. Contudo, não considera a Praça São Francisco um local tão atraente para passeio, embora descreva como um espaço amplo. Ela não possui lembranças da Praça São Francisco antes da última reforma, apenas que os bancos tinham encosto. Apesar de não a frequentar tanto, considera um local tranquilo para caminhar, mas nota a necessidade de melhorias na acessibilidade, mencionando a ausência de rampas. Observa que é uma praça tranquila, no geral, com movimento noturno devido a uma cafeteria e à missa na igreja.

A pessoa idosa compartilhou que geralmente chega às praças pesquisadas a pé e que costuma frequentar esses locais somente pelo dia e não costuma utilizar as praças como espaços de lazer. Ela considera a Praça São Francisco bonita e aprova o piso, tanto pela estética que acrescenta à praça quanto pela sua facilidade ao caminhar. Embora não se recorde de como a praça era antes da última reforma, ela lembra dos bancos com encosto. Para ela, a praça oferece um ambiente agradável para caminhadas, mas destaca a necessidade de melhorias, especialmente na acessibilidade. Nesse sentido, ela sugere que as calçadas sejam aprimoradas e que haja um espaço dedicado exclusivamente aos pedestres, visando a segurança de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos.

3.3. Praça Getúlio Vargas

A última reforma da Praça Getúlio Vargas foi concluída em 2012 e incluiu a modificação do seu piso, novos elementos paisagísticos, substituição do mobiliário urbano pelo do mesmo padrão da Praça São Francisco, restauração do coreto e instalação de rampas

acessíveis. O Projeto Urbanístico foi localizado no arquivo da Seminfra, organizado em peças gráficas, o que permitiu uma pesquisa detalhada para compreender que a acessibilidade foi incorporada à luz da ABNT-9050, de 2004. Não foi localizado o Memorial Descritivo ou outros documentos técnicos que indicassem a pesquisa para conhecimento do objeto da intervenção.

A modificação mais notável ocorreu no desenho dos canteiros, que foram diminuídos para ampliar o espaço pavimentado junto ao coreto e busto em homenagem à Getúlio Vargas, facilitando a realização de uma feira de artesanato. A área pavimentada central foi projetada com um desenho em pedra portuguesa para organizar a disposição das barracas que vendiam produtos artesanais (ver Figura 43, que detalha projeto e situação atual). No entanto, essa feira de artesanato já não ocorre mais. É importante mencionar que, durante eventos importantes da cidade, como a Festa de Senhor dos Passos e o Fasc, a Praça Getúlio Vargas é utilizada para a instalação de barracas de comerciantes ambulantes. O leiaute dessas barracas abrange todo o perímetro da praça e inclui corredores centrais, maximizando o uso do espaço.

Figura 43: Piso em pedra portuguesa na Praça Getúlio Vargas



Fonte: Arquivo Seminfra (imagem da esquerda); autora (foto da direita)

O acesso ao Projeto Urbanístico, elaborado em 2010 e obtido na Seminfra (conforme Anexo II, que é a folha 4/8 do Projeto de Requalificação Urbanística da Praça da Matriz), possibilitou uma análise minuciosa que revelou a inclusão da acessibilidade seguindo os padrões da ABNT-9050 de 2004. Durante esse período, prevaleciam incertezas e falta de clareza na aplicação dessa norma, especialmente em edificações e espaços urbanos tombados.

No projeto analisado, observa-se a sugestão de instalação de piso tátil, destinado a orientar pessoas com deficiência visual, o qual, na prática, não foi completamente implementado. O desenho sugeria que os pisos táteis deveriam interligar os caminhos da praça às rampas de travessia segura de pedestres e áreas de descanso equipadas com bancos.

Além disso, o piso tátil circundava o coreto e o monumento. No entanto, segundo a legislação atual e as características dos elementos urbanos envolvidos, essa última medida não seria necessária, pois uma pessoa com deficiência visual poderia orientar-se utilizando o mapa tátil como referência.

Não foi possível identificar no projeto especificações claras que diferenciassem o uso do piso tátil direcional do piso tátil de alerta, que são destinados a contextos distintos de aplicação. Também é provável que este projeto não represente a versão final, dado que o piso tátil acabou sendo instalado somente nas rampas.

Outra diferença notável entre o projeto e a sua execução se refere às rampas, que estavam previstas não só dentro da praça, mas também nas calçadas adjacentes. Isso facilitaria o trânsito seguro de pessoas com diferentes capacidades, conectando a praça às ruas vizinhas. No entanto, a implementação dessas rampas exigiria uma elaboração mais detalhada para cada calçada, considerando as variações de nível, as larguras diversas e a escolha de materiais de acabamento apropriados.

Especificamente, duas situações demandariam atenção especial: 1) o desnível na calçada em frente ao Prédio da Prefeitura e 2) as características particulares da calçada do sobrado nº162, na esquina com a Rua Frei Santa Cecília. No caso deste último, que é um imóvel de especial interesse arquitetônico, a calçada apresenta um desnível superior a 25 cm e utiliza o mesmo material de cantaria de suas portadas, que deve ser mantido devido à sua autenticidade preservada ao longo do tempo.

Ao analisar os registros fotográficos antigos (ver Figura 44), nota-se que a incorporação dessas massas vegetais aconteceu progressivamente durante a segunda metade do século passado, tornando-se hoje elementos inseparáveis da paisagem. A última reforma da Praça Getúlio Vargas foi concluída em 2012 e incluiu a modificação do seu piso, novos elementos paisagísticos, substituição do mobiliário urbano pelo do mesmo padrão da Praça São Francisco, restauração do coreto e instalação de rampas para promover a acessibilidade.

Figura 44: Processo de arborização da Praça Getúlio Vargas



Fonte: Arquivo Seminfra (fotos da esquerda e ao centro); autora (foto da direita)

3.3.1. Análise técnica das barreiras urbanísticas

A Praça Getúlio Vargas é revestida por lajotas de pedra natural do tipo Itapé, apresentando uma coloração amarelada e um espaçamento entre as peças inferior a 5mm, proporcionando um trajeto adequado para seus usuários. Em contraste com a Praça São Francisco, esta praça possui canteiros amplos, delimitados por pisos de pedra portuguesa na cor branca. Trata-se de um espaço arborizado, onde árvores frondosas se combinam com um antigo eixo paisagístico marcado pelas imponentes palmeiras imperiais. No centro da praça, destacam-se o coreto, também circundado por pedra portuguesa, e o busto de Getúlio Vargas.

Figura 45: Praça Getúlio Vargas: pavimentação em pedra natural, arborização e mobiliário urbano



Fonte: autora (2024)

Em relação à acessibilidade urbana, o piso em pedra do tipo Itapé é considerado adequado por oferecer uma superfície regular, firme, estável e não trepidante para dispositivos com rodas. No entanto, não foi possível avaliar se é antiderrapante quando molhado. A degradação do piso em pedra do tipo Itapé é evidenciada em alguns trechos da praça, que demandam a necessidade de reposição de peças (Figura 46-A).

O desgaste natural da pedra itapé é percebido, mas não sugere a inadequação e sim a necessidade de manutenção. É evidente que uma escolha diferente de material de pavimentação poderia aumentar a durabilidade, reduzindo a necessidade de manutenção constante. Por outro lado, a presença de pavimentação em pedra portuguesa é completamente inadequada devido à sua superfície trepidante para dispositivos com rodas e exigência de manutenção constante, por causa do desprendimento das peças, conforme ilustrado na Figura 46-B.

Figura 46: Piso da Praça Getúlio Vargas, em pedra itapé e pedra portuguesa



Fonte: autora (2024)

Embora a praça seja equipada com rampas em todas as suas faces, o trajeto é interrompido em relação às calçadas adjacentes, que não dispõem de rampas, conforme demonstrado na Figura 47. Isso significa que a rota acessível não é contínua, violando o conceito de acessibilidade previsto nas normas. Esse aspecto é relevante devido à concentração de diversos estabelecimentos comerciais e sedes de órgãos públicos no entorno da praça, como a Secretaria Municipal de Saúde, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos. Portanto, o acesso a esses órgãos é inadequado para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o que ressalta a necessidade de melhorias na acessibilidade urbana da região.

Figura 47: Travessias sem rampa nas calçadas adjacentes: 1) Sede da Secretaria de Saúde, 2) Sede da Secretaria de Meio Ambiente e estabelecimento comercial, 3) Sede da Secretaria de Serviços Urbanos, 4) antiga Sede da Prefeitura e 5) Sobrado do Balcão Corrido



Fonte: autora (2024)

As rampas foram desenhadas com piso em cimento desempolado e piso de alerta em tom avermelhado, que contorna as arestas do topo, além de contar com pintura do símbolo de acesso universal (desgastadas pelo tempo). É relevante observar que, à época da elaboração do projeto, em 2010, a norma de acessibilidade vigente era a NBR-9050/2004, ou seja, com critérios distintos dos exigidos na atualidade.

No entanto, a execução das rampas não apresenta uma concordância harmoniosa com a rua; quase todas elas apresentam desníveis acentuados ou degraus. Em um caso particular, é notável que possivelmente um pneu de bicicleta, carrinho de mão ou outro elemento deixou marcas na pavimentação durante a execução da obra. Além disso, a rua em paralelepípedo de pedra granítica não oferece uma travessia segura e confortável para seus usuários (Figura 48).

Figura 48: Rampas da Praça Getúlio Vargas



Fonte: autora (2024)

A topografia da praça apresenta um declive, com o ponto mais proeminente próximo à Rua Coronel Erondino Prado e o ponto mais baixo junto à Rua Frei Santa Cecília. Essa variação de nível é evidenciada pelo mobiliário urbano instalado ao longo dos trajetos em declive, conforme ilustrado na Figura 49 – onde se nota que o lado direito do banco possui uma altura diferente do lado esquerdo do mesmo banco. Embora este estudo não aborde especificamente a análise do mobiliário urbano, é importante mencionar que a acessibilidade

urbana inclui também critérios para bancos e outros equipamentos urbanos. Neste contexto há padrão de altura que deve ser observado.

Uma outra distinção em relação à Praça São Francisco é a presença visível de postes e fiação das concessionárias de energia e telefonia, uma vez que as obras de embutimento da rede não abrangeram essa região. No entanto, ressalta-se que os postes de iluminação e totens, que fazem parte da sinalização turística, não configuram barreiras urbanísticas na praça, pois estão bem posicionados.

Figura 49: Praça Getúlio Vargas

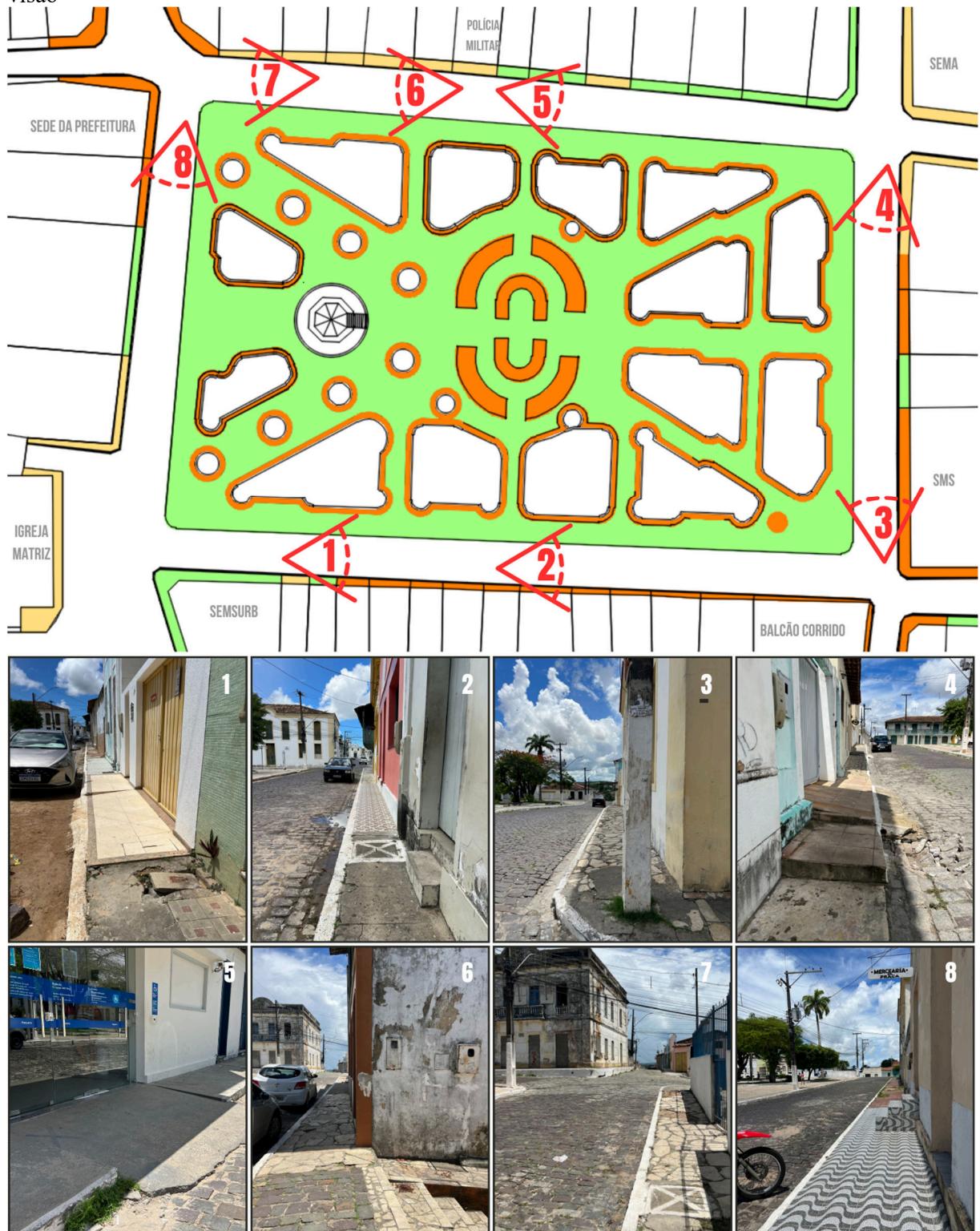


Fonte: autora (2024)

Nas calçadas ao redor da praça, observa-se a ausência de rampas que permitam o acesso de dispositivos com rodas, além de variações na largura e na diversidade de pisos. Para abordar estas questões, foi elaborado um Mapa das Calçadas, que classifica as calçadas de acordo com a largura e o tipo de pavimentação (ver Figura 50). No mapa, a cor verde representa as calçadas adequadas, amarelo as parcialmente adequadas e vermelho as inadequadas. Os canteiros, as ruas e os imóveis do entorno estão representados na cor branca.

As calçadas adjacentes à praça exibem uma série de características que impactam a acessibilidade, tais como a presença de degraus, uma alta incidência de pisos inadequados e danificados, trechos com largura inferior a 120 cm, pisos irregulares com saliências, a falta de rampas para facilitar o trânsito de dispositivos com rodas, juntamente com a existência de rampas de acesso para veículos em garagens, desníveis entre diferentes pisos e a presença de caixas de inspeção (ver Figura 50).

Figura 50: Mapa das calçadas circundantes à Praça Getúlio Vargas, com a indicação dos ângulos de visão



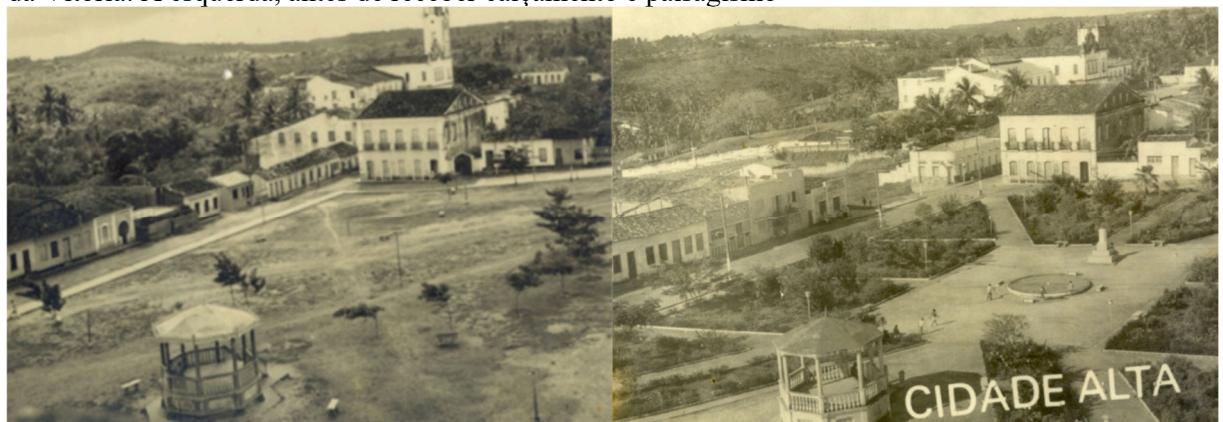
Fonte: autora (2024)

Outros pontos do entorno também possuem características distintas que merecem destaque. A calçada em frente à uma agência bancária chama atenção devido à sinalização indicando um local acessível, porém a rampa ali instalada impede o trânsito de dispositivos

com rodas no sentido da calçada (ver Figura 50-5), por causa do desnível. Já na calçada da antiga sede da Prefeitura, uma construção eclética, o desnível entre a calçada e a rua supera a altura de 50 cm (ver Figura 50-7). Além disso, em relação à Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória, é relevante observar a ausência de calçada e a existência de uma escadaria, em frente à rua de paralelepípedos, que conduz ao seu acesso principal.

Fotos antigas demonstram que o coreto foi o primeiro elemento erigido na Praça Getúlio Vargas, e somente depois é que a praça foi urbanizada. Nesse contexto histórico, é compreensível que o coreto não tenha sido projetado com acessibilidade, refletindo as práticas da época de sua construção. Embora as fotos não estejam datadas, é possível inferir que o desenho urbano atual da praça se assemelha à primeira configuração, com caminhos convidativos que direcionam ao centro e preservam o coreto (ver Figura 51).

Figura 51: Vista da Praça Getúlio Vargas (Praça da Matriz), a partir da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória. À esquerda, antes de receber calçamento e paisagismo



Fonte: Arquivo Seminfra

Ao longo dos anos, notou-se um esforço contínuo para promover a arborização e poucas alterações nos desenhos dos canteiros. Uma das mudanças mais expressivas ocorreu em relação ao nível da praça, que anteriormente apresentava uma faixa perimetral em um patamar mais elevado do que o centro da praça (ver Figura 52). E, embora a data das fotos não tenha sido identificada para estabelecer uma linha do tempo da evolução urbana da Praça Getúlio Vargas, outra mudança significativa foi a substituição do tipo de pavimentação, que antes era de paralelepípedos graníticos no centro e ladrilho hidráulico no contorno mais elevado.

Figura 52: Evolução urbana da Praça Getúlio Vargas



Fonte: Arquivo Seminfra

3.3.2. Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas

A pessoa usuária de cadeiras de rodas explicou que sua presença nos espaços urbanos estudados se limita à resolução de assuntos pessoais, como visitas a agências bancárias ou órgãos públicos. Devido à ausência de acessibilidade, sua mobilidade é restrita e ela depende de assistência para se locomover. Como moradora da Cidade Baixa e usuária de cadeiras de rodas, enfrenta dificuldades para chegar às praças da Cidade Alta.

Mesmo com esse cenário, ela tem preferência pela Praça Getúlio Vargas devido à sua arborização e à vista do pôr do sol. No entanto, ela evita caminhar sobre as pedras portuguesas da praça, pois considera um piso desconfortável e trepidante. Ela destacou a importância de substituir a pedra portuguesa por um material mais adequado e seguro. Por fim, pontuou que possui boas lembranças de brincar no coreto quando era criança e frequentar a missa na Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória com sua família.

Ela explicou que, apesar de existirem rampas na praça, são de má qualidade, tornando difícil o seu uso e indispensável o auxílio de alguém, com o risco de as rodas da cadeira baterem e ocorrer um acidente. Também observou que a quantidade de rampas disponíveis na praça é insuficiente, o que a obriga a percorrer um grande percurso para encontrar acesso adequado, e enfatizou que as rampas não são exclusivas para pessoas com

deficiência, mas também são utilizadas por pessoas com mobilidade reduzida e mães com carrinhos de bebê.

Por outro lado, a pessoa com bebê de colo contou que antigamente frequentava a Praça Getúlio Vargas principalmente devido a atrativos como academia e agências bancárias. Atualmente, aproveita a oportunidade para levar seu bebê para passear, preferencialmente, no período da noite e, mesmo residindo nas proximidades praça, prefere utilizar um veículo para facilitar o transporte.

Por causa do piso mais uniforme e confortável, ela prefere caminhar com o carrinho no contorno da praça, pois o centro possui calçamento de pedra portuguesa, que é trepidante e difícil de transitar, causando desconforto ao bebê devido aos balanços. No entanto, sua caminhada segura tem sido prejudicada pela presença de adolescentes praticando manobras de *skate*. Ela relatou que eles frequentemente montam estruturas de ferro na praça para realizar suas manobras, usando até mesmo os bancos como apoio. Essa atividade ocorre principalmente na área da praça próxima ao Sobrado do Balcão Corrido.

A presença dos skatistas e das crianças brincando com bola, especialmente nas proximidades do coreto, gera preocupações para aqueles que estão caminhando pela praça. Além disso, próximo ao coreto e ao busto em homenagem a Getúlio Vargas, localizado no centro da praça, são frequentemente instalados brinquedos para o público infantil, como pula-pula e carrinhos para aluguel (Figura 53). Esse movimento intenso geralmente se inicia no período da tarde e restringe as áreas de passeio na praça.

Figura 53: Brinquedos locados para uso do público infantil na Praça Getúlio Vargas



Fonte: autora (2024)

A pessoa idosa compartilhou que geralmente chega às praças pesquisadas a pé. Esses espaços fazem parte de sua rotina diária, pois estão situados ao longo de seu trajeto habitual, que inclui visitas a agência bancária, padaria, feira e passagem para suas sessões de

fisioterapia, além de outros percursos rotineiros. Apresentou queixas quanto ao compartilhamento do espaço da Praça Getúlio Vargas com os jovens que andam de *skate*.

Explicou que a pavimentação em pedra portuguesa está desprendendo e que já tropeçou algumas vezes. Acredita que essa condição é um problema para quem tem mobilidade reduzida. Como sugestão, ela propõe melhorias nas calçadas e a criação de um espaço exclusivo para pedestres, distinto do local onde jovens e crianças brincam, visando proporcionar um ambiente mais seguro e acessível para todos os frequentadores da praça.

3.4. Rua Coronel Erondino Prado

Não foram encontrados registros de obras de pavimentação na Rua Coronel Erondino Prado que tenham influenciado o desenho das calçadas. Observa-se que as calçadas adjacentes aos imóveis são construídas pelos próprios proprietários, os quais têm liberdade para escolher o material de revestimento e para construir rampas ou degraus conforme sua necessidade e preferência. No contexto ideal, as reformas de calçadas devem receber a anuência do Iphan e do poder municipal. Com exceção das caixas de inspeção relacionadas aos serviços de abastecimento de água e da presença de postes, a maioria dos elementos identificados são adições feitas pelos proprietários dos imóveis.

Uma fotografia antiga da rua revelou que o traçado da via permanece inalterado, enquanto novos elementos, a exemplo de rampas para acesso de veículos, foram adicionados, resultando na diminuição da largura para circulação de pedestres. Na Figura 54, apesar da baixa qualidade da imagem, é evidente que não há desnivelamentos e os pisos parecem ser similares, já que não se observam variações de tonalidade, que seriam visíveis na fotografia.

Figura 54: Antes e depois da Rua Coronel Erondino Prado



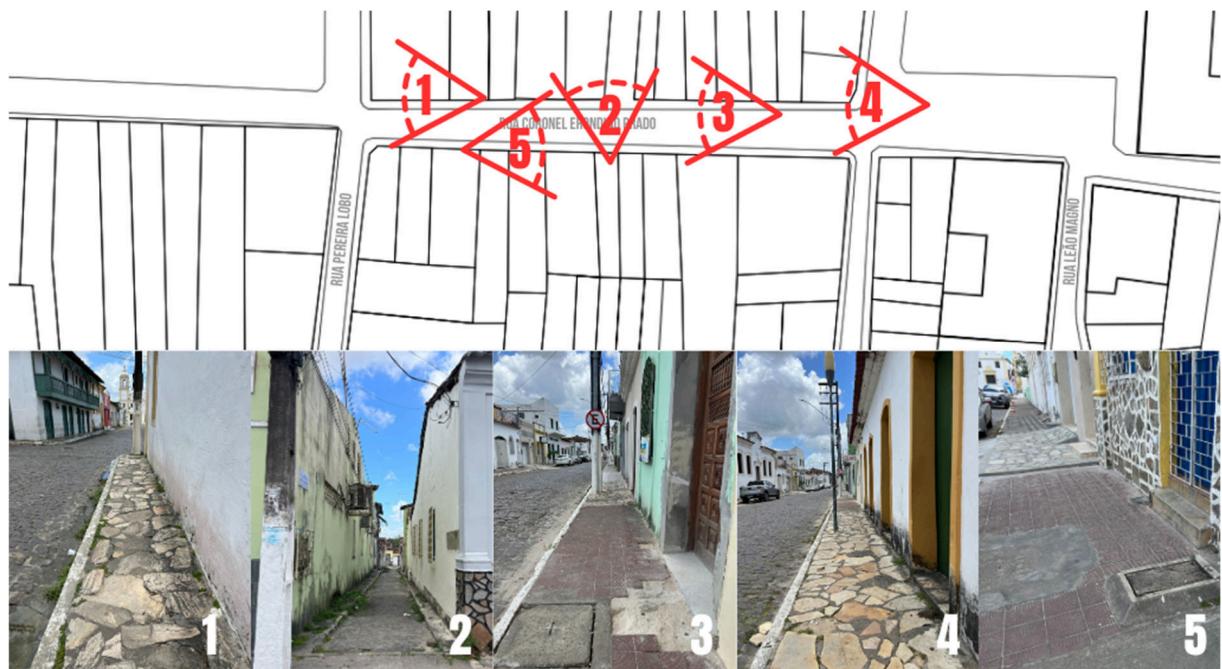
Fonte: Arquivo Semintra (foto da esquerda); Autora (foto da direita)

3.4.1. Análise técnica das barreiras urbanísticas

As calçadas da Rua Coronel Erondino Prado apresentam uma variedade de pisos, alguns considerados adequados enquanto outros são inadequados (ver Figura 55). Destacam-se, entre os inadequados, aqueles com superfície irregular e trepidante, notadamente na calçada da antiga Casa de Câmara e Cadeia, que atualmente abriga a Secretaria Municipal de Saúde. É importante ressaltar a adequação da superfície dos pisos cerâmicos existentes em termos de acessibilidade, no entanto, a escolha da pavimentação deve considerar também a harmonização com o contexto urbano do conjunto arquitetônico, a fim de evitar desenharmonias visuais e preservar a estética do ambiente.

Além disso, as larguras das calçadas variam, com trechos adequados e outros inferiores a 120cm, comprometendo a faixa livre de circulação. Em algumas áreas, as calçadas chegam a atingir uma largura inferior a 80cm, o que agrava a situação. A presença de barreiras urbanísticas, como postes e sinalização turística, contribui para pontos de estrangulamento, reduzindo a passagem em certos trechos para menos de 80cm e, em alguns casos, até mesmo para 60cm, conforme ilustrado na Figura 55-1.

Figura 55: Calçadas da Rua Coronel Erondino Prado



Fonte: autora (2023)

Foram identificados degraus, rampas de acesso a garagens, caixas de passagem e desníveis nos pisos, o que contribui para a complexidade da circulação do pedestre e pode representar obstáculos para pessoas com deficiência física, idosas ou com mobilidade reduzida (ver Figuras 55-3 e 55-5). A ruela que interliga a Rua Coronel Erondino Prado à Rua Frei Santa Cecília possui um degrau em seu acesso e pavimentação em paralelepípedo granítico, ou seja, inadequada e com superfície trepidante para dispositivos com rodas (Figura 55-2).

3.4.2. Percepção do usuário sobre as barreiras urbanísticas

Devido à falta de condições adequadas de acessibilidade nas calçadas ao longo da Rua Coronel Erondino Prado, tanto para a pessoas usuárias de cadeiras de rodas quanto para quem empurra um carrinho de bebê, as participantes do grupo focal optam por transitar pela faixa de rolamento, mesmo que pavimentada com paralelepípedos, resultando em

compartilhamento do espaço com veículos. Por essa razão, não fizeram considerações acerca da qualidade das calçadas.

A pessoa usuária de cadeira de rodas sugeriu a adequação das calçadas ou, como alternativa, a reserva de parte da via para o trânsito de pessoas com deficiência. Para ela, uma opção seria deixar uma parte da rua sem trepidação para dispositivos com rodas, permitindo que pessoas usuárias de cadeiras de rodas e com carrinhos de bebês pudessem caminhar com maior segurança. Essas adaptações seriam essenciais para promover a inclusão e garantir que todos possam desfrutar plenamente do espaço público.

A pessoa com criança de colo explicou que essa rua é bastante atrativa para passeios, devido às opções gastronômicas disponíveis, mas expressou preocupação com o compartilhamento do espaço com veículos, especialmente quando outros veículos estão estacionados ao longo da via, o que estreita mais a passagem para empurrar o carrinho de bebê. Também foi dito que a trepidação faz com que o carrinho balance muito. Por outro lado, a pessoa idosa relatou sua preferência por caminhar pela calçada, mas ressaltou a necessidade de melhorias, especialmente devido aos desníveis e buracos presentes na pavimentação.

3.5. Rua Frei Santa Cecília

De todos os espaços urbanos analisados, a Rua Frei Santa Cecília se destaca pela predominância de imóveis residenciais. Consequentemente, a circulação de transeuntes no dia a dia é notavelmente menor em comparação com áreas que abrigam um maior número de estabelecimentos comerciais, órgãos públicos e equipamentos culturais.

3.5.1. Análise técnica das barreiras urbanísticas

Alguns trechos das calçadas da Rua Frei Santa Cecília, especificamente aqueles próximos à Praça São Francisco, são notavelmente muito estreitos em ambos os lados da rua. Conforme demonstrado na Figura 56, a largura da faixa de circulação das calçadas é ainda mais comprometida pela presença de barreiras físicas como postes de iluminação pública e sinalização vertical de trânsito. Para ilustrar melhor, próximo à agência bancária, destaca-se a passagem entre o poste com refletores de iluminação é menor que 50 cm. Esse poste é um dos elementos de iluminação que destaca a fachada do convento franciscano.

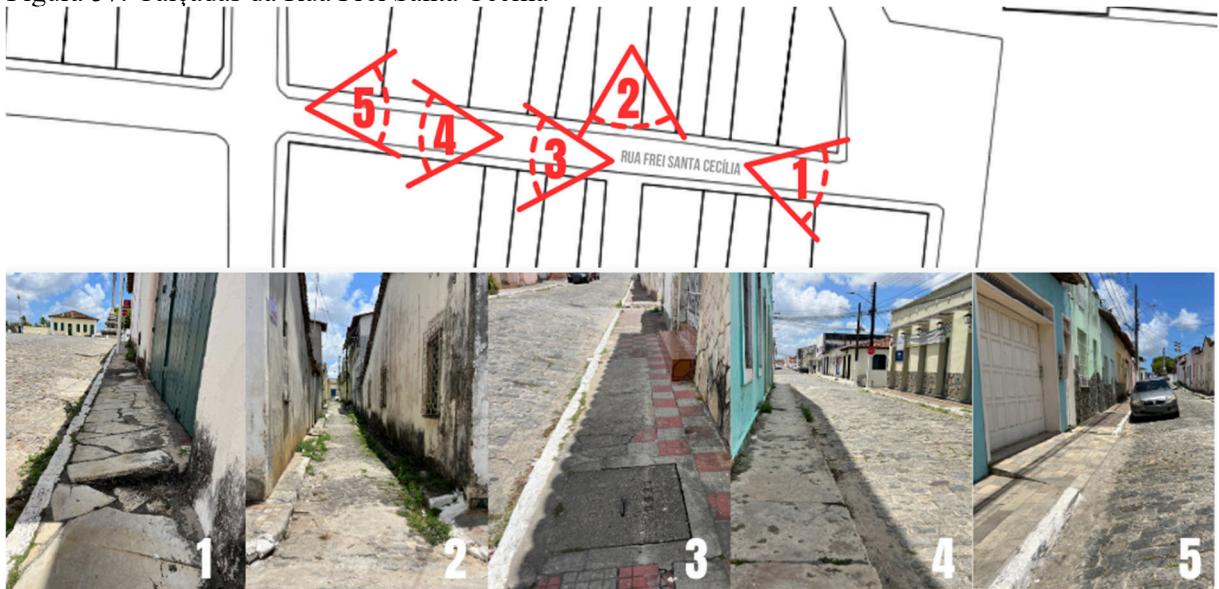
Figura 56: Trechos de calçadas da Rua Frei Santa Cecília, próximos à Praça São Francisco



Fonte: autora (2024)

Outra questão evidente ao longo das calçadas são as rampas de acesso a garagens, criando desníveis acentuados nas faixas livres, tornando-as intransponíveis para dispositivos com rodas (ver Figura 57-1 e 57-5). Além disso, os degraus existentes nas calçadas reduzem a largura da faixa livre disponível para os pedestres e as tampas das caixas de inspeção quando desniveladas também geram barreiras. Vale ressaltar que o acesso à ruela também precisa de condições adequadas de acessibilidade (ver Figura 57-2).

Figura 57: Calçadas da Rua Frei Santa Cecília



Fonte: autora (2024)

3.5.2. Percepção dos usuários sobre as barreiras urbanísticas

Da mesma forma que ocorre na Rua Coronel Erondino Prado, devido à falta de condições adequadas de acessibilidade nas calçadas ao longo da Rua Frei Santa Cecília, as participantes do grupo focal que dependem do uso de dispositivos com rodas conseguem transitar somente pela faixa de rolamento, preferencialmente, junto ao meio-fio. Esta rua também é pavimentada com paralelepípedos e que se destaca por ser mais estreita, resultando em um compartilhamento mais perigoso do espaço com veículos. Por esse motivo, não fizeram considerações sobre a qualidade das calçadas e as considerações foram semelhantes às da Rua Coronel Erondino Prado.

A pessoa com criança de colo mencionou que raramente utiliza esta rua como trajeto, pois, além de não possuir atrativos, os veículos estacionados a expõem ao risco de compartilhar a faixa de rolamento em um espaço muito estreito. Por outro lado, a pessoa idosa expressou sua preferência por caminhar pela calçada, mas ressaltou a necessidade de melhorias, especialmente devido aos desniveis e buracos presentes na pavimentação.

A pessoa idosa mencionou que a calçada da academia é inacessível devido à altura e precisa contorná-la pela rua e subir em outro trecho com altura adequada. Embora as calçadas

não sejam confortáveis, ela consegue caminhar nelas em condições de tempo favoráveis. Além disso, destacou o estreitamento da calçada contígua à agência bancária. Em sua percepção, as calçadas precisam ser adequadas tanto para pessoas idosas, quanto para pessoas que utilizam cadeiras de rodas.

3.6. A visão da gestão municipal

A entrevista semiestruturada permitiu compreender que a gestão municipal reconhece seu papel fundamental e estratégico na garantia da acessibilidade urbana, atuando no diagnóstico, elaboração de novos projetos e execução de obras. A acessibilidade urbana é vista como uma necessidade a ser incorporada nos projetos de intervenção, sobretudo em virtude do direito de ir e vir de todos os cidadãos. No entanto, a ausência de planejamento de rotas acessíveis leva a uma abordagem isolada dos espaços urbanos, quando o ideal seria considerar as conexões desses espaços.

No caso específico do Centro Histórico de São Cristóvão, a gestão planeja algumas intervenções urbanas, destacando-se a revitalização da Praça Getúlio Vargas e o embutimento das redes elétrica e de telefonia. Esta última prevê a remoção de postes e fiação da paisagem urbana, expandindo para outros espaços urbanos a intervenção já promovida na Praça São Francisco pelo Programa Monumenta. É importante destacar que somente a elaboração de alguns projetos foi iniciada, ainda em estudo preliminar, e não têm sido planejados de forma integrada, o que dificulta a criação de uma rota acessível abrangente.

Segundo informações repassadas pelo gestor entrevistado, nos últimos cinco anos, a municipalidade investiu na capacitação de profissionais, tratando a acessibilidade urbana como um tema relevante, com a intenção de aprimorar a qualidade dos projetos e obras. Por outro lado, expôs que não há um plano concreto ou recursos específicos para implementar ações voltadas para a acessibilidade urbana, a exemplo da rota acessível.

Na elaboração de novos projetos de intervenção urbana no Centro Histórico, são consideradas as normas NBR 9050/2020, que trata sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos e estabelece critérios e parâmetros técnicos a

serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade, e NBR 16537/2024, que apresenta critérios para sinalização tátil no piso, com diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

Do ponto de vista técnico, o gestor acredita que há uma clara relação entre o desenho urbano e a acessibilidade urbana. Não é possível desvinculá-los, pois a inclusão social é considerada um princípio norteador do planejamento e, por consequência, do desenho urbano.

Dentre os desafios mencionados para inclusão da acessibilidade urbana no conjunto urbano tombado, destacam-se a topografia do local, a integração dos espaços urbanos, o acesso às edificações públicas e a preservação do patrimônio cultural. Além disso, a topografia do núcleo inicial, construído como acrópole, também é um ponto relevante por causa dos desniveis acentuados em ruas e calçadas.

Para a gestão municipal, a Praça São Francisco apresenta condições de acessibilidade mais desafiadoras que a Praça Getúlio Vargas devido à sua pavimentação inadequada. A gestão reconhece que, para integrar as praças às calçadas adjacentes, seria necessário um planejamento cuidadoso das intervenções nas ruas de paralelepípedo, pois atualmente elas não proporcionam conforto ao caminhar.

No geral, a Praça Getúlio Vargas é vista como um espaço com boa condição de acessibilidade, mas que necessita de manutenção no piso e instalação de piso tátil. Por outro lado, o coreto é considerado um elemento de difícil adaptação para a acessibilidade, devido à necessidade de preservar seu estilo arquitetônico. Essas observações chamam atenção porque conflitam com a opinião das pessoas participantes do grupo focal, que relataram a inadequação da pavimentação da Praça Getúlio Vargas devido à trepidação causada em dispositivos com rodas, aos perigos dos pisos escorregadios quando molhados e ao desconforto ao compartilhar a praça com skatistas.

Também foi destacado que não há consolidado um procedimento de avaliação das obras executadas pela prefeitura, nem um canal de comunicação para ouvir a opinião de pessoas com deficiência sobre a qualidade e eficiência das soluções propostas na fase de elaboração de projetos. Explicou que os conselhos de classe exigem que arquitetos e engenheiros, responsáveis pela elaboração de projetos e execução de obras, certifiquem a observância de normas de acessibilidade por meio de registros e atestados de responsabilidade técnica. Adicionalmente, quando as obras são realizadas com recursos públicos federais, com a interveniência da CAIXA, os projetistas preenchem um termo de verificação atestando o cumprimento da lista de verificação de acessibilidade.

Os órgãos públicos responsáveis pela conservação dos espaços urbanos do Centro Histórico são a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos e a Secretaria Municipal de Infraestrutura, cabendo à primeira a manutenção e à segunda o planejamento, a elaboração de novos projetos e a execução de novas obras. As orientações em relação à acessibilidade urbana são debatidas internamente com as equipes técnicas.

Na opinião do entrevistado, embora exista um compartilhamento de informações e experiências entre os setores responsáveis pela elaboração de projetos, execução de obras e manutenção dos espaços urbanos no Centro Histórico, o diálogo precisa ser aprimorado. O compartilhamento ocorre de forma pontual, principalmente quando há dúvidas na execução ou durante o processo de elaboração de projetos.

Apesar da preservação do patrimônio cultural ter sido mencionada como um desafio, não se falou sobre a abertura de um diálogo com o Iphan para buscar um alinhamento sobre os valores a serem preservados no Centro Histórico de São Cristóvão e a compreensão do órgão sobre o assunto. Em relação à legislação e materiais de consulta que orientam os projetos elaborados pela Prefeitura, não houve menção a uma pesquisa sobre referências e boas práticas de acessibilidade urbana em sítios tombados.

3.7. Análise dos resultados

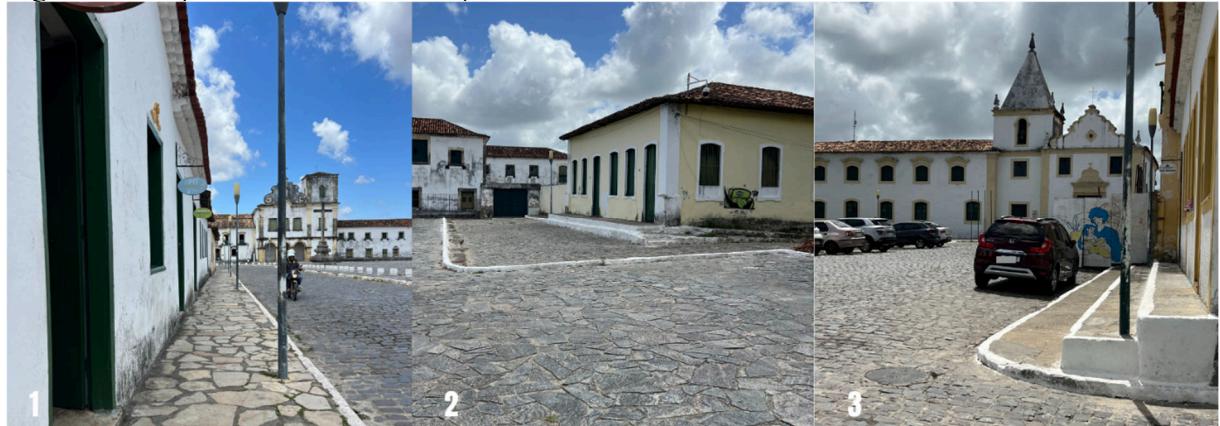
Embora próximas uma da outra, as Praças São Francisco e Getúlio Vargas apresentam características bastante distintas. As diferenças entre elas incluem o nível de proteção, o tipo de ocupação, escala e estilo arquitetônico dos prédios, além das características de urbanização e a quantidade de áreas verdes. A Praça São Francisco é caracterizada por uma ocupação urbana mais esparsa, com predominância de edificações com escala monumental, de uso religioso, cultural e institucional. É importante ressaltar que o Museu de Arte Sacra e o Museu Histórico de Sergipe ocupam edificações originalmente construídas para funções religiosas e institucionais, respectivamente.

Nesse espaço urbano, a visão da arquitetura e do traçado urbano coloniais preservados é interrompida pela única árvore, uma algaroba, que restou após a última reforma. A ausência de arborização é um ponto a ser destacado porque há pouca oferta de proteção contra o sol para quem caminha por ali, especialmente, numa região de clima quente e úmido, onde as temperaturas nos dias mais quentes podem chegar a 33°C.

Pode-se afirmar que a última reforma transformou significativamente a Praça São Francisco ao eliminar canteiros, manter somente uma árvore e adotar uma pavimentação de pedra granítica e cor acinzentada. Esta configuração privilegiou a visibilidade das edificações coloniais e asseverou seu caráter monumental, contudo contribuiu para uma atmosfera menos acolhedora. Andar pela Praça São Francisco durante dias quentes e ensolarados torna-se uma experiência cansativa, ampliando a percepção de distância entre as edificações.

Quanto às calçadas ao redor da Praça São Francisco, o trecho entre a Casa da Cultura Popular e a agência bancária é recoberto por pedra calcária de formato irregular, mantendo nível e largura constantes (conforme Figura 58-1). Já o trecho em frente ao Museu Histórico de Sergipe é caracterizado por barreiras de degraus (conforme Figura 58-3), situação que se repete no segmento adjacente à Casa Paroquial (conforme Figura 58-2).

Figura 58: Calçadas no entorno da Praça São Francisco



Fonte: Autora (2024)

O tapume instalado na obra do Museu Histórico de Sergipe impede a visão do material utilizado na calçada, porém, fotografias antigas sugerem que ela é feita do mesmo tipo de pedra calcária de formato irregular, também encontrada na calçada do Escritório Técnico do Iphan. As outras calçadas mencionadas são feitas de cimento desempolado.

A Praça Getúlio Vargas distingue-se por possuir edificações de escala e usos diversificados, como institucional, religioso, residencial e comercial, que atende tanto a demanda local, quanto a turística. Conforme demonstrado na Figura 59, o desenho da praça (à

esquerda) é caracterizado por canteiros repletos de jardins e árvores frondosas que proporcionam sombra e tornam o ambiente mais agradável.

Figura 59: Vista da Praça Getúlio Vargas, à esquerda, e da Praça São Francisco, à direita



Fonte: Google Earth, 2024

Diferente da Praça São Francisco, a arborização na Praça Getúlio Vargas restringe a visibilidade dos bens tombados de vários pontos. A Figura 60 destaca que o piso da Praça Getúlio Vargas, composto por pedra itapé e pedra portuguesa branca, harmoniza com as cores dos detalhes da Igreja Matriz Nossa Senhora da Vitória. Já o piso cinza da Praça São Francisco, feito com pedra granítica cinza, de Gararu/SE, recobrindo uma área de aproximadamente 3.380,00m², cria uma continuidade tonal com o paralelepípedo da rua, mas contrasta com o Convento Santa Cruz. Ambas as situações evidenciam escolhas estéticas que priorizam a aparência e ambiência em detrimento do conforto dos usuários.

Ao comparar as calçadas da Praça São Francisco com as da Praça Getúlio Vargas, nota-se que a primeira tem uma variedade menor de materiais, predominando pedras calcárias de formato irregular, sem a inclusão de pisos cerâmicos contemporâneos.

Figura 60: Vista da Praça Getúlio Vargas, à esquerda, e da Praça São Francisco, à direita



Fonte: Autora (2024)

Outra diferença notável entre as praças é a declividade. A Praça Getúlio Vargas apresenta uma inclinação acentuada, com o ponto mais alto próximo ao Sobrado do Balcão Corrido (ver Figuras 63-1 e 63-2) e o mais baixo perto do prédio da antiga sede da Prefeitura (ver Figura 63-3). Devido às características topográficas, algumas calçadas têm degraus e desníveis acentuados. Por exemplo, a calçada próxima ao prédio da antiga Sede da Prefeitura está mais de 50 cm acima do nível da rua. Em contraste, as intervenções na Praça São Francisco diminuíram a percepção de sua inclinação, tornando-a aparentemente mais suave.

Figura 63: Declividade da Praça Getúlio Vargas



Fonte: Autora (2024)

A metodologia de grupo focal empregada nesta pesquisa facilitou um diálogo profundo com indivíduos de diferentes capacidades sobre os espaços urbanos em estudo, permitindo um entendimento mais rico sobre a relevância desses locais para os participantes, as barreiras urbanísticas enfrentadas e as estratégias individuais adotadas para superar os desafios em seus trajetos. Observou-se que dependendo das necessidades específicas de cada pessoa, a maneira de caminhar pelo ambiente variava significativamente.

Todas as participantes ressaltaram a inadequação do pavimento da Praça Getúlio Vargas, que, embora pela análise técnica tenha sido considerado mais apropriado do que o da Praça São Francisco, também apresenta problemas. A Praça Getúlio Vargas possui uma área total de 6.649,40m², com 2.126,28m² destinados ao paisagismo e 4.523,12m² à pavimentação. Da área pavimentada, cerca de 80% é revestida com pedra itapé, enquanto 20% utiliza pedra portuguesa, presente nos detalhes que contornam canteiros e o coreto, além de uma porção central com formatos curvos.

Importante mencionar que este local era o mais frequentado pelas participantes, tanto para rotinas diárias quanto para momentos de lazer. Provavelmente, por esta razão, sua inadequação tenha sido mais comentada. Como a Praça São Francisco é pouco convidativa à permanência, as participantes do grupo focal não aprofundaram os problemas relacionados à pavimentação. Pela avaliação técnica e da gestão municipal, é evidente que a pavimentação não é adequada para dispositivos com rodas e necessita de manutenção.

Pela pesquisa, ficou evidente que o tipo de pavimento utilizado influencia a forma como as pessoas percebem e experimentam a praça. Este aspecto reforça a importância de considerar demandas específicas dos usuários que podem não ser evidentes para os projetistas. No caso da Praça Getúlio Vargas, a pedra portuguesa apresenta desafios por sua superfície irregular, que causa trepidação para usuários de dispositivos com rodas e exige manutenção frequente para evitar a formação de buracos. Adicionalmente, foi comentado que a superfície da pedra itapé se torna escorregadia quando está molhada e relataram acidentes, uma condição que não foi possível avaliar tecnicamente. Tornou-se claro que pavimentos que ficam escorregadios quando úmidos, estão danificados ou possuem superfícies irregulares, como a pedra portuguesa, representam um risco considerável à segurança das pessoas ao caminhar.

Além disso, membros do grupo focal que utilizam dispositivos com rodas apontaram dificuldades nos trajetos das ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília, focando na faixa de rolamento, mas sem comentar especificamente sobre as características das calçadas. As duas situações sugerem que a opinião das participantes reflete a vivência de seus trajetos habituais.

A ausência de rampas e descontinuidade do nivelamento das calçadas foram determinantes para a acessibilidade de pessoas com dispositivos sobre rodas nas ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília. Devido à inadequação das calçadas, a participante em cadeira de rodas e a participante com um carrinho de bebê são forçadas a usar a pista de rolamento. Essa limitação evidencia não somente a falta de soluções adequadas para os caminhos que deveriam ser mais acessíveis, mas restringiu a opinião das participantes acerca das soluções propostas. Assim, estas participantes identificaram a pavimentação em paralelepípedo e a ocupação por veículos estacionados como obstáculos físicos significativos.

As soluções sugeridas incluíam melhorias direcionadas à acessibilidade na rua, como a reserva de uma faixa específica para circulação e a adaptação da superfície, além da restrição ao estacionamento de veículos. Por outro lado, a participante idosa destacou a importância da qualidade das calçadas para a sua mobilidade diária, enfatizando que o material utilizado na pavimentação, como a segurança transmitida por ele, é fundamental para a acessibilidade. É importante esclarecer que a análise técnica não considerou a rua como uma opção de rota, mas apenas como parte do trajeto quando necessário atravessar para acessar outras calçadas ou praças.

Embora as ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília compartilhem problemas semelhantes de acessibilidade, elas apresentam diferenças consideráveis em relação à tipologia das edificações, ao uso e à largura das vias. A rua Coronel Erondino Prado é marcada por uma predominância de edificações comerciais, enquanto a Frei Santa Cecília é estritamente residencial. Ainda, a rua Coronel Erondino Prado tem vias e calçadas mais largas, embora as larguras não sejam uniformes. Para a acessibilidade urbana, essas condicionantes e variações exigem uma abordagem diferenciada no planejamento do espaço urbano uma vez que influenciam o fluxo de pessoas, os potenciais conflitos entre diferentes modais de transporte e as características espaciais que precisam ser levadas em consideração.

Uma semelhança entre as praças e ruas pesquisadas é a ausência de mapas tátteis e de soluções para pessoas com deficiência visual. Em nenhum dos casos há medidas minimamente adequadas para atender a essa necessidade.

Em todos os casos, o tipo de pavimentação das calçadas é determinado pelo proprietário do imóvel adjacente, resultando numa variedade de materiais que inclui ladrilhos hidráulicos, pedras naturais, pisos cerâmicos e cimentados. Entre esses materiais, alguns estão bastante danificados ou são inadequados devido ao tipo de superfície ou ao desenho que cria a ilusão de tridimensionalidade, um efeito indesejado em rotas acessíveis.

Figura 61: Pisos diversos nas calçadas



Fonte: Autora (2024)

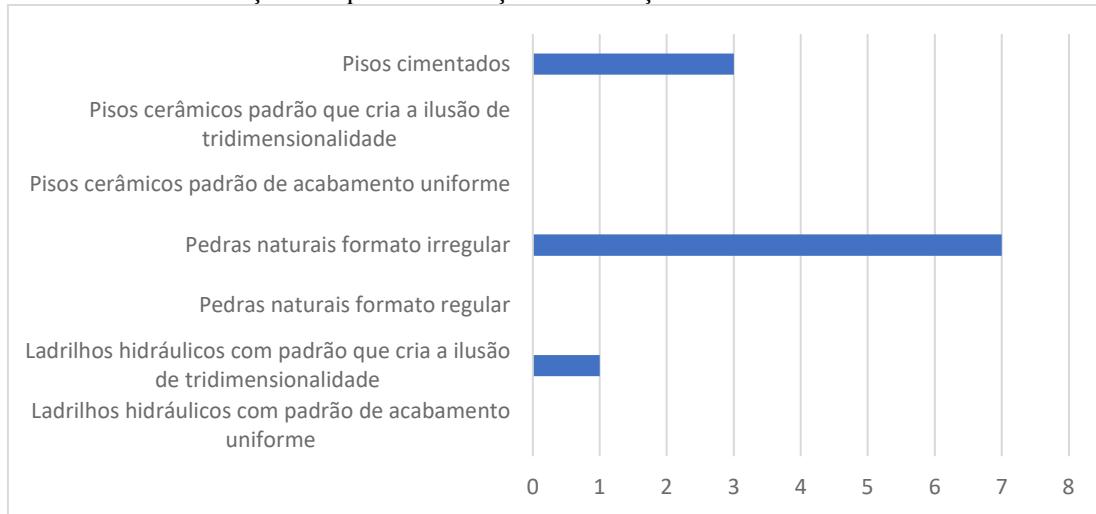
Adicionalmente, algumas barreiras à acessibilidade urbana estão associadas às preferências, necessidades e escolhas dos proprietários dos imóveis, incluindo a falta de continuidade no nivelamento em relação ao pavimento adjacente, a ausência de conservação e a existência de rampas ou degraus.

O levantamento registrou um total de 88 calçadas na área pesquisada. Nos casos de imóveis de esquina, as calçadas foram contabilizadas duas vezes, uma para cada logradouro adjacente. Não há uma legislação municipal nem uma diretriz técnica do Iphan que determine o tipo de piso a ser utilizado em calçadas, resultando em uma grande diversidade de padrões. Além disso, a pesquisa não conseguiu identificar quais desses pisos remontam à época do tombamento.

Devido ao tamanho reduzido dos imóveis em comparação aos da Praça São Francisco, as calçadas da Rua Coronel Erondino Prado, da Rua Frei Santa Cecília e ao redor da Praça Getúlio Vargas apresentam uma variedade maior de tipos de piso. Muitos desses pisos, instalados ao longo das calçadas, provavelmente, não receberam aprovação do Iphan e possuem características que entram em conflito com o patrimônio cultural, especialmente no que se refere a padrões de acabamento da superfície, desenho e cores.

Na Praça São Francisco, foram identificadas apenas 11 calçadas (ver Gráfico 1). Dessas, apenas uma é inadequada do ponto de vista da acessibilidade, pois é pavimentada com ladrilho hidráulico que cria uma ilusão de tridimensionalidade. As demais são revestidas com cimento ou pedra natural de formato irregular, sendo esta última a mais comum. Quando bem conservada e assentada, a pedra natural favorece a acessibilidade urbana sem prejudicar a ambiência do centro histórico.

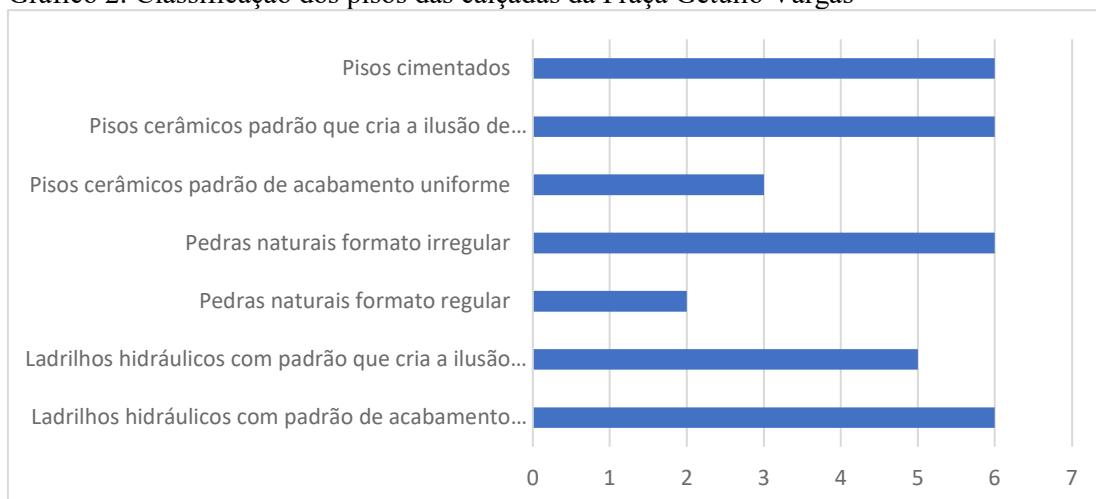
Gráfico 1: Classificação dos pisos das calçadas da Praça São Francisco



Fonte: elaborado pela autora (2024)

O número de calçadas e a variedade de tipos de piso ao redor da Praça Getúlio Vargas é significativamente maior (ver Gráfico 2). No total, há 34 calçadas, sendo que uma, localizada junto a um terreno baldio, não possui pavimentação e 11 são inadequadas. As calçadas adequadas para a acessibilidade urbana são pavimentadas com cimento, ladrilhos hidráulicos com padrão de acabamento uniforme, cerâmicas com acabamento uniforme e pedras naturais. No entanto, estas últimas exigem manutenção, assentamento adequado e rejunte para garantir o nivelamento da superfície.

Gráfico 2: Classificação dos pisos das calçadas da Praça Getúlio Vargas

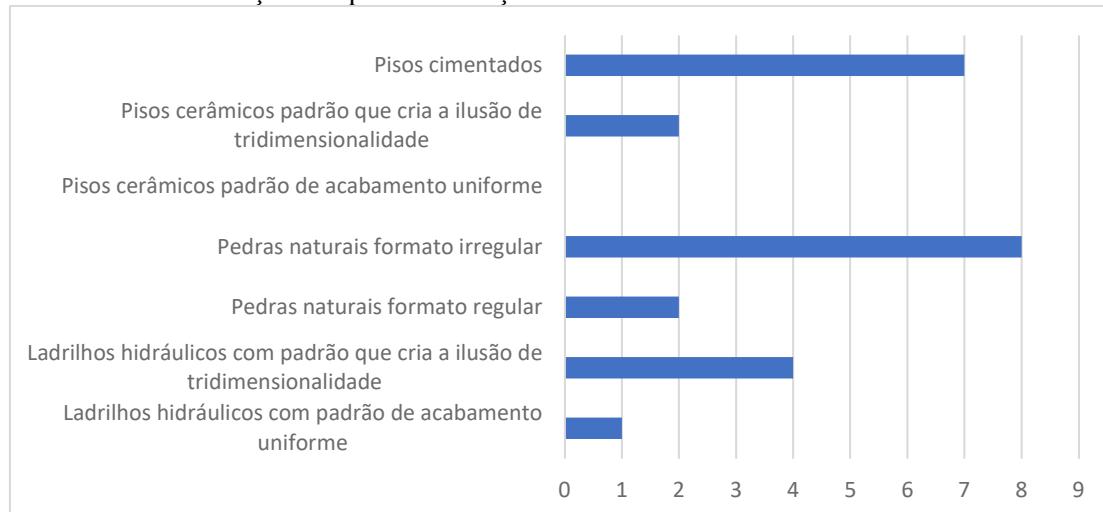


Fonte: elaborado pela autora (2024)

Na Rua Coronel Erondino Prado há um total de 24 calçadas, das quais 6 possuem pisos inadequados, incluindo ladrilhos hidráulicos que criam a ilusão de tridimensionalidade e

cerâmicos (ver Gráfico 3). Entre os pisos adequados, predominam as pedras naturais de formato irregular, presentes em 8 calçadas.

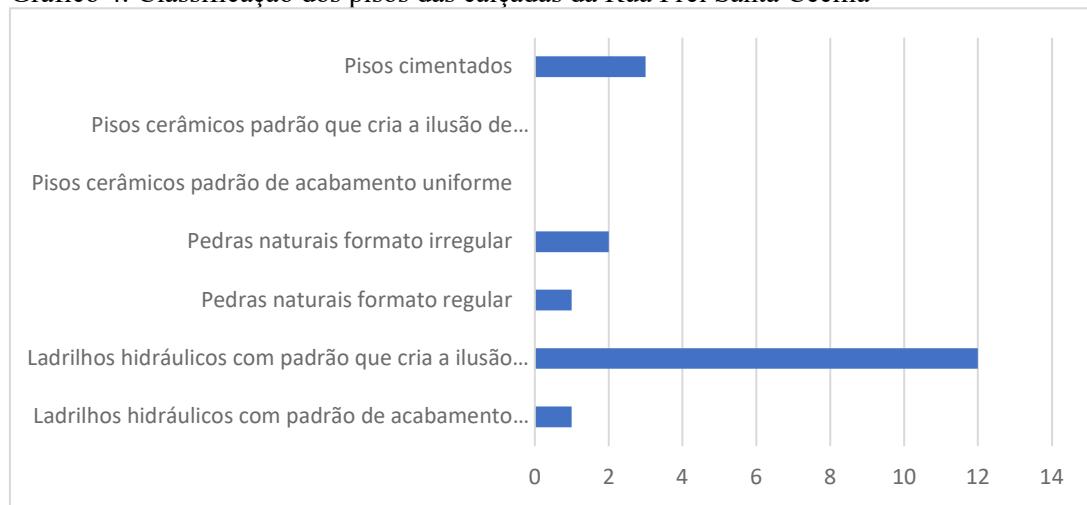
Gráfico 3: Classificação dos pisos das calçadas da Rua Coronel Erondino Prado



Fonte: elaborado pela autora (2024)

Na Rua Frei Santa Cecília há um total de 19 calçadas, sendo que uma delas, situada em frente a uma ruína, não possui pavimentação. Mais da metade das calçadas são pavimentadas com ladrilhos hidráulicos que criam a ilusão de tridimensionalidade, e apenas 7 calçadas são consideradas adequadas. Dessas, 1 é revestida com ladrilho hidráulico de padrão uniforme e 3 com pedra natural, conforme demonstrado no Gráfico 4.

Gráfico 4: Classificação dos pisos das calçadas da Rua Frei Santa Cecília

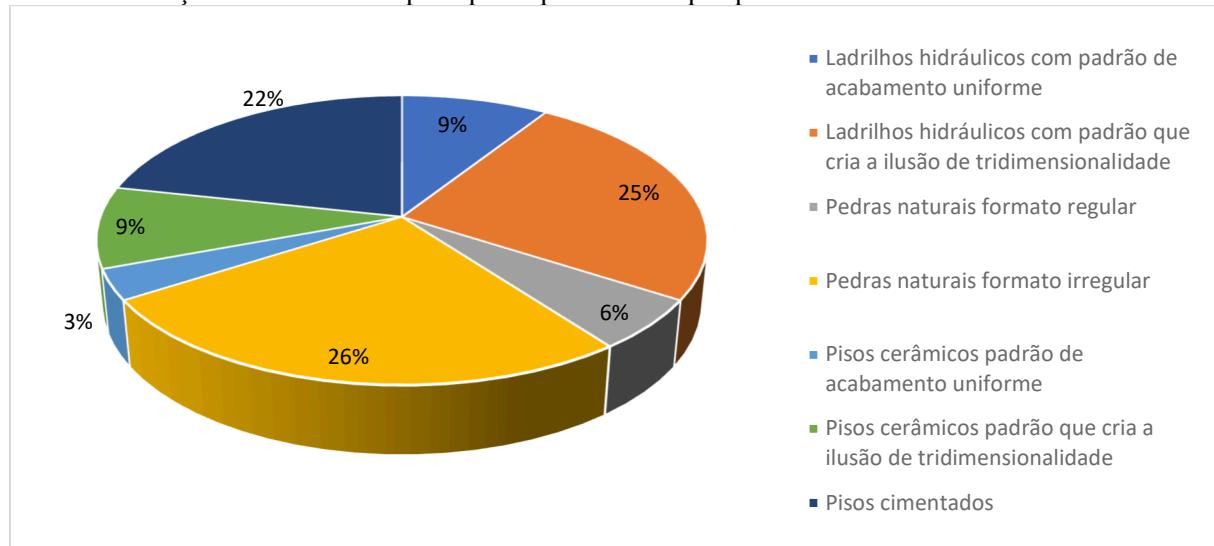


Fonte: elaborado pela autora (2024)

O Gráfico 5 mostra a predominância de calçadas pavimentadas com pedras naturais de formato irregular (26%), ladrilhos hidráulicos com padrão que cria a ilusão de

tridimensionalidade (25%) e cimentadas (22%) na área pesquisada. Em contraste, o levantamento revelou que as calçadas de imóveis desocupados, incluindo uma ruína e um terreno baldio, estão mal conservadas, com muitos buracos e descontinuidades na pavimentação, comprometendo a segurança de pedestres com diferentes capacidades. A menor ocorrência é de pisos cerâmicos com acabamento uniforme (3%) e pedras naturais de formato regular (6%).

Gráfico 5: Calçadas classificadas por tipo de piso na área pesquisada



Fonte: elaborado pela autora (2024)

Alguns desses pisos, embora considerados adequados do ponto de vista da acessibilidade, não se harmonizam com o conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de São Cristóvão. É perceptível o quanto o brilho dos pisos cerâmicos contrasta com o sítio preservado, mesmo que suas superfícies apresentem cores neutras. Por outro lado, pisos cimentados e pedras naturais, sejam de formato regular ou irregular, integram-se visualmente ao sítio tombado e não comprometem a ambiência.

A identificação de todos os pisos e barreiras urbanísticas está indicada no mapa de Levantamento das Barreiras Urbanística (Apêndice C). Os desníveis e degraus foram identificados no mapa com o símbolo de uma escada: amarelo para mudanças de nível superiores a 5 mm, laranja para mudanças superiores a 2 cm e vermelho para mudanças superiores a 15 cm. As tampas de serviços de infraestrutura urbana que estão no mesmo nível das calçadas não foram incluídas no mapa, enquanto as desniveladas foram classificadas de acordo com os critérios mencionados.

Todas as rampas nas calçadas foram marcadas com o símbolo de acesso universal, sendo azul para as avaliadas como adequadas e vermelho para as inadequadas. Os rebaixamentos de meio-fio e as rampas na calçada que permitem o acesso de veículos aos imóveis foram representados por um carro, com azul para situações adequadas e vermelho para inadequadas.

Além disso, os trechos de calçadas com largura inferior a 120 cm foram identificados com um “X” na cor laranja, e as passagens com largura inferior a 80 cm, com um “X” na cor vermelha. Os elementos que podem reduzir a passagem correspondem a postes, sejam de sinalização de trânsito e turística ou para infraestrutura e iluminação pública, e balizadores de veículos, conforme ilustrado na Figura 62.

Figura 62: Barreiras que reduzem a largura da passagem na calçada

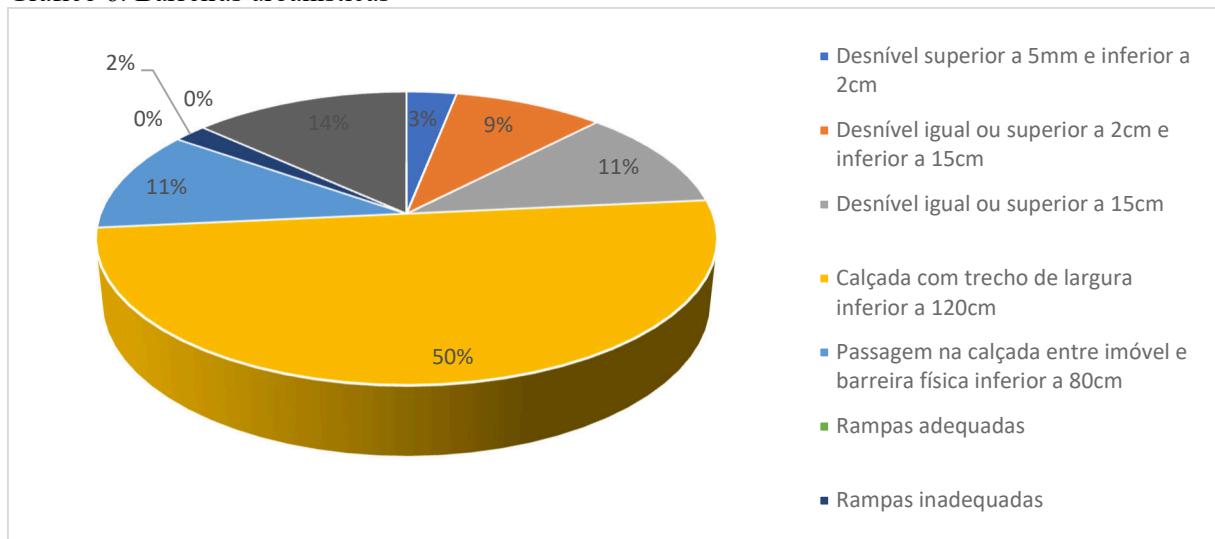


Fonte: autora (2024)

Entre todas as barreiras urbanísticas mapeadas (ver Gráfico 6), as mais frequentes são as calçadas com largura inferior a 120 cm, seguidas pelos acessos de veículos inadequados, representando 50% e 14% das situações, respectivamente. Desníveis superiores a 5 mm e inferiores a 2 cm, assim como passagens na calçada entre imóveis e barreiras físicas menores que 80 cm, cada um corresponde a 11% das situações identificadas. Desníveis iguais ou superiores a 2 cm e inferiores a 15 cm correspondem a 9% das ocorrências, enquanto desníveis superiores a 5 mm e inferiores a 2 cm representam 2%. Por fim, o levantamento apontou a existência de apenas duas rampas nas calçadas da área pesquisada⁴⁰, nenhuma delas adequada para assegurar a acessibilidade urbana.

⁴⁰ Frisa-se que esta informação é referente somente às calçadas. Conforme demonstrado no Levantamento das Barreiras Urbanísticas (Apêndice C), as praças Getúlio Vargas e São Francisco possuem rampas.

Gráfico 6: Barreiras urbanísticas



Fonte: elaborado pela autora (2024)

Embora não tenham sido mapeados, elementos como vasos de plantas, lixeiras fixas ou móveis, mesas de estabelecimentos comerciais⁴¹ e objetos descartados são considerados barreiras atitudinais que comprometem a acessibilidade urbana (ver Figura 63). Essas situações podem ser facilmente revertidas a partir da divulgação de boas práticas e da percepção de que o espaço das calçadas deve servir para a passagem dos pedestres, em vez de funcionar como uma extensão dos imóveis.

Figura 63: Barreiras atitudinais



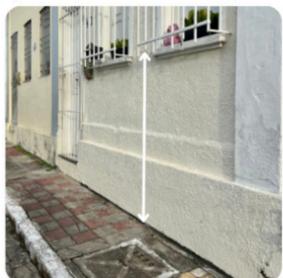
Fonte: autora (2024)

Uma situação em particular chamou a atenção da pesquisadora por representar uma barreira urbanística incomum: o avanço de uma grade de janela sobre o espaço aéreo da calçada. A norma estabelece que deve ser garantida uma altura livre de 2,10 m para a circulação segura dos pedestres, o que se aplica também a sinalizações de trânsito e galhos de

⁴¹ Neste caso específico, o horário da pesquisa tem uma relação direta com a detecção de determinadas barreiras atitudinais, como a presença de mesas de restaurantes nas calçadas, que geralmente ocorre no período noturno.

árvores. No caso, a grade estava a aproximadamente 1,60 m do chão, conforme ilustrado na Figura 64.

Figura 64: Gradil de janela que compromete a altura livre na calçada



Fonte: autora (2024)

Pensando de forma mais abrangente, além dos limites dos espaços pesquisados, percebe-se que as calçadas das ruas com declives acentuados também representam desafios para a acessibilidade na cidade de São Cristóvão. Um exemplo é a antiga Av. José de Faro Franco, conhecida como Ladeira da Prefeitura. Registros fotográficos antigos mostram que a pavimentação original das calçadas foi realizada privilegiando acompanhar a inclinação natural da rua e com poucos degraus. No entanto, atualmente, muitas calçadas possuem planos elevados e rampas, inclusive ocupando o espaço da via, evidenciando que demandas particulares têm interferido em um espaço público e de uso coletivo (ver Figura 65).

Figura 65: Ladeira da Prefeitura, antes e depois



Fonte: Arquivo Seminfra (foto da esquerda); autora (foto da direita)

Com base nesse levantamento, foi possível correlacionar a análise técnica à percepção de pessoas com deficiência (ou mobilidade reduzida), a partir da interação entre o grupo focal, para então organizar um diagnóstico completo das barreiras urbanísticas existentes. A interação do grupo focal revelou que as capacidades dos participantes

despertavam uma sensibilidade entre os membros. Isso levou as discussões para além das necessidades individuais, destacando-se que a pessoa usuária de cadeira de rodas era a mais acolhida, independentemente de ser a primeira a expressar sua opinião. Apesar da pessoa idosa ter abordado a conservação dos pisos e as barreiras físicas presentes nas calçadas e praças, defendeu a inclusão de rampas, mesmo que estas não necessariamente facilitassem seu próprio deslocamento.

Outro aspecto ressaltado foi que tanto a pessoa com bebê de colo quanto a pessoa idosa não se identificavam como pessoas com mobilidade reduzida, mas sim como parte da população beneficiada pelas soluções de acessibilidade urbana. Por outro lado, a pessoa que utiliza cadeira de rodas tinha consciência que as rampas atendem a diversos perfis de usuários.

Durante uma parte da dinâmica, a pesquisadora observou que existe uma crença generalizada de que o Iphan impede alterações em construções e áreas urbanas para incluir acessibilidade, priorizando a preservação do patrimônio cultural. No entanto, embora seja obrigatória a aprovação de projetos para intervenções em bens protegidos, o órgão analisa cada situação individualmente, seguindo a legislação pertinente.

A análise das intervenções em imóveis localizados no Centro Histórico também é uma responsabilidade do poder público municipal. No entanto, para evitar conflitos com a legislação federal, a legislação local determina que o Iphan deve ser consultado e se manifestar.

Percebe-se que intervenções pontuais não resolvem a questão da acessibilidade urbana, especialmente em um centro histórico tombado e com desafios topográficos significativos. A ausência de diálogo com a comunidade e a presença de barreiras atitudinais também se revelaram fatores relevantes. Alguns proprietários, por exemplo, utilizam as calçadas como extensão de suas propriedades particulares.

A interação com pessoas de diferentes capacidades permitiu compreender como elas se apropriam dos espaços públicos e estabeleceu a relação entre o uso e a ocupação dos espaços urbanos e demandas específicas difíceis de perceber apenas por meio de análise técnica. Essas interações também revelaram que é possível negociar soluções e conciliar a preservação do conjunto urbano tombado com a acessibilidade urbana, atendendo a um público maior de usuários e aos princípios do Desenho Universal.

3.8. Diretrizes para um Centro Histórico inclusivo em São Cristóvão/SE

Dada a natureza do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico tombado e do sítio reconhecido como patrimônio mundial, é necessário promover o diálogo entre a gestão municipal, o Iphan e o CGPSF para buscar soluções conjuntas para a acessibilidade urbana, como no caso do Projeto Piloto de Acessibilidade do Centro Histórico de Salvador. A inclusão da comunidade é fundamental, permitindo um diagnóstico que incorpore tanto a visão social quanto a análise técnica. O envolvimento da sociedade pode aumentar a conscientização sobre o papel das calçadas na mobilidade urbana e, com o tempo, ajudar a eliminar barreiras atitudinais.

Esta pesquisa fornece informações valiosas obtidas através de um grupo focal com moradoras participantes, complementadas pela análise técnicas do percurso de interesse e pela visão da gestão municipal, que juntas podem subsidiar diretrizes de projeto. Mas é importante ampliar o diálogo com os moradores, incluindo pessoas com deficiência visual e auditiva.

Ao intervir em espaços urbanos tombados, destaca-se a necessidade de identificar e compreender o objeto de intervenção, considerando aspectos do meio ambiente urbano, do contexto socioeconômico e cultural, além de sua significação atual e histórica (BRASIL, 2005, p. 36). A Praça São Francisco, por exemplo, não possui um pavimento original a ser preservado, e a pedra atual foi uma escolha aprovada pelo Iphan. O nível do piso e o paisagismo foram projetados para destacar as edificações coloniais, especialmente a Igreja e o Convento São Francisco, resultando em um espaço amplo e monumental. A acessibilidade urbana pode ser integrada sem comprometer essa monumentalidade, permitindo a fruição do patrimônio cultural por todos.

Em relação ao Centro Histórico, o desenho urbano deve respeitar o caráter histórico e os valores que justificaram seu tombamento, como a organização do traçado urbano português. Por outro lado, a excepcionalidade do traçado da Praça São Francisco, reconhecida como patrimônio mundial, resulta da influência espanhola durante a União Ibérica. Esses princípios devem orientar qualquer intervenção.

Uma solução viável para a acessibilidade urbana na Praça São Francisco seria substituir o piso atual por granito acinzentado de formato regular, superfície lisa e acabamento antiderrapante, antitrepida para dispositivos com rodas, resistente e de fácil manutenção. Parte-se da premissa de que uma intervenção contemporânea, assim como o direito das

pessoas com deficiência de acessar os espaços, pode acumular sucessivas camadas de “textos” parcialmente apagadas. Esses textos preservam significados e de diferentes épocas, apresentando-se como um palimpsesto⁴².

Os meios-fios também seriam substituídos por granito de formato regular, assentados no mesmo nível da praça. Se forem instaladas luminárias no chão para iluminação dos monumentos, estas devem ter acabamento nivelado com o piso e fácil manutenção. A adição de uma árvore próxima ao muro do antigo Lar Imaculada Conceição, junto com um conjunto de bancos e lixeira, ajudaria a ampliar as áreas de convivência e contemplação sem comprometer a visibilidade dos monumentos.

Quanto aos balizadores que contornam a praça, a remoção é a opção preferida, substituída por campanhas de conscientização com a comunidade, monitoramento por câmeras de segurança e ação de agentes de trânsito, considerando que as ruas de paralelepípedo já reduzem a velocidade dos veículos.

Figura 66: Diretriz de intervenção na Praça São Francisco



Fonte: Autora, 2024

A inclusão de um mapa tátil é essencial, com informações sobre a Praça São Francisco e sua relação com áreas de interesse para a atividade turística, além de indicar a rota acessível. Isso auxilia o visitante, sendo ou não pessoa com deficiência, a explorar o centro histórico com autonomia.

⁴² Resumidamente, palimpsesto é uma palavra de origem grega que significa "algo que se raspa para escrever novamente". Refere-se a um texto que conserva vestígios de uma escrita anterior, que existiu na mesma superfície.

As travessias de pedestres devem integrar-se à rota acessível das ruas circundantes. Para a acessibilidade urbana eficiente, é necessário intervir nas ruas e calçadas do entorno, assegurando largura e altura adequadas das faixas livre e de serviço, utilizar materiais apropriados, conscientizar a população sobre o uso do espaço público e realizar manutenção constante. No projeto, as garagens existentes devem ser identificadas e compatibilizadas entre espaços públicos e privados – ou seja, é indesejável a permanência de rampas na faixa livre.

O levantamento topográfico é fundamental para compreender com precisão as possibilidades de intervenção, especialmente em ruas e calçadas. Por isso, é importante destacar que embora este estudo aponte diretrizes, estas precisarão ser avaliadas e, quando necessário, repensadas com base em informações técnicas completas.

A definição de uma rota acessível (na cor verde da Figura 67) demanda a uniformização das calçadas conforme normas estabelecidas. Por isso, é importante estudar a possibilidade de alargar a calçada de um dos lados das ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília, sugerindo 120cm como largura da faixa livre e 70cm da faixa de serviço, dimensões que podem ser revistas com base em estudos técnicos complementares.

Figura 67: Diretrizes para a rota acessível



Fonte: Autora, 2024

Barreiras urbanísticas como postes de iluminação, balizadores e sinalização de trânsito devem ser realocadas na faixa de serviço das calçadas. A iluminação artificial da rota acessível deve ser eficiente à noite, transmitindo segurança aos pedestres. Destaca-se que o

alargamento das calçadas pode restringir o estacionamento de veículos ao longo das vias, especialmente, na Rua Frei Santa Cecília, mais estreita que a Rua Coronel Erondino Prado. Essas intervenções exigem planejamento cuidadoso e coordenação com órgãos e concessionárias responsáveis pela infraestrutura urbana.

O piso de concreto lavado é uma solução que atende aos requisitos de acessibilidade, além de ser econômico e de fácil execução. Esse tipo de concreto, lavado⁴³ com água durante sua execução para expor pedriscos que assumem a função antiderrapante, deve ser complementado com juntas de dilatação plásticas⁴⁴ em tonalidade semelhante ao do piso (ver Figura 68). No geral, pisos de concreto são duráveis, possuem boa resistência mecânica e requerem manutenção e limpeza simples. Para calçadas, é recomendável o uso de concreto de alto desempenho, que apresenta menor retração⁴⁵ e durabilidade ainda maior.

Figura 68: Execução do piso de concreto lavado e, no detalhe, a junta de dilatação plástica



Fonte: <https://raspadorapedradur.com.br/concreto-antiderrapante-lavado-vassourado/>. Acesso em: 10/06/2024

Considerando a largura sugerida de 120cm para a faixa livre, a sinalização tátil direcional pode estar descentralizada. Contudo, a cor da sinalização seria em harmonia com o piso adjacente, ou seja, sem respeitar a diretriz de contraste de cor da norma de acessibilidade. Embora o Iphan não determine critérios de cores para as calçadas, a paleta de cores de São Cristóvão, definida pelo órgão, é uma referência normativa importante para as fachadas das edificações no sítio tombado, demonstrando a preocupação com o uso de cores.

⁴³ O processo de lavagem retira uma fina camada superficial de massa e expõe os pedriscos.

⁴⁴ As juntas de dilatação garantem a estabilidade do piso, impedindo problemas decorrentes das variações de temperatura e movimentação do solo.

⁴⁵ A retração do concreto é caracterizada pela diminuição do seu volume em decorrência da perda de água e, como resultado, pode gerar fissuras e trincas. Fatores como condições climáticas, característica dos materiais utilizados e relação entre área concretada e volume também impactam o efeito da retração.

Figura 69: Diretriz de intervenção para construção da rota acessível



Fonte: Autora, 2024

Como não há tráfego de veículos o beco que interliga as ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília, a pavimentação em paralelepípedo pode ser substituída por concreto lavado, elevando-a ao nível das calçadas, conforme demonstrado na Figura 70. O beco que inicia na Praça Getúlio Vargas e finaliza na Praça Lourival Batista (conhecida como Praça da Bíblia), deve receber pavimentação de concreto lavado, mas dada suas características, devem ser construídas rampas com declividades respeitando a norma.

Figura 70: Diretriz de intervenção em beco



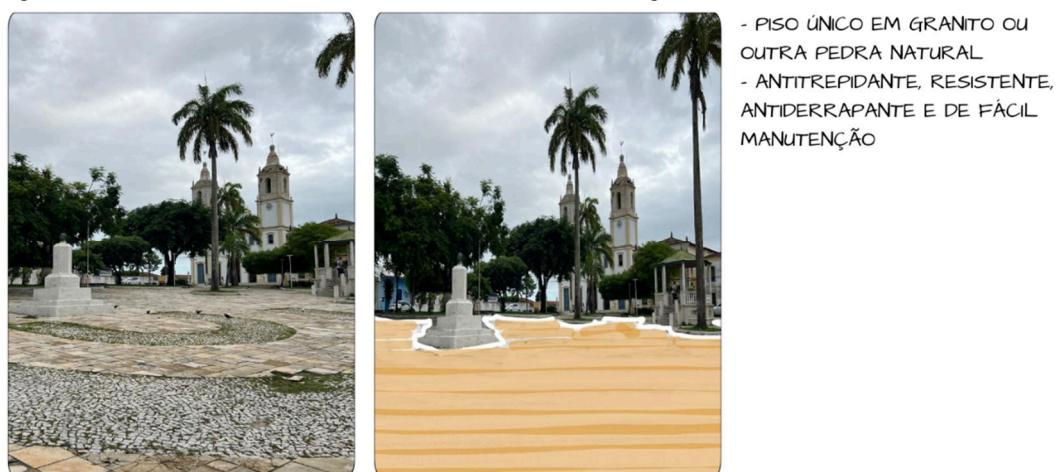
Fonte: Autora, 2024

Como foi evidenciado pelo grupo focal, a paginação de piso da Praça Getúlio Vargas, combinando pedra itapé e pedra portuguesa, é uma solução que prejudica a acessibilidade do espaço e limita a utilização por pessoas com diferentes capacidades. Nesse contexto, o CT-9 ressalta que, sob a perspectiva da preservação do patrimônio cultural:

O uso excessivo e indiscriminado de materiais, desenhos, cores e texturas é contraindicado para áreas tombadas, tornando complexa e onerosa a confecção e dificultando a conservação. Em pouco tempo, os desenhos diluem-se, quebram-se as juntas, acumula-se a sujeira, sendo difícil substituir peças faltantes. Na maior parte dos casos bem-sucedidos no mundo, utilizam-se pavimentos naturais, principalmente os rochosos, recorrendo com frequência a materiais locais, sem a intenção de formar desenhos multicoloridos. Nesse caso, predominam as cores neutras, destaca-se a textura dos materiais, a primazia da confecção e o conforto dos usuários. Na paginação de espaços urbanos, vale a regra que se aplica a tantas situações: menos é mais (IPHAN, 2014, p. 102).

Dada a inadequação para a acessibilidade identificada na análise técnica, mencionada pelos participantes do grupo focal e reforçada pela contraindicação nas orientações do CT-9, sugere-se que a próxima intervenção na Praça Getúlio Vargas inclua a substituição da pavimentação. Ressalta-se que não é necessário que a nova pavimentação seja igual à da Praça São Francisco, pois os espaços urbanos possuem características próprias que devem ser respeitadas. Os frequentadores da Praça Getúlio Vargas costumam passar longos períodos no local. Portanto, o piso deve ser de um único material (ver Figura 71) e pode ser de granito ou outro tipo de pedra natural, desde que atenda às normas, seja durável e de fácil manutenção.

Figura 71: Diretriz de intervenção na Praça Getúlio Vargas



Fonte: Autora, 2024

Para a acessibilidade, é necessário identificar e caracterizar as funções desempenhadas por cada espaço urbano assim como aferir o tráfego de pessoas e veículos no sentido de melhor orientar a implantação das rotas acessíveis. Ao definir o partido urbanístico e a rota acessível, é importante adotar uma organização que destaque os fluxos entre diferentes modais, garantindo a segurança de todos. Por exemplo, os espaços compartilhados

das ruas devem incluir faixas de travessia seguras que priorizem os pedestres através de um desenho urbano claro, como acontece com as faixas elevadas ao nível das calçadas.

Outras situações demandam estudos e soluções diferenciadas, como o desnível na calçada em frente ao Prédio da Prefeitura e o piso original do sobrado nº162, na esquina com a Rua Frei Santa Cecília, ambos localizados na Praça Getúlio Vargas – situações marcadas em amarelo na Figura 67.

Para que os técnicos possam propor soluções eficazes para todo o Centro Histórico, é essencial realizar inicialmente uma pesquisa detalhada e um diagnóstico pormenorizado das qualidades e dos defeitos encontrados. Isso inclui compreender os valores do tombamento e do reconhecimento como patrimônio mundial, realizar visitas de campo munidos de uma lista de verificação, elaborar um levantamento minucioso das condições do espaço urbano, incluindo a identificação de pisos que devem ser preservados e as “barreiras” mais expressivas, assim como mapear os serviços de infraestrutura existentes que possam gerar conflitos com a proposta. É fundamental realizar um levantamento planialtimétrico, incluindo minimamente as alturas das calçadas e de outros elementos destacados pela equipe técnica onde se pretende integrar as rotas acessíveis. É fundamental que as rotas acessíveis tenham continuidade e sejam capazes de integrar todo o espaço urbano.

Recomenda-se que os técnicos pesquisem experiências de acessibilidade urbana em outros sítios tombados para identificar soluções já implementadas e avaliar quais podem servir de referência para o centro histórico de São Cristóvão.

Adicionalmente, é essencial que o processo de elaboração do projeto inclua a participação ativa de pessoas com deficiência, comerciantes e moradores da região. Um desenho urbano que pretende ser inclusivo deve começar com o envolvimento da comunidade local, pois suas perspectivas e necessidades são fundamentais para identificar problemas e encontrar soluções eficazes. Os moradores possuem um conhecimento profundo dos benefícios e desafios presentes em seus trajetos diários, diferente dos turistas, cujo envolvimento é apenas ocasional.

Para evitar escolhas inadequadas nas demais calçadas, o município, em conjunto com o Iphan, pode regulamentar os revestimentos de pisos em calçadas, garantindo que sejam resistentes, antiderrapantes e seguros para a circulação. Ressalta-se que a pesquisa levantou uma grande ocorrência de pisos de pedras naturais, ladrilhos hidráulicos e cimentados, que são adequados para a acessibilidade e harmonizam com o conjunto tombado.

Figura 72: Diretriz de intervenção em calçada



Fonte: Autora, 2024

Nesse sentido, a PMSC e o Iphan precisarão orientar a comunidade e supervisionar a reforma das calçadas que não estão na rota acessível para evitar desníveis, degraus e rampas, bem como a instalação de lixeiras e gradis que se projetem sobre os passeios públicos, comprometendo a segurança dos pedestres. Adicionalmente, devem ser observadas as tampas das caixas de passagem, que devem estar niveladas e sem frestas, com superfícies lisas e antiderrapantes.

Embora não tenham sido objeto desta pesquisa, a sinalização de trânsito e o mobiliário urbano são componentes importantes da acessibilidade urbana e devem seguir os princípios do Desenho Universal, assim como a legislação específica. O mobiliário urbano deve ser instalado em quantidade adequada, atender às necessidades da comunidade e estar posicionados fora das rotas acessíveis para não se tornarem barreiras. Em um Centro Histórico, é importante que tanto o mobiliário urbano quanto os pisos das praças sejam de materiais que harmonizem com a ambiência do conjunto tombado e permitam fácil conservação, manutenção e limpeza, além de terem boa durabilidade. No caso da Praça Getúlio Vargas, é importante que os bancos tenham encosto e proporcionem conforto para os frequentadores, conforme sugerido na Figura 74.

A sinalização de trânsito e turística, assim como os mapas e dispositivos táteis e sonoros, devem ser integrados nas obras de requalificação urbana e não tratados separadamente. A localização desses elementos deve ser cuidadosamente planejada para não obstruir as rotas acessíveis e cumprir a legislação vigente, o Manual de Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil e as normas de acessibilidade.

Figura 73: Diretriz de intervenção na Praça Getúlio Vargas



Fonte: Autora, 2024

As soluções para acessibilidade urbana precisam estar integradas ao transporte público. Na área estudada, o ponto de ônibus mais próximo está na Praça Lourival Batista, conhecida como Praça da Bíblia, cuja topografia apresenta um declive acentuado. Como não é recomendável permitir o acesso de veículos pesados devido à trepidação que podem causar, comprometendo a estabilidade das estruturas das edificações antigas, recomenda-se considerar alternativas com veículos menores que possam atender a demanda da Cidade Alta, reduzindo as distâncias e facilitando o deslocamento.

A PMSC deve ser responsável por avaliar, por meio de um estudo específico, se o fluxo de veículos e o estacionamento estão causando problemas tanto na circulação de veículos quanto de pedestres. Com base nessa avaliação, será estudada a possibilidade de diluir o tráfego em outras vias ou até mesmo transformar um trecho para uso exclusivo de pedestres. Conforme indicado no CT-9, soluções para a acessibilidade urbana de Centros Históricos integradas com o plano de mobilidade podem promover uma melhor utilização e valorização do patrimônio cultural:

Assim, a elaboração de um plano de mobilidade urbana é de suma importância para o município e para os centros históricos, não só devido à exigência legal, mas também pela real necessidade de buscar soluções para os problemas de circulação viária e de acessibilidade apresentados nos espaços urbanos. O plano também deve prever como será a circulação viária; a orientação do tráfego, privilegiando o transporte coletivo; e a circulação de pedestres e de ciclistas (IPHAN, 2014, p. 81).

Desenvolver uma estratégia completa de acessibilidade urbana que envolva recursos públicos requer também a identificação de edifícios com funções institucionais, culturais e

religiosas. É necessário analisar caso a caso as opções de acesso a esses edifícios, mesmo que as intervenções não sejam imediatas, garantindo que futuras soluções sejam compatíveis com essas estruturas. Vale destacar que, dos espaços pesquisados, apenas a Rua Frei Santa Cecília é totalmente residencial.

Considerando a existência de alguns imóveis com garagens, é importante levantar a cota de nível da soleira de acesso a essas garagens e buscar soluções que permitam a passagem de veículos sem comprometer o espaço das calçadas. Nesse caso, os impactos devem ser minimizados quando toleráveis e restritos somente quando danosos à preservação do sítio. Por essa razão, ao planejar as áreas de estacionamento, é importante considerar também a necessidade de atender à demanda por garagens dos moradores, uma questão que frequentemente gera conflitos entre os residentes e os gestores de sítios tombados, uma vez que essas garagens muitas vezes não são autorizadas devido ao potencial de descaracterização dos imóveis⁴⁶.

Ao implementar essas medidas, é possível criar um ambiente mais seguro, acessível e inclusivo para moradores e visitantes. Essas ações estão em consonância com os objetivos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de São Cristóvão, que visam a preservação do patrimônio cultural. Entre esses objetivos estão a promoção da gestão participativa, o estímulo ao uso público e à fruição, o desenvolvimento ordenado do sítio tombado e o reconhecimento do sítio pela comunidade local (PMSC, 2001, p. 20). Como resultado, as soluções de acessibilidade urbana beneficiarão a comunidade e contribuirão para o crescimento da economia local, possibilitando também um turismo inclusivo.

Recomenda-se que as intervenções sejam planejadas em etapas, começando pela área pesquisada neste estudo, para minimizar o impacto das obras na dinâmica da cidade e cotidiano dos moradores, além de possibilitar aprimoramentos nas soluções das etapas subsequentes. É fundamental que a equipe técnica responsável pelo projeto estabeleça um método de avaliação após a conclusão de cada etapa, visando monitorar a qualidade da execução da obra, a forma como os usuários se apropriam dos espaços e identificar aspectos a

⁴⁶ Um exemplo de como o Iphan aborda a questão das garagens em áreas tombadas pode ser visto na Portaria Nº 312, de 20 de outubro de 2010. Esta portaria estabelece critérios para a preservação do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Ouro Preto, em Minas Gerais, e regulamenta as intervenções nessa área protegida em nível federal. De acordo com a portaria, a criação de aberturas para garagens não deve alterar as proporções e aberturas já existentes. Em geral, cada pedido é analisado individualmente, levando em conta a leitura da face de quadra onde o edifício está localizado, a tipologia arquitetônica e os impactos negativos que a intervenção pode causar na composição da fachada.

serem melhorados. Ao final de todas as etapas, a gestão deve implementar um sistema de monitoramento para identificar problemas emergentes e garantir que as melhorias realizadas permaneçam eficazes ao longo do tempo.

CONCLUSÃO

Em apenas uma década após a ratificação do perímetro de tombamento do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico e catorze anos após a inclusão da Praça São Francisco na lista do patrimônio mundial, o Centro Histórico de São Cristóvão passou por mudanças significativas de uso. Um exemplo é a transferência do poder municipal da Praça Getúlio Vargas para a Praça São Francisco em 2017, ocupando a antiga Santa Casa de Misericórdia que estava desativada. Essa mudança trouxe uma nova dinâmica, com um intenso movimento de veículos e pedestres durante a semana, especialmente de servidores, estudantes e moradores que acessam serviços públicos. Além disso, o aumento no número de visitantes impulsionou o comércio local voltado para o turismo. É evidente que o espaço urbano está em constante transformação.

Essa mudança na dinâmica, combinada com o planejamento da gestão municipal para promover obras estruturantes, como o embutimento da rede elétrica e de telefonia e a reforma de praças, além do aumento no número de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos apontado pelo último Censo, como mencionado na Introdução, justifica a necessidade de repensar as intervenções no Centro Histórico de São Cristóvão em termos de acessibilidade urbana. Ou seja, a mudança da dinâmica urbana própria de cidades vivas deve corresponder a qualificação do espaço urbano em consonância com os avanços conceituais e políticos advindos de uma visão inclusiva no que diz respeito ao direito à cidade.

A metodologia adotada permitiu uma análise detalhada das condições de acessibilidade, garantindo que todos os aspectos relevantes fossem considerados durante as visitas técnicas. Utilizando uma lista de verificação baseada na legislação e um mapa diagnóstico elaborado após as visitas técnicas, o estudo pôde abordar tanto questões teóricas quanto condições práticas encontradas no ambiente urbano.

A pesquisa aponta a viabilidade teórica e prática de conciliar acessibilidade e preservação, criando um ambiente urbano acessível e inclusivo para uma maior diversidade de usuários. Duas grandes questões se destacam nessa discussão: a ausência de orientações claras sobre as possibilidades de intervenção no espaço urbano do sítio tombado de São Cristóvão e o desconhecimento técnico sobre o Desenho Universal, suas possibilidades de aplicação e as necessidades de usuários com capacidades diversas.

Inclusão social e acessibilidade são demandas atuais e, por isso, sugere-se que a intervenção contemporânea em um sítio colonial seja uma resposta prática, demonstrando que preservação do patrimônio cultural e acessibilidade urbana não são temas incompatíveis. No entanto, mesmo com diretrizes estabelecidas nesse estudo, os projetos que detalharão a rota acessível no Centro Histórico de São Cristóvão deverão aprofundar questões técnicas que não puderam ser resolvidas devido à ausência de um levantamento topográfico.

Existe uma ideia consolidada de que, por se tratar de um conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico tombado, as intervenções são limitadas. Mas por que o Iphan não aprovaria intervenções que garantissem a acessibilidade urbana? O órgão tem se dedicado a implementar mudanças que tornem os espaços mais acessíveis a pessoas com deficiência, sempre assegurando a integridade estrutural e o valor testemunhal dos bens culturais.

O compromisso do Iphan é demonstrado pela publicação da Instrução Normativa nº 1, em 25 de novembro de 2003, que regula o acesso aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e pelo lançamento do Caderno Técnico nº 9 – Mobilidade e Acessibilidade em Centros Históricos, em 2014. Nesta pesquisa, a consulta a pessoas com deficiência permitiu uma compreensão mais ampla sobre barreiras urbanísticas e possíveis soluções para a rota acessível, prática incentivada pela Instrução Normativa do Iphan nº 01/2003, que prevê a interação com entidades representativas (IPHAN, 2003, p. 6).

Um projeto comprometido com a inclusão de pessoas com capacidades diversas deve incluir a percepção desse grupo. Isso possibilita a compreensão de suas necessidades de deslocamento, a negociação de soluções e a proposição de uma rota acessível, eficiente e integrada ao ambiente urbano, mesmo em um centro histórico preservado.

Nos projetos passados, verificou-se que a acessibilidade urbana nas praças pesquisadas foi tratada com a inclusão de rampas e, em um caso, piso tátil, mas sem uma integração efetiva ao partido do projeto, resultando em pouca efetividade prática para a acessibilidade. Consequentemente, as praças não possuem pisos adequados nem integração com outros espaços urbanos. No entanto, é importante esclarecer que esses são projetos relativamente antigos, de uma época que ainda havia muitas incertezas sobre a aplicação das normas.

Quanto ao objetivo geral, a pesquisa analisou os espaços selecionados no percurso de interesse, identificando barreiras urbanísticas no Centro Histórico de São Cristóvão através de visitas exploratórias e análise técnica, bem como pela experiência de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida ouvidas no grupo focal. Também foram apontadas diretrizes para

orientar a elaboração de projetos que conciliem eficazmente acessibilidade urbana e preservação do patrimônio cultural.

Para enfatizar a importância da acessibilidade urbana como ferramenta de inclusão social, a pesquisa bibliográfica foi fundamental, contextualizando a luta das pessoas com deficiência desde o século XX e o avanço da legislação no Brasil e no mundo, especialmente após a década de 1980.

A pesquisa bibliográfica também permitiu compreender a ampliação do conceito de patrimônio cultural, passando de monumento a centro histórico, como é o caso dos espaços urbanos estudados, que fazem parte do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de São Cristóvão/SE e compreendem o entorno imediato de bens tombados individualmente. Com o mesmo método de pesquisa, foi possível expor o vínculo conceitual entre acessibilidade urbana e preservação de centros históricos, que começa a aparecer na legislação na década de 1990 e até os dias atuais enfrenta dificuldades de aplicação prática.

Adicionalmente, a pesquisa a fontes primárias identificou, no processo de terratificação do perímetro de tombamento e no dossiê de candidatura da Praça São Francisco à lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, os valores patrimoniais necessários para salvaguardar a identidade cultural do sítio tombado. Esta identificação foi essencial para propor diretrizes que promovam a acessibilidade urbana do Centro Histórico de São Cristóvão, respeitando o sítio tombado, um dos objetivos específicos deste estudo.

A técnica de grupo focal permitiu a investigação da percepção de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida sobre a acessibilidade urbana no percurso de interesse do Centro Histórico de São Cristóvão. A interação entre o grupo, composto por moradores da cidade com perfis distintos, demonstrou ser um método eficiente de coleta de dados, permitindo que todos expusessem seus pontos de vista e dificuldades em seus trajetos, além de sugerirem soluções necessárias.

Acredita-se que todos os objetivos foram alcançados e que a hipótese de que pessoas com deficiência não são consultadas ou ouvidas para definição de diretrizes de projetos que antecedem a elaboração de projetos de intervenção urbana foi confirmada. Apesar da legislação consolidada sobre acessibilidade, ainda há uma lacuna significativa quanto às necessidades de usuários com diferentes capacidades e à aplicação da legislação em sítios históricos, pois os projetos devem considerar as especificidades de cada local e não há uma regra única aplicável a todos. Sob a ótica da inclusão social, o Desenho Universal é uma ferramenta capaz de eliminar barreiras urbanísticas que no passado limitavam a participação

na vida em sociedade e a fruição do patrimônio cultural por pessoas com capacidades diversas.

Nesse sentido, recomenda-se que estudos futuros contribuam para a consolidação da normativa de São Cristóvão, especialmente em relação à sugestão de materiais de pavimentação de calçadas e agenciamento de rampas de garagem e degraus sobre as calçadas, criando um material de referência para futuras intervenções dos moradores.

Por fim, a gestão compartilhada do patrimônio cultural pode gerar bons resultados para o planejamento de uma rota acessível a ser construída em etapas, evitando soluções incompletas que reduzam o investimento a um “falso acessível” nas praças e calçadas da cidade. A experiência de Salvador, que reuniu Prefeitura, Estado e Governo Federal em prol de uma causa, demonstrou que a acessibilidade urbana em um centro histórico é possível, mas demanda esforços técnicos e, igualmente importante, participação social.

FONTES DOCUMENTAIS

ABNT. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

_____. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** 3. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Proposição de inscrição da praça São Francisco em São Cristóvão/se na lista do patrimônio mundial. Formulário apresentado à UNESCO, como requisito para candidatura. Brasília: 2010.

_____. **São Cristóvão/SE: marcas, impressões e fragmentos de um território híbrido do processo de colonização portuguesa.** Processo de rerratificação de tombamento (processo original nº 0785-T). Aracaju: IPHAN, 2009.

_____. **Lista Bens Tombados por Estado.** Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20por%20Estado.pdf>. Acesso em: 7. set. 2023)

_____. **Mapa de Delimitação da Área de Tombamento.** 2010. 1. desenho técnico. Arquivo da Secretaria Municipal de Infraestrutura/PMSC.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso: 20 ago. 2023.

_____. **Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 20 ago. 2023.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 20 ago. 2023.

_____. **Decreto legislativo nº 186, de 2008.** Aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/congresso/dlg/dlg-186-2008.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999.** Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm. Acesso em: 20 ago. 2023.

_____. **Decreto nº 3.956, de 8 de outubro de 2001.** Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/d3956.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009.** 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. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nos 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. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.** Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nos 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. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000.** Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110048.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.** Dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências (redação dada pela Lei nº 14.423, de 2022). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 26 ago. 2023.

GOVERNO DE SERGIPE. **Projeto de Reforma da Praça São Francisco.** 2005. 1 desenho técnico. Arquivo da Secretaria Municipal de Infraestrutura/PMSC.

_____. **Governo do Estado investe no patrimônio histórico de São Cristóvão.** Disponível em: <https://www.se.gov.br/noticias/desenvolvimento/governo-do-estado-investe-no-patrimonio-historico-de-sao-cristovao>. Acesso em: 10 mar. 2024.

_____. **Proposição de inscrição da Praça São Francisco em São Cristóvão/SE na lista do Patrimônio Mundial - Dossiê Patrimônio Mundial.** Aracaju, 2009. Arquivo da Biblioteca Pública Municipal de São Cristóvão.

VIANA DE LIMA, Alfredo. (s/ data). **Considerações gerais e proposições para São Cristóvão e Laranjeiras – Estado de Sergipe.** Trabalho apresentado à Missão ao Brasil, por solicitação da UNESCO. Arquivo central do Iphan.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CRISTÓVÃO. **Plano diretor participativo do município de São Cristóvão.** São Cristóvão: Prefeitura Municipal de São Cristóvão, 2021.

_____. **Projeto de Requalificação Urbanística da Praça da Matriz.** 2010. 1 desenho técnico. Arquivo da Secretaria Municipal de Infraestrutura/PMSC.

_____. **Projeto de Sinalização Turística do Centro Histórico de São Cristóvão.** 2016. 1 desenho técnico. Arquivo da Secretaria Municipal de Infraestrutura/PMSC.

SÃO CRISTÓVÃO. **Lei nº 8, de 06 de junho de 1979.** Disciplina a execução de obras em imóveis localizados na Praça São Francisco, nessa cidade, e dá outras providências. São Cristóvão, 1979.

_____. **Lei Municipal nº44, de 21 de setembro de 2009.** Dispõe sobre o Plano Diretor do município de São Cristóvão e dá providências correlatas. São Cristóvão: Prefeitura Municipal de São Cristóvão, 2009.

FONTES ICONOGRÁFICAS

Acervo da Secretaria Municipal de Infraestrutura. **Fotografias diversas de monumentos e ruas do Centro Histórico de São Cristóvão/SE.** (s/data). 1. fotografia. Arquivo da Secretaria Municipal de Infraestrutura/PMSC.

Acervo digital do Iphan. **Convento São Francisco.** 1969. 1 fotografia. Disponível em: <https://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/>. Acesso em: 2. set. 2023.

Acervo digital do Iphan. **Praça São Francisco.** 1979. 1 fotografia. Disponível em: <https://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/>. Acesso em: 2. set. 2023.

PINHEIRO, Silvanísio. Acervo digital do Iphan. **Convento São Francisco.** 1944. 1 fotografia. Disponível em: <https://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/>. Acesso em: 2. set. 2023.

PINHEIRO, Silvanísio. Acervo digital do Iphan. **Santa Casa de Misericórdia.** (s/ data). 1 fotografia. Disponível em: <https://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/>. Acesso em: 2. set. 2023.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537: Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.** Rio de Janeiro: ABNT, 2024.
- _____. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** 4. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- ASSIS, Elisa Prado. **Acessibilidade nos bens culturais imóveis: possibilidades e limites nos museus e centros culturais.** Dissertação. São Paulo, USP, 2012.
- BAHIA. Governo do Estado. **Projeto Piloto de Projeto piloto de acessibilidade: Centro Histórico de Salvador.** Salvador: Secretaria de Justiça, Cidadania e Direitos Humanos (SJCDH), 2013.
- BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração.** Cotia SP: Ateliê Editorial, 2004.
- BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos.** Brasília: Iphan / Monumenta, 2010.
- BRASIL. Ministério da Cultura. **Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural.** Brasília: Ministério da Cultura, Instituto do Programa Monumenta, 2005. P. 36-44.
- CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas.** São Paulo: Editora Senac, 2007.
- CARSALADE, Flávio de Lemos; FARIA, Diomira Maria C. Pinto; MARINHO, Frederico Couto; PARDINI, Larissa Garcia; BABUTANGA, Gracia Wanatu. **Apropriações sociais do patrimônio cultural: exclusão ou inclusão?** Revista Espinhaço, Diamantina, v. 8, n. 2, p. 25-35, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufvjm.edu.br/revista-espinhaco/article/download/139/150/296>. Acesso em: 28 ago. 2023.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** 4^a ed. São Paulo: UNESP, 2006.
- COSTA, Raíssa de Keller. **Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais.** 2016. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.
- CURY, Isabelle (Org.). **Cartas patrimoniais.** Rio de Janeiro: Iphan, 2000.
- FERREIRA, Oscar Luís. **Patrimônio cultural e acessibilidade: as intervenções do programa Monumenta, de 2000 a 2005.** 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2011.
- FUNDESP. **Aspectos históricos, artísticos, culturais e sociais da cidade de São Cristóvão.** Aracaju: Secretaria de Estado da Cultura e Meio Ambiente. Série Memória, Volume 1. 1989.

INOUE, Luciana Massami. **O patrimônio urbano e as cartas patrimoniais.** Oculum ensaios: revista de arquitetura e urbanismo, Campinas, v. 15, n. 2, p. 271-286, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v15n2>. Acesso em: 10 set. 2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003.** Brasília, 2003.

_____. **Normatização de cidades históricas: orientações para a elaboração de diretrizes e normas de preservação para áreas urbanas tombadas.** Brasília: IPHAN, 2010.

_____. **Preparação de candidaturas para o patrimônio mundial.** Brasília: UNESCO Brasil, IPHAN, 2013.

_____. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos.** Cadernos Técnicos. Brasília: IPHAN, 2014.

_____. **Lista de bens tombados atualizada em agosto de 2023.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>. Acesso em: 15 set. 2023.

GATTI, Bernadete Angelina. **Grupo focal na pesquisa em ciências sociais e humanas.** Brasília: Líber Livro Editora, 2005.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, Marco Aurélio A de Filgueiras. **Preservação e urbanismo: encontros, desencontros e muitos desafios.** In: GOMES, M. A. A. F; CORRÊA, E.L. (org.). Reconceituações contemporâneas do patrimônio. Salvador: EDUFBA, 2011. p. 129-144.

KAUARK, Fabiana. **Metodologia da pesquisa: guia prático.** Fabiana Kauark, Fernanda Castro Manhães e Carlos Henrique Medeiros. – Itabuna : Via Litterarum, 2010.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

LIMA, Alysson Rodrigues. **Turismo e acessibilidade no centro histórico da Cidade Mãe de Sergipe: propostas de intervenções arquitetônicas em São Cristóvão/SE.** 2023. Dissertação (Mestrado em Turismo) - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Sergipe – IFS, Aracaju, 2023.

LYRA, Cyro Corrêa. **Preservação do patrimônio edificado: a questão do uso.** Brasília: Iphan, 2016.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas.** In: I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, OuroPreto/MG, 2009/ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; coordenação, Weber Sutti. Brasília: Iphan, 2012. p. 127-135.

MONTANER, Josep. Maria; MARTINEZ, Zaida Muxí. **Arquitetura e política. Ensaios para mundos alternativos.** São Paulo: Gustavo Gili, 2014. p. 143-158.

MOTTA, Lia; THOMPSON, Analucia. **Entorno de bens tombados.** Rio de Janeiro: IPHAN/DAF/Copedoc, 2010.

- NARDI, Letícia. **Centro histórico: entre a preservação e a dinâmica urbana.** Curitiba: Appris, 2015. p. 21-144.
- OLIVEIRA, Janaina. **O município e a acessibilidade urbana.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2018.
- PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos.** Porto Alegre: Bookman, 2011.
- PESSEGUEIRO, Mário. **Projetar para todos: Acessibilidade nos espaços urbanos, ergonomia dos edifícios, equipamentos inclusivos.** Porto: Vida Económica - Editorial, SA, 2014.
- REIS, Nestor Goulart. **Patrimônio cultural e problemas urbanos.** In: GOMES, M. A. A. F; CORRÊA, E.L. (org.). Reconceituações contemporâneas do patrimônio. Salvador: EDUFBA, 2011. p. 177-128.
- RHEINGANTZ, Paulo Afonso. et al. **Observando a qualidade do lugar: procedimentos para a avaliação pós-ocupação.** Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pós-Graduação em Arquitetura, 2009.
- SANT'ANNA, Márcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento. A trajetória da norma de preservação de áreas urbanas no Brasil (1937-1990).** Salvador: Oiti Editora, 2014.
- SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão: Construindo uma sociedade para todos.** Rio de Janeiro: WVA, 1999.
- SILVA, Larissa Scarano Pereira Matos da. **Acessibilidade em Sítios Históricos Urbanos: a contribuição da sinalização para orientação espacial.** 2021. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021.
- SOUZA E SILVA, Jussyana. **Uma proposta de acessibilidade urbana para o centro histórico de São Luís – Maranhão.** Patrimônio: práticas e reflexões, Rio de Janeiro, V. 6, p. 85-107, 2015.

APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA PARTICIPANTE DO GRUPO FOCAL

Título do Estudo:

**ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO, SERGIPE:
CAMINHOS PARA EVITAR O “FALSO ACESSÍVEL”**

Pesquisador Responsável:

MAÍRA DE JESUS CAMPOS

O (A) Senhor (a) está sendo convidado (a) a participar de uma pesquisa. Por favor, leia este documento com bastante atenção antes de assiná-lo. Caso haja alguma palavra ou frase que o (a) senhor (a) não consiga entender, converse com o pesquisador responsável pelo estudo desta pesquisa para esclarecê-los.

A proposta deste termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) é explicar tudo sobre o estudo e solicitar a sua permissão para participar do mesmo.

O objetivo desta pesquisa é identificar como se dá a acessibilidade aos espaços escolhidos e as barreiras urbanas existentes no Centro Histórico de São Cristóvão, considerando a análise de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, e apontar diretrizes para elaboração de projetos que permitam a coexistência entre acessibilidade urbana e preservação e tem como justificativa considerar que acessibilidade urbana integra o direito à cidade (e ao patrimônio cultural urbano, edificado e imaterial) dos diferentes grupos que nela habitam, ao mesmo tempo em que se constitui como uma ferramenta capaz de permitir que pessoas com capacidades distintas participem em condições de igualdade da vida em sociedade e da fruição do patrimônio cultural. Esta pesquisa defende a construção de cidades sem barreiras físicas e mais humanizadas. Se o(a) Sr.(a) aceitar participar da pesquisa, os procedimentos envolvidos em sua participação são os seguintes:

- Junto a outros participantes, responder às perguntas direcionadas à sua vivência sobre a acessibilidade urbana no Centro Histórico de São Cristóvão, em Sergipe, com enfoque na Praça São Francisco, na Praça Getúlio Vargas, Rua Coronel Erondino Prado e Rua Frei Santa Cecília;
- O grupo focal será online, na plataforma Google Meet (ou outra compatível), gravado em áudio e/ou vídeo e terá duração de aproximadamente 2 (duas) horas.

Toda pesquisa com seres humanos envolve algum tipo de risco. No nosso estudo, os possíveis riscos ou desconfortos decorrentes da participação na pesquisa são:

- Em caso de falhas técnicas (seja conexão de internet ou problemas na plataforma), será necessário remarcar o dia do grupo focal;
- Exposição de críticas e reclamações que fora de contexto possam criar mal entendidos e gerar conflitos;
- Desconforto ou constrangimento durante as gravações de áudio e vídeo, cansaço ou vergonha ao responder às perguntas. Esclarece-se que as perguntas se concentram no conhecimento técnico e na experiência profissional, não são consideradas um teste;
- Há o risco de identificação do participante por outrem, mesmo que seu nome seja substituído por pseudônimo na divulgação dos resultados da pesquisa.

Contudo, esta pesquisa também pode trazer benefícios. Os possíveis benefícios resultantes da participação na pesquisa são:

- Contribuir na proposição de diretrizes para acessibilidade urbana de áreas com importância

histórica e cultural - Praças São Francisco e Getúlio Vargas, Ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília, localizadas no Centro Histórico de São Cristóvão (SE);

- A partir da divulgação dos resultados da pesquisa, sensibilizar gestores sobre importância da inclusão da percepção da pessoa com deficiência na avaliação da acessibilidade urbana das Praças São Francisco e Getúlio Vargas. Assim, humanizar e tornar singulares os procedimentos e critérios técnicos de intervenção.

Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória e não será remunerada. Caso o(a) Sr.(a) decida não participar, ou ainda, desistir de participar e retirar seu consentimento durante a pesquisa, a pesquisadora se compromete a retirar suas considerações do relato da pesquisa.

Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e o(a) Sr.(a) não terá nenhum custo com respeito aos procedimentos envolvidos. Por essa razão, foi escolhida a modalidade online para a entrevista, que evita despesas por parte dos participantes.

Solicitamos também sua autorização para apresentar os resultados deste estudo em eventos da área de arquitetura, urbanismo, acessibilidade e preservação do patrimônio cultural e publicar em revista científica nacional e/ou internacional. Por ocasião da publicação dos resultados, seu nome será mantido em sigilo e substituído por pseudônimo, bem como em todas fases da pesquisa. Contudo, esclarece-se que há o risco do participante ser identificado por outrem por causa do conteúdo das informações prestadas e caracterização em relação à gênero, idade, nível de escolaridade e tipo da deficiência. Nesse sentido, o(a) entrevistado(a) terá liberdade para decidir se a sua identidade será divulgada ou não e, quais informações poderão ser tratadas de forma pública. Podendo também desistir a qualquer momento da pesquisa, sem prejuízo algum.

É garantido ao Sr.(a), o livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre o estudo e suas consequências, enfim, tudo o que o(a) Sr.(a) queira saber antes, durante e depois da sua participação.

Caso o(a) Sr.(a) tenha dúvidas, poderá entrar em contato com a pesquisadora responsável Maíra de Jesus Campos, pelo telefone XXXX e/ou pelo e-mail XXXX, ou com o Centro Lúcio Costa (e-mail: XXXX, telefone: XXXX)

Esse Termo é assinado em duas vias, sendo uma do(a) Sr.(a) e a outra para a pesquisadora.

Declaração de Consentimento

Declaro que entendi os detalhes da pesquisa, estou ciente que não receberei remuneração pela participação, esclareci todas as dúvidas com a pesquisadora e concordo em participar do estudo intitulado “ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO, SERGIPE: CAMINHOS PARA EVITAR O “FALSO ACESSÍVEL”. Além disso, autorizo a divulgação dos dados obtidos neste estudo. Informo que recebi uma via deste documento com todas as páginas rubricadas e assinadas por mim e pela Pesquisadora Responsável.

Assinatura

NOME DO PARTICIPANTE:

Data:

Assinatura

NOME DA PESQUISADORA:

Data:

APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA ENTREVISTADO

Título do Estudo:

**ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO, SERGIPE:
CAMINHOS PARA EVITAR O “FALSO ACESSÍVEL”**

Pesquisador Responsável:

MAÍRA DE JESUS CAMPOS

O (A) Senhor (a) está sendo convidado (a) a participar de uma pesquisa. Por favor, leia este documento com bastante atenção antes de assiná-lo. Caso haja alguma palavra ou frase que o (a) senhor (a) não consiga entender, converse com o pesquisador responsável pelo estudo para esclarecê-los.

A proposta deste termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) é explicar tudo sobre o estudo e solicitar a sua permissão para participar do mesmo.

O objetivo desta pesquisa é identificar como se dá a acessibilidade aos espaços escolhidos e as barreiras urbanas existentes no Centro Histórico de São Cristóvão, considerando a análise de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, e apontar diretrizes para elaboração de projetos que permitam a coexistência entre acessibilidade urbana e preservação e tem como justificativa considerar que acessibilidade urbana integra o direito à cidade (e ao patrimônio cultural urbano, edificado e imaterial) dos diferentes grupos que nela habitam, ao mesmo tempo em que se constitui como uma ferramenta capaz de permitir que pessoas com capacidades distintas participem em condições de igualdade da vida em sociedade e da fruição do patrimônio cultural. Esta pesquisa defende a construção de cidades sem barreiras físicas e mais humanizadas.

Se o(a) Sr.(a) aceitar participar da pesquisa, os procedimentos envolvidos em sua participação são os seguintes:

Responder às perguntas direcionadas ao cargo que ocupa e à gestão de espaços públicos, desenvolvimento de projetos urbanísticos e avaliação pós-ocupação, com enfoque nas temáticas de preservação do patrimônio cultural e acessibilidade urbana;

- A entrevista será online, na plataforma Google Meet (ou outra compatível), gravada em áudio e/ou vídeo e terá duração de aproximadamente uma (1) hora.

Toda pesquisa com seres humanos envolve algum tipo de risco. No nosso estudo, os possíveis riscos ou desconfortos decorrentes da participação na pesquisa são:

- Em caso de falhas técnicas (seja conexão de internet ou problemas na plataforma), será necessário remarcar o dia da entrevista;
- Desconforto ou constrangimento durante as gravações de áudio e vídeo, cansaço ou vergonha ao responder às perguntas. Esclarece-se que as perguntas se concentram no conhecimento técnico e na experiência profissional, não são consideradas um teste;
- Há o risco de identificação do participante por outrem, mesmo que seu nome seja substituído por pseudônimo na divulgação dos resultados da pesquisa.

Contudo, esta pesquisa também pode trazer benefícios. Os possíveis benefícios resultantes da participação na pesquisa são:

- Contribuir na proposição de diretrizes para acessibilidade urbana em área de interesse histórico e cultural - Praças São Francisco e Getúlio Vargas, Ruas Coronel Erondino Prado e Frei Santa Cecília, localizadas no Centro Histórico de São Cristóvão (SE).

Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória e não será remunerada. Caso o(a) Sr.(a) decida não participar, ou ainda, desistir de participar e retirar seu consentimento durante a pesquisa, a pesquisadora se compromete a retirar suas considerações do relato da pesquisa.

Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e o(a) Sr.(a) precisará apenas disponibilizar um horário em sua agenda e ter acesso ao ambiente virtual no qual a entrevista será realizada.

Solicitamos também sua autorização para apresentar os resultados deste estudo em eventos da área de arquitetura, urbanismo, acessibilidade e preservação do patrimônio cultural e publicar em revista científica nacional e/ou internacional. Por ocasião da publicação dos resultados, seu nome será mantido em sigilo e substituído por pseudônimo, bem como em todas fases da pesquisa. Contudo, esclarece-se que há o risco do participante ser identificado por outrem por causa do conteúdo das informações prestadas e caracterização em relação ao cargo em que ocupa. Nesse sentido, o(a) participante terá liberdade para decidir se a sua identidade será divulgada ou não e, quais informações poderão ser tratadas de forma pública. Podendo também desistir a qualquer momento da pesquisa, sem prejuízo algum.

É garantido ao Sr.(a), o livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre o estudo e suas consequências, enfim, tudo o que o(a) Sr.(a) queira saber antes, durante e depois da sua participação.

Caso o(a) Sr.(a) tenha dúvidas, poderá entrar em contato com a pesquisadora responsável Maíra de Jesus Campos, pelo telefone XXXX e/ou pelo e-mail XXXX, ou com o Centro Lúcio Costa (e-mail: XXXX, telefone: XXXX)

Esse Termo é assinado em duas vias, sendo uma do(a) Sr.(a) e a outra para a pesquisadora.

Declaração de Consentimento

Declaro que entendi os detalhes da pesquisa, estou ciente que não receberei remuneração pela participação, esclareci todas as dúvidas com a pesquisadora e concordo em participar do estudo intitulado “ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO, SERGIPE: CAMINHOS PARA EVITAR O “FALSO ACESSÍVEL”. Além disso, autorizo a divulgação dos dados obtidos neste estudo. Informo que recebi uma via deste documento com todas as páginas rubricadas e assinadas por mim e pela Pesquisadora Responsável.

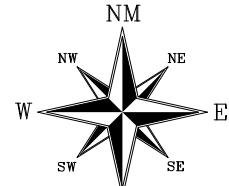
Assinatura

NOME DO PARTICIPANTE: _____ Data: _____

Assinatura

NOME DA PESQUISADORA: _____ Data: _____

**APÊNDICE C – MAPA DE LEVANTAMENTO DAS BARREIRAS
URBANÍSTICAS**



LEGENDA DE BARREIRAS URBANÍSTICAS

- DESÍVEL SUPERIOR A 5MM E INFERIOR A 2CM
- DESÍVEL IGUAL OU SUPERIOR A 2CM E INFERIOR A 15CM
- DESÍVEL IGUAL OU SUPERIOR A 15CM
- CALÇADA COM TRECHO DE LARGURA INFERIOR A 120CM
- PASSAGEM NA CALÇADA ENTRE IMÓVEL E BARREIRA FÍSICA INFERIOR A 80CM
- RAMPAS ADEQUADAS
- RAMPAS INADEQUADAS
- RAMPAS PARA VEÍCULOS ADEQUADAS
- RAMPAS PARA VEÍCULOS INADEQUADAS

LEGENDA DE PISOS

- LADRILHOS HIDRÁULICOS PADRÃO DE ACABAMENTO UNIFORME
- LADRILHOS HIDRÁULICOS PADRÃO QUE CRIA A ILUSÃO DE TRIDIMENSIONALIDADE
- PEDRAS NATURAIS FORMATO REGULAR
- PEDRAS NATURAIS FORMATO IRREGULAR
- PISOS CERÂMICOS PADRÃO DE ACABAMENTO UNIFORME
- PISOS CERÂMICOS PADRÃO QUE CRIA A ILUSÃO DE TRIDIMENSIONALIDADE
- PISO CIMENTADO

LEVANTAMENTO DE BARREIRAS URBANÍSTICAS
PRAÇA SÃO FRANCISCO, PRAÇA GETÚLIO VARGAS, RUA CORONEL
ERONDINO PRADO E RUA FREI SANTA CECÍLIA

ESCALA: 1/1000

ANEXO I – PROJETO DE REFORMA DA PRAÇA SÃO FRANCISCO (2005)

**ANEXO II – PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA DA PRAÇA
DA MATRIZ (2010)**

