

ACESSIBILIDADE EM ESPAÇOS PÚBLICOS:

Proposta de rota acessível no
no Centro Histórico de Aracaju/SE

Victória Oliveira Santos Leite



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CAMPUS DE LARANJEIRAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO (DAU)

VICTÓRIA OLIVEIRA SANTOS LEITE

**ACESSIBILIDADE EM ESPAÇOS URBANOS: PROPOSTA DE ROTA ACESSÍVEL
NO CENTRO HISTÓRICO DE ARACAJU**

LARANJEIRAS – SE

2020

VICTÓRIA OLIVEIRA SANTOS LEITE

ACESSIBILIDADE EM ESPAÇOS URBANOS: PROPOSTA DE ROTA ACESSÍVEL
NO CENTRO HISTÓRICO DE ARACAJU/SE

Trabalho de Conclusão de Curso II apresentado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe como requisito final para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Autora: Victória Oliveira Santos Leite

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Ana Maria de Souza Martins Farias.

Coorientadora: Prof.^a Me.^a Larissa Scarano Pereira Matos da Silva

LARANJEIRAS – SE

2020

VICTÓRIA OLIVEIRA SANTOS LEITE

ACESSIBILIDADE EM ESPAÇOS URBANOS: PROPOSTA DE ROTA ACESSÍVEL
NO CENTRO HISTÓRICO DE ARACAJU/SE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à seguinte banca examinadora em
__/__/__:

Prof.^a Dr.^a Ana Maria de Souza Martins Farias
Orientadora - Universidade Federal de Sergipe

Prof.^a Me.^a Larissa Scarano Pereira Matos da Silva
Co Orientadora - Universidade Federal da Bahia

Prof.^a Me.^a Lina Martins de Carvalho
Avaliadora Interna - Universidade Federal de Sergipe

Valéria Lima Rocha Duarte
Avaliadora Externa – Arquiteta e Urbanista

“As histórias importam. Muitas histórias importam. As histórias foram usadas para espoliar e caluniar, mas também podem ser usadas para empoderar e humanizar. Elas podem despedaçar a dignidade de um povo, mas também podem reparar essa dignidade despedaçada.”

Chimamanda Ngozi Adiche

RESUMO

A acessibilidade permeia todos os âmbitos da vida humana, desde a garantia de direitos como a simples participação da vida em sociedade. A construção e história da cidade de Aracaju/SE se desenvolve onde está situado o bairro Centro, que possui muitas edificações importantes na construção da identidade aracajuana. Apesar dessa importância histórica, a disponibilidade e, conseqüentemente, o acesso a esse acervo dificulta a percepção do lugar e a conexão com o mesmo. Desta forma, o objetivo do trabalho a seguir é propor diretrizes e cenários para uma rota acessível no centro histórico de Aracaju/SE. O trabalho foi desenvolvido através de estudos prévios sobre os conceitos de acessibilidade e desenho universal, intervenções em sítios históricos e normas técnicas juntamente com visitas in loco, levantamentos fotográficos, entrevistas e passeios walkthrough para análise da área. Como resultado, destaca-se a necessidade de tornar o centro histórico de Aracaju mais acessível e a importância de ter a acessibilidade cada vez mais presente no ambiente acadêmico e social, facilitando o acesso de todos à sua própria história e seu próprio lugar.

Palavras-chave: Acessibilidade; Acessibilidade Espacial; Desenho Universal; Rota Acessível.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 - LOCALIZAÇÃO DO CENTRO DE ARACAJU.....	13
FIGURA 02 - LIMITES DO CENTRO E CENTRO HISTÓRICO DE ARACAJU/SE.	13
FIGURA 03 - PONTOS TURÍSTICOS DO CENTRO DE ARACAJU/SE.	14
FIGURA 04 - DIAGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO.....	16
FIGURA 05 - MAPA TÁTIL DE LOCALIZAÇÃO DO MUSEU DE ARTESANATO EM ARACAJU/SE.	20
FIGURA 06 - TELEFONE PÚBLICO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA AUDITIVA E TELEFONE PÚBLICO GERAL.....	20
FIGURA 07 - RAMPA DE ACESSO AO PAVIMENTO SUPERIOR INTEGRADA AO PERCURSO TRADICIONAL.	21
FIGURA 08 - APLICATIVO HANDTALK, QUE AUXILIA NA COMUNICAÇÃO ATRAVÉS DE LIBRAS.....	21
FIGURA 09 - ACESSO E CIRCULAÇÃO INTERNA ATRAVÉS DE RAMPAS, SEM DISTINÇÃO DE TRAJETOS NA EDIFICAÇÃO - SESC 24 DE MAIO/SP.	28
FIGURA 10 - SINALIZAÇÃO DE SANITÁRIO FEMININO ACESSÍVEL EM CLÍNICA EM ARACAJU/SE.	29
FIGURA 11 - EXEMPLO DE MESA COM REGULAGEM DE ALTURA E ESPAÇO DE TRABALHO AMPLO.	29
FIGURA 12: SINALIZAÇÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE AGÊNCIA BANCÁRIA – ROTA INTERNA.	31
FIGURA 13 - SINALIZAÇÃO VISUAL ORIENTATIVA, LONDRES (UK) – ROTA EXTERNA.	31
FIGURA 14 - ESTRUTURA DE ZONEAMENTO DE CALÇADAS - GUIA GLOBAL DE DESENHO DE RUAS.	33
FIGURA 15 - TRECHO DO ENTORNO DA PLAZA DOS DE MAYO, MADRI.	37
FIGURA 16 - TRECHO DO ENTORNO DA PLAZA DOS DE MAYO, MADRI.	38
FIGURA 17 - ADAPTAÇÃO DE ACESSO POR RAMPA DA ÓPERA DA PLAZA DE ORIENTE, MADRI.	38
FIGURA 18 - INTERFACE DA PLATAFORMA MAPCESIBLE.	39
FIGURA 19 - ITINERÁRIOS 01 E 02 DA ROTA ACESSÍVEL EM FLORENÇA - VIVERE FIRENZE.	40
FIGURA 20 - ITINERÁRIOS 03 E 04 DA ROTA ACESSÍVEL EM FLORENÇA - VIVERE FIRENZE.	40
FIGURA 21 - TRAVESSIA DE PEDESTRE DAS RUA DO ROSÁRIO E RUA NOVA NO CENTRO HISTÓRICO DE PIRENÓPOLIS/GO.	41
FIGURA 22 - TRAVESSIA DE PEDESTRE COM REBAIXO DE CALÇADA E EM PEDRA DA RUA LARANJEIRAS NO PELOURINHO - SALVADOR/BA.	42
FIGURA 23 - REPRESENTAÇÃO DO QUADRADO DE PIRRO COM AS PRIMEIRAS EDIFICAÇÕES RELEVANTES DA REGIÃO CENTRAL DE ARACAJU/SE.....	45
FIGURA 24 - CENTRO DE ARACAJU - METADE DO SÉC. XX.	46
FIGURA 25 - MAPA DE TIPOLOGIAS DO BAIRRO CENTRO - ARACAJU/SE.	47
FIGURA 26 - MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DO BAIRRO CENTRO - ARACAJU/SE.....	48
FIGURA 27 - EDIFICAÇÕES DE VALOR HISTÓRICO E PATRIMONIAL EM ARACAJU/SE.....	49
FIGURA 28 - MAPA DOS PERCURSOS REALIZADOS NO LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO NO CENTRO HISTÓRICO - ARACAJU/SE.....	52
FIGURA 29 - ÔNIBUS INTERMUNICIPAL SEM RECURSO ACESSÍVEL.....	53
FIGURA 30 - DESNÍVEL ENTRE PASSEIO E VEÍCULO PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE.	54
FIGURA 31 - VAGAS EXCLUSIVAS INADEQUADAS À NBR 9050/2020.	55
FIGURA 32 - DESEMBARQUE INADEQUADO E EM ÁREA DE RISCO.	55
FIGURA 33 - CALÇADA SEM ZONEAMENTO E SEM FAIXA DE PASSEIO LIVRE NA RUA JOÃO PESSOA - ARACAJU/SE.....	56
FIGURA 34 - CALÇADA OCUPADA E RAMPA INADEQUADA À NBR 9050/2020.	57
FIGURA 35 - CALÇADAS DANIFICADAS QUE DIFICULTAM O PASSEIO LIVRE E SEGURO NA REGIÃO DOS MERCADOS - ARACAJU/SE.	58
FIGURA 36 - DESNÍVEL EM TRAVESSIA NO CRUZAMENTO ENTRE AS RUAS ITABAIANINHA E GERU - ARACAJU/SE.	58
FIGURA 37 - TRAVESSIA COM NÍVEL DE CALÇADA ABAIXO DO NÍVEL DO LEITO CARROÇÁVEL - ARACAJU/SE.	59
FIGURA 38 - EXTENSÃO DO CALÇADÃO DA RUA JOÃO PESSOA - ARACAJU/SE.....	60
FIGURA 39 - PISO TÁTIL EXISTENTE E INADEQUADO À NBR 9050/2020.	61
FIGURA 40 - DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO - ARACAJU/SE.....	70

LISTA DE TABELAS

TABELA 01 - DEFICIÊNCIAS VERSUS RESTRIÇÕES ESPACIAIS A PARTIR DE SUAS LIMITAÇÕES. _____	24
TABELA 02 - QUADRO SÍNTESE DE PROBLEMÁTICAS E POTENCIALIDADES EM RELAÇÃO AOS COMPONENTES DE ACCESSIBILIDADE ESPACIAL DOS PERCURSOS REALIZADOS NOS LEVANTAMENTOS FOTOGRÁFICOS. _____	62
TABELA 03 - PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO BASEADAS EM NORMAS E ANÁLISES REALIZADAS. _____	71

LISTA DE SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

APO - Avaliação Pós-Ocupação

CULTART – Centro de Cultura e Arte de Sergipe

GGDR – Guia Global de Desenho de Ruas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IHGSE – Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

OMS – Organização Mundial da Saúde

ONU – Organização as Nações Unidas

PA – Prefeitura de Aracaju

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PLANMOB – Plano de Mobilidade Urbana

NBR – Norma Brasileira

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. ACESSIBILIDADE E SEUS CONCEITOS	19
2.1 DEFICIÊNCIAS.....	22
2.2 BARREIRAS E RESTRIÇÕES ESPACIAIS	23
2.3 ACESSIBILIDADE NO BRASIL.....	25
2.4 DESENHO UNIVERSAL.....	27
2.5 ROTA ACESSÍVEL.....	30
2.6 INTERVENÇÕES EM SÍTIOS HISTÓRICOS.....	34
3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS EM ACESSIBILIDADE	37
4. ACESSIBILIDADE NO CENTRO DE ARACAJU	44
4.1 DIAGNÓSTICO DA ÁREA	51
5. DIRETRIZES E CENÁRIOS	66
5.1 DIRETRIZES	67
5.2 CENÁRIOS	69
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	84
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	85
APÊNDICES	91
APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	91
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA.....	93
APÊNDICE C – ENTREVISTAS.....	94

1.INTRODUÇÃO



1. INTRODUÇÃO

Os direitos sociais e individuais são assegurados pela Constituição Federal desde 1988. Segundo o artigo 5º todos são iguais perante a lei, em direitos e deveres, tendo garantido, entre outras coisas, o direito à liberdade, à igualdade e à segurança (BRASIL, 1988). Ainda que homens e mulheres sejam iguais de acordo com a lei, a diversidade humana – desde as características físicas até as escolhas pessoais – deve ser respeitada e levada em consideração no planejamento da cidade. Entretanto, o direito à liberdade e à igualdade de uma parte considerável da população é vetado pela inacessibilidade dos espaços públicos e privados de uso coletivo.

A Acessibilidade, de acordo com a Associação Brasileira de Normas e Técnicas (ABNT, 2015), trata-se da possibilidade e condição de acesso e uso fácil e autônomo de transportes, espaços, mobiliários, entre outros. Sendo assim, em um país onde aproximadamente 30% da população possui algum tipo de deficiência (IBGE, 2010), a necessidade de tornar os espaços urbanos acessíveis é urgente para garantir o direito à liberdade e à cidade previstos na Constituição Federal. Ao planejar lugares ou adaptá-los para torna-los acessíveis, além de assegurar o direito de “ir e vir”, permite o desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida.

Ainda que a acessibilidade seja popularmente relacionada a pessoas com deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida, trata-se de um conceito favorável a todos os indivíduos. Além destes grupos, é necessário incluir idosos e crianças nos planejamentos urbanos e tomar precauções para que os direitos destes não sejam vetados de forma velada, já que:

Durante a vida todos enfrentam a dificuldade da mobilidade reduzida, temporária ou permanentemente, com a gravidez, velhice ou membros quebrados, necessitando assim que a locomoção e a comunicação sejam facilitadas (SANTANA et al., 2018).

Assim, a acessibilidade, para além de um conceito, torna-se um agente transformador de espaços, com objetivo de garantir uma cidade universal, respeitando a diversidade humana.

Visando os fatos supracitados, foi promulgado o Decreto nº 5.296/2004 acerca da adaptação de espaços de uso coletivo, sejam estes públicos ou privados, a partir das diretrizes técnicas dispostas na NBR 9050 (ABNT, 2004¹), visto que

É preciso compreender a leitura que as pessoas deficientes fazem da cidade em relação ao espaço urbano, e ao exercício da cidadania. Entender, que o desenho urbano não pode determinar o comportamento humano, mas sim permitir a convergência do planejamento e da organização espacial, como formas de libertar o homem e não de oprimi-lo. Para tanto, é fundamental enxergarmos a cidade numa ótica diferente daquela a que estamos habituados, penetrando no cotidiano dos deficientes, em especial no que diz respeito ao direito de participar ativamente na cidade. (MASSARI, 2004 *apud* Santana et al., 2018, p.1561)

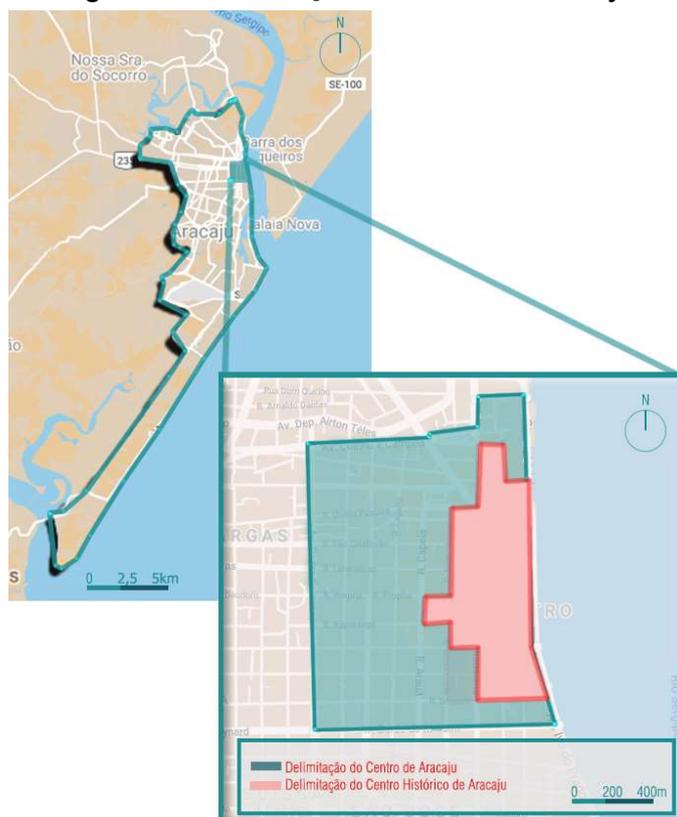
Portanto, é necessário democratizar os espaços sociais públicos e privados, a partir dos conceitos de acessibilidade e desenho universal. Não somente através de conceitos técnicos, mas a partir da experiência do usuário – idosos, crianças e pessoas com deficiência – para considerar percepções que não se apresentam fora de determinadas realidades, além de compreender da melhor maneira, as necessidades para um ambiente construído inclusivo e universal.

Embora não seja mais o único núcleo socioeconômico da cidade, o Centro Histórico de Aracaju (Figura 01) ainda exerce forte influência na economia e no turismo do estado. De acordo com o Plano de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, o centro histórico é delimitado pelas avenidas Rio Branco e Ivo do Prado à leste; pela rua Boquim ao sul; pela rua Itabaiana, Maruim, Santa Luzia e Pç. Olímpio Campos à oeste e rua Santa Rosa ao norte (ARACAJU, 2000) (Figura 02) contém uma grande variedade de lojas, os mercados Antônio Franco, Thales Ferraz e Albano Franco – referências em artesanatos regionais, comidas típicas e hortifrutigranjeiros, respectivamente -, museus tais como o Museu Palácio Olímpio Campos e Museu do Artesanato sendo considerados como ponto turístico obrigatório. (Figura 03).

Além das lojas, a região central recebe um grande fluxo de pessoas e mercadorias provenientes de outros bairros e municípios através do Terminal de Integração do Mercado e do Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia, mantendo a demanda de serviços e comércio.

¹ A NBR 9050/2004 possui versão atualizada em 03/08/2020, que entrou em vigor em 05/08/2020.

Figura 01 - Localização do Centro de Aracaju



Fonte: Prefeitura de Aracaju, 2000. My Maps, Google, 2020 - Editado pela autora.

Figura 02 - Limites do Centro e Centro Histórico de Aracaju/SE.



Fonte: Prefeitura de Aracaju, 2000. My Maps, Google, 2020 - Editado pela autora.

sendo assim, a reorganização desse espaço a fim de fazê-lo acessível tornou-se uma questão primordial

Além da ocupação inadequada, tem-se a falta de manutenção das calçadas. Embora pouco mais de trinta por cento das calçadas do bairro possua largura adequada (CARDOSO et al., 2018), muitas não compreendem a divisão entre faixa de serviço livre e de transição, divisão essa sugerida pelo Caderno Técnico de Projetos para Mobilidade Urbana para Transporte Ativo (BRASIL, 2016).

Nos mercados Antônio Franco e Thales Ferraz – que foram revitalizados no final da década de 90 (SILVA, 2013) – é possível perceber mercadorias nas calçadas, superlotação dos boxes, ocupação de lugares de transição, entre outras situações. Somado a isso, a falta de acessibilidade, resumida em rampas de acesso nos passeios, também é um agravante. A inexistência de corredores livres, mapas e pisos táteis, sinalização e mobiliários urbanos adequados tornam o espaço insatisfatório, comprometendo o acesso, interação, autonomia e direito à cidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A adaptação de ambientes pode ser feita desde a inserção de barras de apoio no banheiro até a construção de rampas e nivelamento de calçadas a rotas acessíveis. Dentro do contexto urbano, a rota acessível, de acordo com a NBR 9050 (2015), é um percurso contínuo, sinalizado, livre de obstáculos que interliga ambientes - externos ou internos - garantindo a segurança e autonomia do usuário. Assim, o presente trabalho aborda os principais conceitos sobre acessibilidade e desenho universal, com o objetivo principal de **propor diretrizes e cenários para uma rota acessível no centro histórico de Aracaju**, como mecanismo de promoção da acessibilidade na região e também como referência para novos modelos e estudos desenvolvidos sobre o tema. Entre os objetivos específicos deste trabalho estão:

- **Aprimorar os conhecimentos referentes à acessibilidade e desenho universal;**
- **Avaliar as condições de acessibilidade no Centro de Aracaju relacionando-as com as legislações vigentes;**
- **Identificar soluções arquitetônicas que componham um projeto de acessibilidade de acordo com os princípios do desenho universal.**

A metodologia do trabalho foi dividida em quatro etapas, conforme diagrama a seguir:

Figura 04 - Diagrama de desenvolvimento do trabalho.



Fonte: Editado pela autora, 2020.

Pesquisa Bibliográfica, para o estudo e a compreensão das legislações específicas acerca de Acessibilidade Espacial, Desenho Universal e Intervenções em Sítios Históricos; Análise de referências e práticas satisfatórias na elaboração e execução de projetos de acessibilidade; Estudo de caso, com o diagnóstico do centro histórico dividido em duas partes: a primeira, através de passeios *walkthrough* - um “percurso dialogado complementado por fotografias, croquis gerais e gravação de áudio e de vídeo [...]” (RHEINGANTZ et al., 2009) - e a segunda, através de entrevistas - com perguntas específicas sobre o tema, a ser respondido por pessoas com deficiências e mobilidade reduzida, com a presença do entrevistador,- visando entendimento mais profundo da área de estudo e um planejamento participativo. Por último a Elaboração de Propostas, visando a aplicação dos conhecimentos adquiridos.

Assim, os capítulos seguintes do presente trabalho trazem o desenvolvimento e evolução das etapas citadas acima, relacionando-as à normas, conceitos, referências projetuais, pesquisas in loco, estudos projetuais e considerações da autora, visando

a apresentação de um projeto funcional, executável, acessível e inclusivo como produto deste trabalho.

2.ACESSIBILIDADE E SEUS CONCEITOS



2. ACESSIBILIDADE E SEUS CONCEITOS

O debate e a luta pela garantia de direitos sociais estão cada vez mais constantes. Sendo garantido pela Constituição Federal (1988), o direito à cidade e a acessibilidade perpassa pela garantia do direito à saúde, educação, lazer, transporte, entre outros serviços. A acessibilidade é, portanto, sobre a possibilidade e condição de acesso e uso fácil e autônomo de transportes, espaços, mobiliários, entre outros (ABNT, 2020); desde uma informação escrita até um espaço físico utilizado para alguma atividade específica.

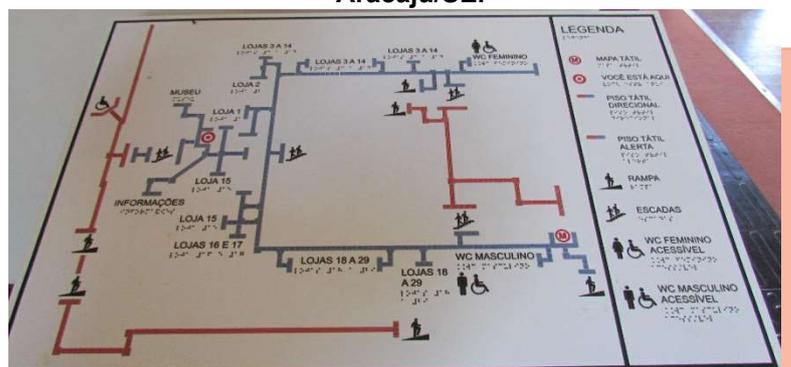
Espaços coletivos, públicos ou privados, com obstáculos e barreiras arquitetônicas atuam de maneira negativa e excludente nas experiências urbanas, dificultando os acessos e as vivências do usuário, principalmente daqueles com deficiência. Essas vivências podem ser modificadas através da acessibilidade espacial, ao incorporarmos essa condição nos projetos de arquitetura e urbanismo, tornando os espaços mais acolhedores e inclusivos para todos os usuários. Para isso, é necessário compreender os tipos de deficiência, os conceitos acerca da Acessibilidade Espacial, as principais demandas de cada grupo face às barreiras arquitetônicas e restrições espaciais.

A acessibilidade espacial compreende o acesso, interpretação - de funções e relações - e utilização do ambiente com conforto, segurança e autonomia. É composta por quatro categorias: orientação espacial, comunicação, deslocamento e uso. Embora possuam demandas específicas, devem ser aplicadas conjuntamente para que o ambiente funcione de maneira acessível. (DISCHINGER; BINS ELY; PIARDI, 2012)

Ainda de acordo com Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), os componentes podem ser explicados como:

- a. Orientação espacial: refere-se à identificação do espaço e das funções disponíveis, antecedendo o deslocamento e uso a partir de percepções mentais e definição de ações. Nessa parte, deve-se observar as informações arquitetônicas, somadas às informações adicionais como placas e letreiros, facilitando ao usuário sua localização, o que fazer e para onde ir;

Figura 05 - Mapa tátil de localização do Museu de Artesanato em Aracaju/SE.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

- b. Comunicação: trata das possíveis trocas de informações, além da compreensão e participação nas atividades e relações desenvolvidas no ambiente;

Figura 06 - Telefone público para pessoas com deficiência auditiva e telefone público geral.



Fonte: Ministério Público de Goiás, 2014.

- c. Deslocamento: aborda o espaço físico, propriamente dito, e as condições de movimentação e acesso - horizontal e/ou vertical - às dependências da edificação. Estes devem ser possibilitados de maneira ininterrupta e segura, compensando através de sistemas alternativos em caso de impossibilidade de circulação livre;

Figura 07 - Rampa de acesso ao pavimento superior integrada ao percurso tradicional.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

- d. Uso: cita as condições de uso efetivo do espaço e equipamentos para realização das atividades. Muitas vezes os critérios são atendidos através de tecnologias assistivas para a execução da tarefa

Figura 08 - Aplicativo HandTalk, que auxilia na comunicação através de Libras.



Fonte: HandTalk.me., 2020.

2.1 DEFICIÊNCIAS

O ser humano é suscetível a deficiências e/ou à mobilidade reduzida e o ambiente deve estar preparado para acolhê-lo de forma a garantir sua segurança e autonomia, respeitando os princípios fundamentais da dignidade humana e isonomia garantidos pela Constituição Federal. Entender cada deficiência e suas possibilidades, minuciosamente, é uma tarefa muito complexa, afinal podem ser originárias de circunstâncias diversas, em termos fisiológicos. Assim, é possível observar uma variedade de conceituações, de acordo com o contexto abordado, a fim de facilitar a compreensão do assunto e torná-lo cada vez mais presente nas discussões.

A Lei de Acessibilidade, Decreto Nº 5.296/04, estabelece a limitação ou incapacidade de realização de tarefas para designar pessoas com deficiências (BRASIL, 2004). Estas são subdivididas de acordo com a atividade a que estão relacionadas, sendo:

- a. Deficiência física: da alteração completa ou parcial de segmento(s) do corpo humano que comprometa a função física;
- b. Deficiência auditiva: da perda total ou parcial de um limite mínimo de decibéis (dB);
- c. Deficiência visual: da cegueira e/ou baixa visão, a partir de valores pré-estabelecidos de acuidade visual;
- d. Deficiência mental: da capacidade intelectual;
- e. Deficiência múltipla: da associação de duas ou mais deficiências, em ocorrência simultânea ou não.

Na mesma lei, as pessoas com mobilidade reduzida são definidas a partir do não enquadramento nos grupos de deficiências, mas por alguma circunstância apresentam dificuldade de locomoção, temporária ou permanentemente. Pessoas idosas, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo também estão incluídas na categoria mobilidade reduzida.

Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), por outro lado, classificam as deficiências de maneira mais abrangente de acordo com os grupos abaixo, onde:

- a. Deficiência Físico-Motora - compromete a motricidade de movimento, incluindo dores e grandes esforços musculares;

- b. Deficiência Sensorial - altera os sistemas perceptivos do indivíduo, relacionados a percepções ambientais;
- c. Deficiência Cognitiva - dificulta a recepção e compreensão de informações;
- d. Deficiência Múltipla - associa mais de um tipo de deficiência.

Com base nessa divisão, Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012) desagrega a ideia de incapacidade ser intrínseca à deficiência, ou seja, uma pessoa com deficiência é capaz de executar uma atividade de acordo com a estrutura disponível para a realização desta; a incapacidade é resultado de espaços insatisfatórios, como também sinaliza a OMS em seu plano de ação global.

Seguindo a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde, este plano de ação usa "deficiência" como um termo abrangente para deficiências, limitações de atividades e restrições de participação, denotando os aspectos negativos da interação entre um indivíduo (com uma condição de saúde) e o contexto desse indivíduo (ambiental e fatores pessoais) [...]. (OMS, 2015, p. 1)

Assim, ao determinar uma atividade como pintar um quadro sem oferecer ferramentas (tela, tinta e papel) para fazê-lo, uma pessoa (sem ou com deficiência) não será capaz de executar essa atividade. O mesmo ocorre com os ambientes construídos; acessar o segundo pavimento de uma edificação sem um elemento de circulação vertical, como uma rampa ou escada, torna o ambiente desestruturado para a atividade e, conseqüentemente, seu usuário incapaz de executá-la – independentemente de sua condição pessoal.

Ao pensar a deficiência como a relação do indivíduo com o ambiente, é possível rever a concepção física e espacial desse ambiente, as pessoas que o utilizam, os serviços prestados e tudo que o compõe, com o objetivo de remover as barreiras e restrições impostas e garantir a acessibilidade.

2.2 BARREIRAS E RESTRIÇÕES ESPACIAIS

A reavaliação do ambiente, sendo a deficiência o resultado da interação indivíduo-ambiente, requer a identificação das barreiras construídas ou restrições impostas naquele lugar e, conseqüentemente, a sua transformação. Barreira é todo e qualquer obstáculo limitante à participação social e ao exercício básico de direitos como

circulação, segurança, comunicação, entre outros. Podem ser divididas em barreiras urbanísticas, nas edificações, nos transportes e nas comunicações. (BRASIL, 2004).

Existem também as restrições espaciais que, divididas em quatro subgrupos, estabelecem uma conexão com as barreiras espaciais, já que uma potencializa a interferência da outra no ambiente. As restrições podem aparecer em pequenas escolhas projetuais ou atitudinais que passam despercebidas por pessoas sem deficiência, dificultando ainda mais a realização de tarefas de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida e sendo diretamente relacionadas às deficiências conforme a tabela abaixo (DISCHINGER; BINS ELY; PIARDI, 2012).

Tabela 01 - Deficiências versus Restrições espaciais a partir de suas limitações.

Relação entre deficiências e restrições		
Tipos de deficiência	Limitações	Possíveis Restrições.
Físico / Físico-motora	<ul style="list-style-type: none"> • Paralisias; • Falta de tônus muscular; • Presença de dor; • Tremores, entre outros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Desníveis; - Pisos derrapantes; - Altura de instalação; - Superfícies irregulares; - Materiais pesados, entre outros.
Auditiva / Visual / Sensorial	<ul style="list-style-type: none"> • Tonturas; • Baixa Visão; • Surdez; • Dificuldade em orientar-se, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ambientes espacialmente desorganizados; - Superfícies irregulares; - Pouca iluminação/contraste em equipamentos; - Falta de sinalização/intérpretes/tecnologias assistidas, entre outros.
Mental / Cognitiva	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas de concentração; • Problemas de aprendizagem; • Problemas de convívio social, • Problemas de memória e raciocínio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Restrição de convívio social; - Poluição visual; - Espaços monótonos; - Sinalização pouco eficiente, etc.
Múltipla	<ul style="list-style-type: none"> • Consiste no agrupamento de duas ou mais limitações expostas acima, experienciando as restrições referentes às deficiências do usuário. 	

Fonte: Dischinger; Bins Ely; Piardi, 2012 - Editada pela autora.

Deste modo, enxergar como as barreiras e as restrições espaciais podem atuar no ambiente é mais compreensível, favorecendo o exercício de estabelecer exemplos correspondentes e identificar previamente esses obstáculos com o objetivo de removê-los dos espaços públicos e privados.

2.3 ACESSIBILIDADE NO BRASIL

O decreto federal nº 5.296 de 2004, conhecido como “Lei da Acessibilidade”, traz algumas definições e normas gerais sobre a promoção de acessibilidade, muito embora estas definições já fossem debatidas anteriormente em outros decretos federais como:

- **Decreto 7405/1985** regulamenta a obrigatoriedade do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que possibilitem acesso e utilização por pessoas com deficiência. Os locais podem expor o símbolo quando comprovada a adequação do serviço ou local ao acesso e utilização por pessoas com deficiência (BRASIL, 1985);

- **Decreto 7853/1989** regulamenta normas gerais que asseguram o pleno exercício dos direitos individuais e sociais de pessoas com deficiências, favorecendo e facilitando sua integração social, como também igualdade de tratamento e oportunidade, da justiça social, entre outros valores garantidos pela constituição, tendo o poder Público a obrigação de garantir o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico (BRASIL, 1989);

- **Decreto 3298/1999** regulamenta a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência que compreende o conjunto de orientações normativas que objetivam assegurar o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 1999);

- **Decreto 3691/2000** regulamenta a reserva de dois assentos de cada veículo de transporte interestadual para pessoas com deficiência, resguardado o passe livre – de acordo com a **lei 8899/94** (BRASIL, 2000a).

Além dos decretos acima, temos também algumas leis federais:

- **Lei 10048/2000** regulamenta o atendimento prioritário a pessoas com deficiência, idosos (+60), gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos. Assim como a reserva de assentos em transportes coletivos, a adequação de logradouros, sanitários e edificações de uso público segundo normas específicas para facilitar o acesso e utilização desses espaços (BRASIL, 2000b);

- **Lei 10098/2000** estabelece os critérios básicos e normas gerais para a promoção de acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, através da supressão de barreiras e obstáculos nos espaços e vias públicas, no mobiliário urbano, em edificações, em meios de transportes e comunicações (BRASIL, 2000c);

- **Lei 10257/2001 “Lei do Estatuto da Cidade”** regulamenta 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, bem como do equilíbrio ambiental (BRASIL, 2001);

- **Lei 10436/2002** reconhece a língua brasileira de sinais como meio legal de comunicação, devendo o poder público institucionalizar e apoiar o uso e difusão desta (BRASIL, 2002);

- **Lei 13146/2015 “Estatuto da pessoa com deficiência”** visa assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania (BRASIL, 2015).

Sobre diretrizes técnicas, temos a NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos (ABNT, 2015); NBR 16537: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação (ABNT, 2016), entre outras, que favorecem o planejamento e execução de projetos acessíveis, possibilitando o exercício das liberdades fundamentais. Apesar do acervo de normas e legislações sobre acessibilidade, a continuidade de espaços inacessíveis ainda é notável, mesmo com as exigências governamentais de supressão de barreiras expressas na lei 10.098 (BRASIL, 2000) e na Instrução Normativa Nº 1 (IPHAN, 2003) sobre acessibilidade em bens culturais imóveis, por exemplo.

Por ainda ser um tema arbitrário em algumas formações, a compreensão das problemáticas da organização espacial e a elaboração de novas soluções é

comprometida, dificultando o desenvolvimento do debate e a melhoria dos espaços (DISCHINGER; BINS ELY; PIARDI, 2012). Somado a isso, muitos projetos de acessibilidade são desenvolvidos, única e exclusivamente, para completar a lista de equipamentos e medidas mínimas exigidas por norma, não identificando as demandas específicas para tornar o espaço acessível em sua totalidade como edifícios de atendimento ao público que possuem rampas de acesso, mas possuem portas de correr; locais com piso tátil instalado, mas sem mapa de informações que facilitem a interpretação do ambiente, entre outros.

2.4 DESENHO UNIVERSAL

Ao considerar a diversidade humana, os usuários devem utilizar os espaços em sua totalidade independentemente das características pessoais como altura, idade, ser destro ou canhoto, entre outros. Esses espaços, quando construídos baseados em um tipo de usuário, impõem barreiras a outros usuários e tornam-se ineficientes e excludentes. O desenho universal surge em uma tentativa de eliminar essas barreiras, democratizando o acesso a todos.

O desenho universal trata-se de um conceito de desenvolvimento de produtos e ambientes para atender públicos variados. Bastante relacionado à acessibilidade, foi desenvolvido por Ron Mace, a partir da ideia de diminuir barreiras ambientais e expandir as possibilidades dos espaços, das atividades desenvolvidas nele e da relação com os usuários (CAMBIAGHI, 2017).

Os princípios do Desenho Universal são divididos em sete categorias, referentes ao uso do espaço/serviço/equipamento, sendo elas:

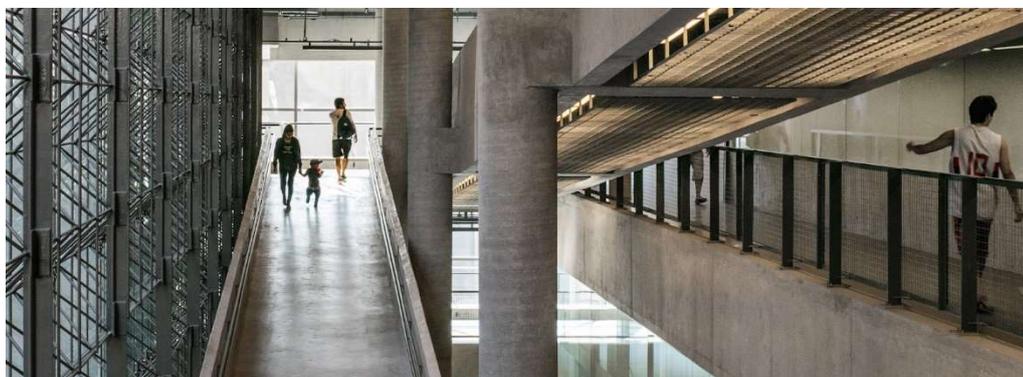
- a) Uso Iguatário - são espaços, objetos e produtos que podem ser utilizados por pessoas com diferentes capacidades [...];
- b) Adaptável - design de produtos ou espaços que atendem pessoas com diferentes habilidades e diversas preferências, sendo adaptáveis para qualquer uso;
- c) Intuitivo - de fácil entendimento para que uma pessoa possa compreender, independentemente de sua experiência, conhecimento, habilidades de linguagem, ou nível de concentração;
- d) Conhecido - quando a informação necessária é transmitida de forma a atender as necessidades do receptor, seja ela uma pessoa estrangeira, com dificuldade de visão ou audição;
- e) Seguro - previsto para minimizar os riscos e possíveis consequências de ações acidentais ou não intencionais;

f) Sem esforço - para ser usado eficientemente, com conforto e com o mínimo de fadiga;

g) Abrangente - que estabelece dimensões e espaços apropriados para o acesso, o alcance, a manipulação e o uso, independentemente do tamanho do corpo (obesos, anões, etc.), da postura ou mobilidade do usuário (pessoas em cadeira de rodas, com carrinhos de bebê, bengalas etc.). (CARLETTO et. al. 2016, p.12-17)

Considerar o acesso principal a ambientes e edificações através de rampas (figura 09), adoção de sinalização clara e objetiva (figura 10), mobiliários ajustáveis (figura 11), já possibilita que o ambiente tenha uma melhora qualitativa em termos de acessibilidade, facilitando a experiência do usuário.

Figura 09 - Acesso e circulação interna através de rampas, sem distinção de trajetos na edificação - Sesc 24 de Maio/SP.



Fonte: Nelson Kon, 2017. <http://www.nelsonkon.com.br/sesc-24-de-maio/>

Figura 10 - Sinalização de sanitário feminino acessível em clínica em Aracaju/SE.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Figura 11 - Exemplo de mesa com regulagem de altura e espaço de trabalho amplo.



Fonte: Cequipel, s/d. www.cequipel.com.br.

Dessa forma, ao utilizarmos o desenho universal conjuntamente aos conceitos da acessibilidade espacial como ferramenta primária de análise e planejamento obtém-se como resultado lugares amplamente acessíveis, sem necessidade de intervenções e adaptações direcionadas às pessoas com deficiências, especificamente.

2.5 ROTA ACESSÍVEL

Rota acessível trata-se de todo trajeto desobstruído, contínuo e sinalizado que conecta ambientes, externos ou internos, e edificações. A NBR 9050 aponta que essa conexão e esse deslocamento devem acontecer de maneira autônoma e segura para todos os usuários (ABNT, 2020). As rotas acessíveis internas agregam o acesso principal de uma edificação aos corredores e sistemas de circulação – escadas, rampas, elevadores, entre outros – e, posteriormente, aos ambientes específicos desta como sanitários ou refeitórios. Ao considerar a conexão entre edificações e ambientes externos, incorporar faixas de travessia, estacionamentos, rampas, estacionamentos, entre outros, amplia a possibilidade de acesso e utilização desses espaços.

Em ambos os casos, é importante considerar alguns elementos para garantir uma experiência agradável e autônoma ao usuário naquele percurso como a sinalização visual, que é responsável não somente pela identificação da rota acessível – interna ou externa – mas também permite que o usuário entenda a organização espacial daquele ambiente e realize o percurso sem dificuldades (Figuras 12 e 13).

Figura 12: Sinalização de identificação de agência bancária – rota interna.



Fonte: Arco Sinalização Universal, s/d. <http://www.arcomodular.com.br>

Figura 13 - Sinalização visual orientativa, Londres (UK) – rota externa.



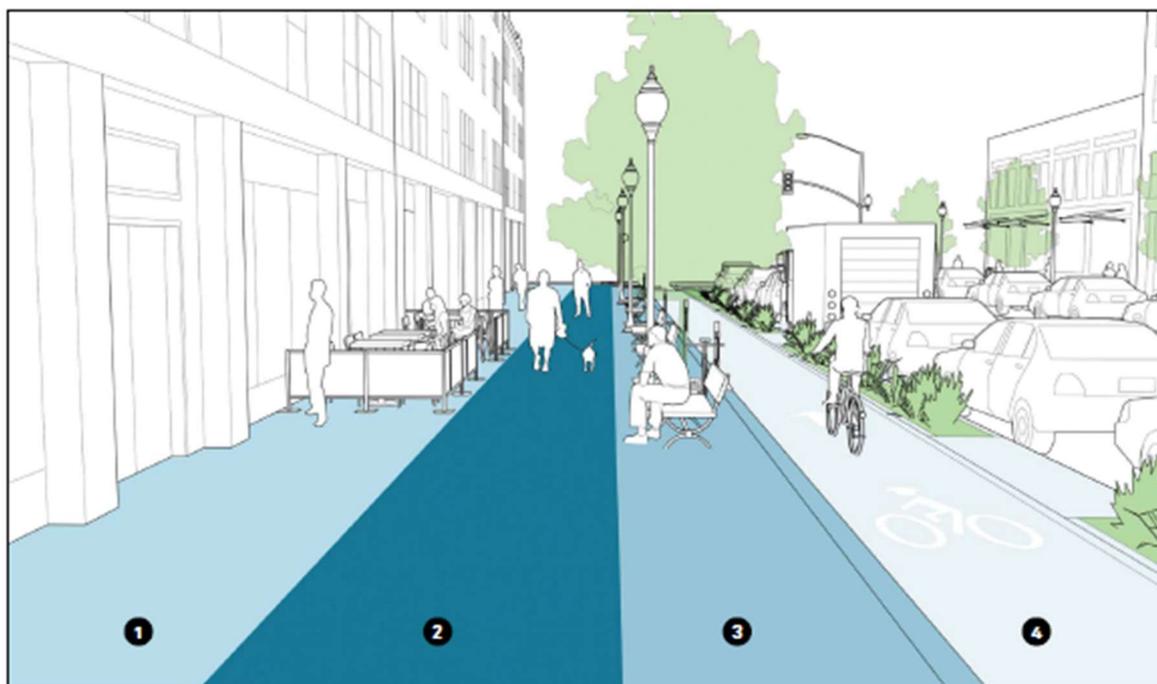
Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas, 2018.

Tendo em mente a necessidade e importância de garantir o direito de ir e vir e à cidade, a acessibilidade deve ocorrer e funcionar não somente dentro das edificações, mas também no entorno destas. No caso de sítios históricos, Reis (2016, p. 11) afirma que “a implantação de rotas acessíveis [...] é fator indispensável ao atendimento das necessidades da população local e dos visitantes dos mais diversos perfis”. Para além do fator indispensável, é através da viabilização do acesso a edificações, mobilidade nos espaços e utilização de equipamentos que podemos avançar enquanto sociedade (CAMBIAGHI, 2017).

Em rotas acessíveis externas, a interação acontece diretamente no espaço urbano, mais precisamente nas calçadas. Estas são responsáveis pelas ligações entre vias, estacionamentos e edificações e permitem as interações sociais e, conseqüentemente, incentivam a mobilidade não motorizada. (GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE, 2018).

No desenho e na mobilidade urbana, ao considerarmos mobiliários e equipamentos, paisagismo, faixas livres de passeio, entre outros elementos, é mister a criação de um ambiente agradável, que forneça segurança e conforto ao pedestre. Por isso, o planejamento de calçadas a partir de um zoneamento funcional (Figura 14), de acordo das necessidades do entorno, podem fazer a diferença na mobilidade e na acessibilidade espacial do lugar.

Figura 14 - Estrutura de zoneamento de calçadas - Guia Global de Desenho de Ruas.



Zona de fachada

1 A zona de fachada define a seção da calçada que funciona como uma extensão do edifício, podendo ser na forma de entradas e portas ou de cafés e placas de estabelecimentos comerciais. A zona de fachada consiste tanto da face do edifício voltada para a rua quanto do espaço imediatamente adjacente a ele.

Faixa livre

2 A faixa livre para pedestres define o trajeto principal, dedicado e acessível que corre paralelo à rua. A faixa livre garante que os pedestres tenham um lugar seguro e adequado para caminhar e deve ter entre 1,8 m e 2,4 m de largura em ambientes residenciais e de 2,4 m a 4,5 m de largura nos centros das cidades ou áreas comerciais com volumes elevados de pedestres.

Zona de mobiliário urbano

3 A zona de mobiliário urbano é definida como a parte da calçada entre o meio-fio e a faixa livre, em que são dispostos elementos de mobiliário e comodidades como iluminação, assentos, bancas de jornal, instalações de transporte coletivo, postes, canteiros de plantas e estacionamento de bicicletas. A zona de mobiliário urbano também pode conter elementos de infraestrutura verde, como jardins de chuva, árvores ou trincheiras de retenção.

Zona de amortecimento

4 A zona de amortecimento é definida como o espaço imediatamente ao lado da calçada e pode ser constituída por uma gama de diferentes elementos, dentre os quais as extensões de meio-fio, parklets, elementos de gestão de águas pluviais, faixas de estacionamento, suportes de bicicletas, estações de compartilhamento de bicicletas e ciclovias.

Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas, 2008.

Entretanto, a realidade de ambientes já consolidados e de sítios históricos – tombados ou não – muitas vezes não permitem uma requalificação total das calçadas, seja pela história e estrutura do entorno, pela dimensão da via ou outro motivo, comprometendo esse espaço importante. Assim, priorizando a mobilidade peatonal e a acessibilidade, é possível adequar esses espaços a partir da restrição de veículos motorizados, compartilhamento da via, entre outros, de maneira planejada e coordenada (BRASIL, 2015b).

Além das calçadas, os estacionamentos e paradas de ônibus também podem ser reformulados considerando a oferta de um número maior de vagas exclusivas-preferencialmente mais próximas aos acessos e/ou calçadas, locação de bolsões de estacionamentos intermediários aos destinos inclusos nas rotas; já nas paradas de

transporte coletivos, por exemplo, o dimensionamento maior de áreas de embarque e desembarque, estas com disponibilidade de mapas e informações em diferentes recursos linguísticos, abrigo contra intempéries e mobiliário adequado também indicam adequações promissoras à uma rota acessível.

2.6 INTERVENÇÕES EM SÍTIOS HISTÓRICOS

Sítios históricos combinam tradições, crenças, matérias, técnicas, entre outras características específicas de seu próprio tempo. Considerando a arquitetura feita para o homem padrão de suas épocas, esses sítios, em sua maioria, não apresentam cuidados com acessibilidade em sua concepção original. Consequentemente, apresentam barreiras arquitetônicas que comprometem e limitam a interação sociocultural e urbana do indivíduo. Ao passo em que são inseridos nas rotas turísticas, a adaptação à acessibilidade é necessária.

A instrução normativa nº 1 do IPHAN determina a compatibilização entre a preservação patrimonial e a supressão de barreiras, desde que

- a) As intervenções poderão ser promovidas através de modificações espaciais e estruturais; pela incorporação de dispositivos, sistemas e redes de informática; bem como pela utilização de ajudas técnicas e sinalizações específicas, de forma a assegurar a acessibilidade plena sempre que possível, devendo ser legíveis como adições do tempo presente, em harmonia com o conjunto;
- b) Cada intervenção deve ser considerada como um caso específico, avaliando-se as possibilidades de adoção de soluções em acessibilidade frente às limitações inerentes à preservação do bem cultural imóvel em questão;
- c) O limite para a adoção de soluções em acessibilidade decorrerá da avaliação sobre a possibilidade de comprometimento do valor testemunhal e da integridade estrutural resultantes. [...]. (IPHAN, 2003, p.3)

Muitas vezes as diretrizes de preservação e acessibilidade apresentam abordagens distintas e comprometem a transformação do espaço, por conseguinte, torna-se apenas um roteiro a ser cumprido na tentativa de adequar o local. Nesse caminho, a adaptação é feita desconsiderando a realidade do lugar e as demandas de manutenção e atualização das tecnologias assistivas, por exemplo. (REIS, 2016)

A vista disso, para evitar a falta de acessibilidade, deve-se sempre buscar adaptações alternativas e não excludentes - sejam casos simples ou complexos de

intervenção - que garantam espaços acessíveis e apresentem cuidados com a preservação do patrimônio, respeitando seu valor social, cultural, histórico e turístico.

No capítulo seguinte serão abordadas algumas intervenções relevantes em sítios históricos, em âmbito nacional e internacional. Estas, serviram como referências projetuais para as diretrizes finais do trabalho.

3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS



3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS EM ACESSIBILIDADE

A acessibilidade e o design universal são temas abordados em outros países há mais tempo, apresentando adequações e soluções projetuais interessantes para tornar suas cidades mais igualitárias. Desde atividades cotidianas a atividades turísticas, por exemplo, países como Espanha, Irlanda e Canadá, ganharam certo destaque para os seus projetos de acessibilidade.

Na Espanha, Ubierna (1996 apud RIBEIRO, 2008) considera notável a transformação do sítio histórico de Madri. As intervenções realizadas em diferentes elementos de urbanização como a garantia de faixas mínimas de circulação, supressão de estacionamentos, adaptação de passeios e rampas, atualização do mobiliário e a prioridade ao deslocamento peatonal garantem a melhoria ao acesso à cidade e democratização do espaço de maneira qualitativa. As figuras 15 e 16 demonstram a preferência ao pedestre com a rua exclusiva e as modificações de nivelamento do trecho carroçável e do passeio, o uso de piso tátil na identificação da faixa de pedestre.

Figura 15 - Trecho do entorno da Plaza Dos de Mayo, Madri.



Fonte: Google Maps, 2020.

Figura 16 - Trecho do entorno da Plaza Dos de Mayo, Madri.



Fonte: Google Maps, 2020.

Martínez-Campos (2000 apud RIBEIRO, 2008) destaca a intervenção e reestruturação da Plaza de Oriente, tendo a melhoria do entorno como foco principal. Entre as intervenções estão a prioridade ao pedestre, pavimentação em zonas distintas, plataformas e rampas (figura 17) que transformaram a praça e facilitaram a acessibilidade do lugar.

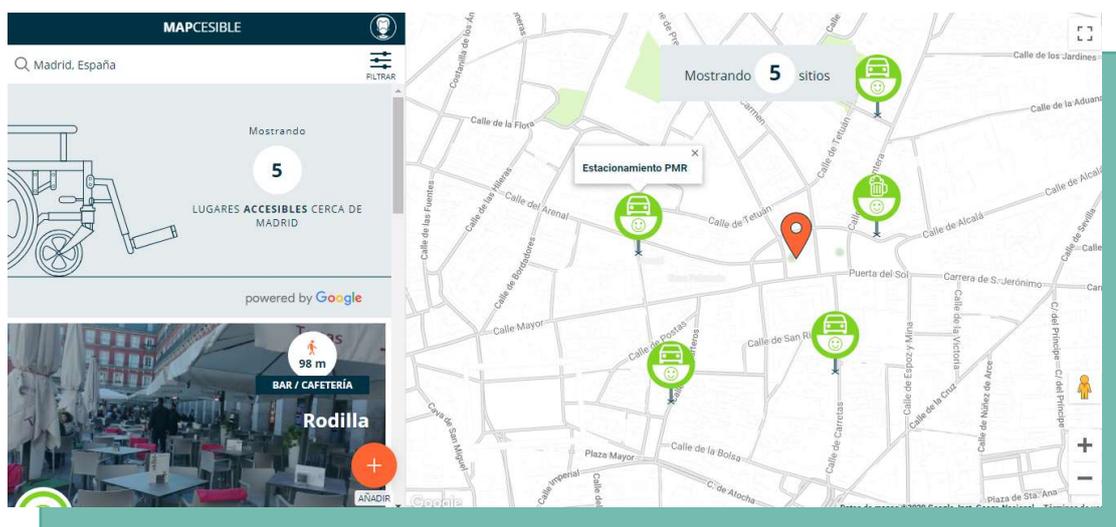
Figura 17 - Adaptação de acesso por rampa da Ópera da Plaza de Oriente, Madri.



Fonte: Google Maps, 2020.

Além da adaptação espacial de suas vias e passeios em várias cidades, a Espanha conta com a “Mapcesible” (figura 18), uma plataforma colaborativa com objetivo de mapear lugares acessíveis, com avaliação de suas estruturas e facilidades de acesso (INNOVA SPAIN, 2020).

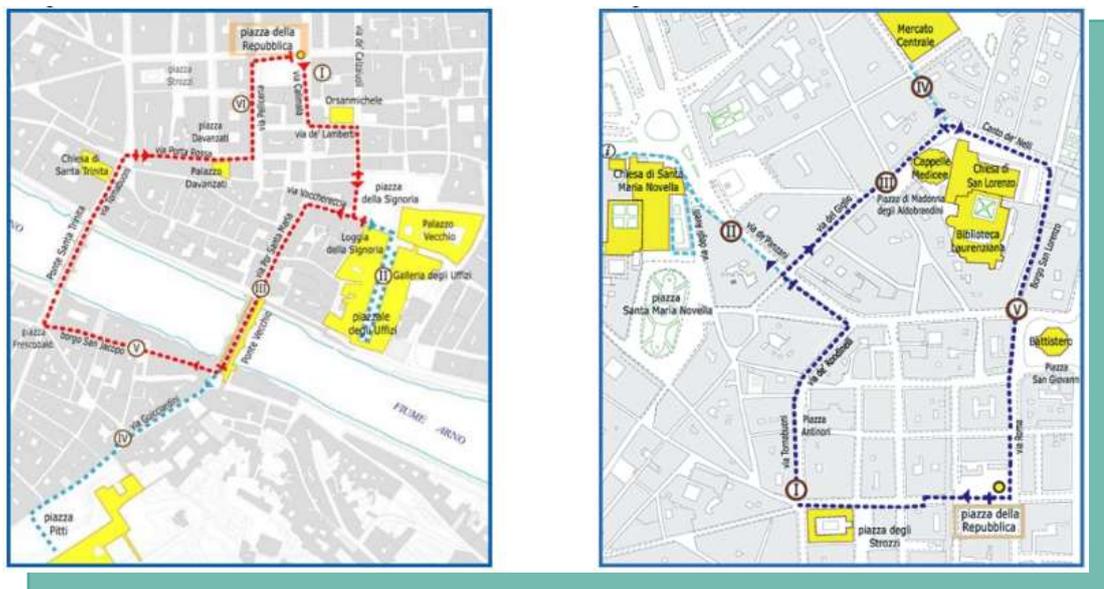
Figura 18 - Interface da plataforma Mapcesible.



Fonte: Mapcesible - Fundación Telefónica, 2020.

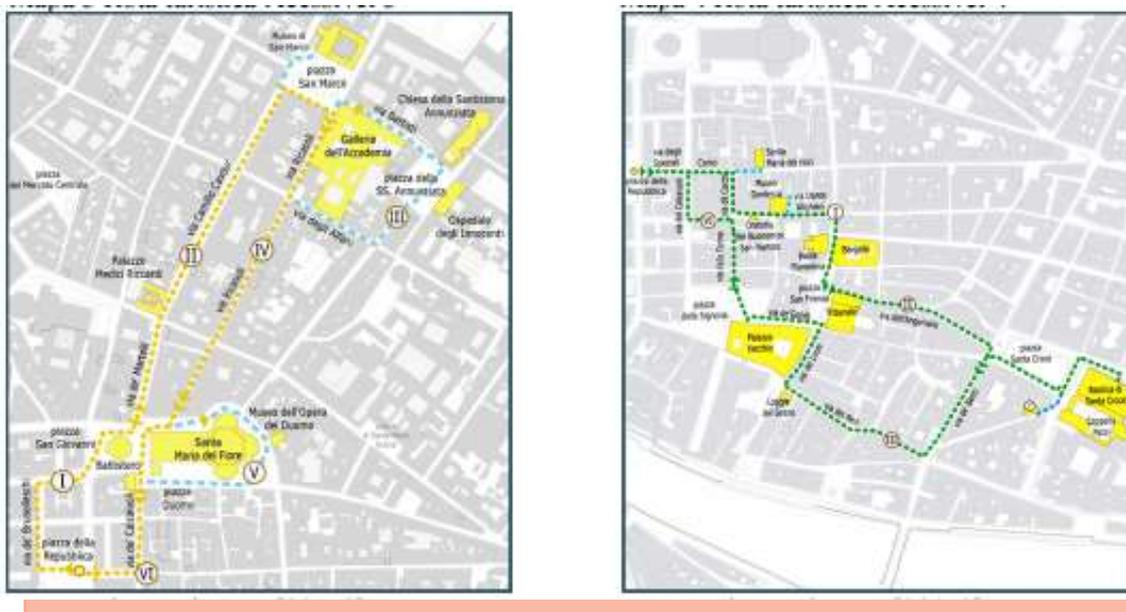
Na Itália, várias cidades passaram a incorporar a acessibilidade em seus espaços urbanos. Um exemplo disso é Florença, com seus museus e obras arquitetônicas e artísticas importantes, apresenta ruas e calçadas regulares além de rotas acessíveis através do projeto Viver Florença, que é dividido em quatro itinerários. Os itinerários integram grandes pontos turísticos da cidade dentre eles: a catedral Santa Maria del Fiore, a Igreja de Santa Maria Novella, o Palácio Vecchio e a Galeria Uffizi, conforme figura 19 e 20, possibilitando o acesso de pessoas com deficiência a estes espaços (REIS, 2016).

Figura 19 - Itinerários 01 e 02 da rota acessível em Florença - Vivere Firenze.



Fonte: Vivere Firenze apud Reis, 2016.

Figura 20 - Itinerários 03 e 04 da rota acessível em Florença - Vivere Firenze.



Fonte: Vivere Firenze apud Reis, 2016.

No Brasil, cidades como Pirenópolis (GO) e Salvador (BA) também apresentam adaptações de acessibilidade em seus centros históricos, melhorando a experiência de seus usuários. Pirenópolis (GO), assim como Florença, conta com quatro roteiros acessíveis, envolvendo pontos turísticos, edifícios e serviços públicos e o centro. Os roteiros são resultados do projeto “Pirenópolis sem barreiras, patrimônio para todos”,

que foi estruturado através da participação da comunidade e de ações de conscientização para criação das propostas, visando a melhoria da estrutura urbana e favorecendo a acessibilidade. Entre as modificações estão a eliminação de obstáculos e a construção de passarelas e travessias como na figura 21 (IPHAN,2014).

Figura 21 - Travessia de pedestre das Rua do Rosário e Rua Nova no Centro Histórico de Pirenópolis/GO.



Fonte: Google Earth, 2019.

Em Salvador (BA), o projeto foi iniciado com a proposta de revitalização do Centro Histórico - tombado em 1959 -, incluindo a construção de passeios acessíveis. Através de uma parceria entre as gestões municipal e estadual, a elaboração do projeto da rota acessível propôs a conexão entre alguns pontos importantes da região como o Terreiro de Jesus, o Cruzeiro de São Francisco, o Largo do Pelourinho e algumas ruas adjacentes - figura 22 - visando a implantação no estado e, posteriormente, a reprodução desse modelo a fim de ampliar a acessibilidade na cidade (REIS, 2016).

Figura 22 - Travessia de pedestre com rebaixo de calçada e em pedra da Rua Laranjeiras no Pelourinho - Salvador/BA.



Fonte: Google Earth, 2017.

Assim como em Pirenópolis, as intervenções em Salvador também englobam o nivelamento de travessias ao trecho carroçável e o alargamento de calçadas. Em ambos os projetos, a escolha de materiais já utilizados na pavimentação das ruas foi imprescindível para a manutenção da estética e preservação do patrimônio (IPHAN, 2014).

O capítulo a seguir apresenta as análises realizadas no centro histórico de Aracaju/SE. As análises resultam de levantamento fotográficos, passeios walkthrough, observações e entrevistas para embasamento das diretrizes e cenários propostos, considerando as necessidades e limitações do ambiente já consolidado.

4. ACESSIBILIDADE NO CENTRO DE ARACAJU



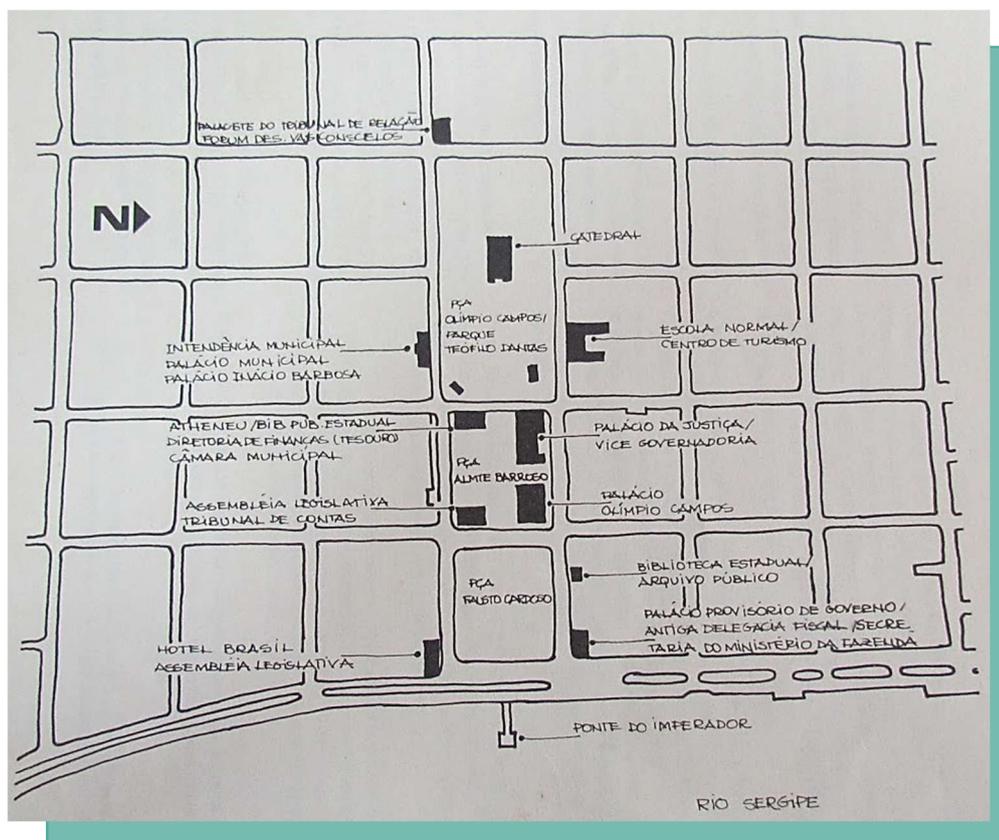
4. ACESSIBILIDADE NO CENTRO DE ARACAJU

O bairro Centro de Aracaju é um ponto crucial da história do município e do estado. Desde a fundação da cidade até os dias de hoje, seja em situações políticas ou econômicas, o bairro ainda exerce forte influência na dinâmica da cidade. Além de concentrar uma parcela de edificações que compõem o imaginário, o patrimônio e a identidade do município.

A cidade de Aracaju foi fundada em 1855, em função de fatores político-econômicos, a partir da transferência da capital de São Cristóvão. A transferência foi justificada pela necessidade de melhorar o escoamento da produção de açúcar e algodão, principais produtos de exportação da época. Para iniciar a consolidação da capital, Sebastião Basílio Pirro desenvolveu o traçado ortogonal, mais conhecido como tabuleiro de xadrez, de modo a facilitar a ocupação do território (SILVA, 2009).

A partir do estabelecimento do Quadrado de Pirro, a região - atualmente conhecida como centro da cidade - passou a se desenvolver conforme as necessidades da capital emergente. O crescimento e expansão ocorreram de maneira orgânica e desordenada durante os vinte anos seguintes à transferência da capital, sempre em função do rio e das atividades exercidas no porto. Apesar disso, o quadrado de Pirro passa a situar o polo político-administrativo-religioso com a Catedral Metropolitana, o Palácio do Governo e o edifício dos Correios, e outros edifícios importantes como mostra a figura 23, além de passar a receber investimentos para melhorias urbanísticas da área (BARBOZA, 1992).

Figura 23 - Representação do Quadrado de Pirro com as primeiras edificações relevantes da região central de Aracaju/SE.



Fonte: Barboza, 1992 - Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe.

Com o passar dos anos, o centro de Aracaju passa a se fortalecer a partir das novas dinâmicas, aproximando-se da paisagem conhecida atualmente. Espaços como as praças Olímpio Campos e Fausto Cardoso ganham destaque social, muito embora já existissem, construindo a espacialidade do centro histórico onde é possível encontrar as tradições culturais e arquitetônicas da cidade até então (BARBOZA, 1992). Nesse contexto, entre as décadas de 1920 e 1950, os mercados Antônio Franco e Thales Ferraz são construídos, ampliando a dinâmica econômica da região e consolidando a paisagem do centro (Figura 24).

Figura 24 - Centro de Aracaju - metade do séc. XX.

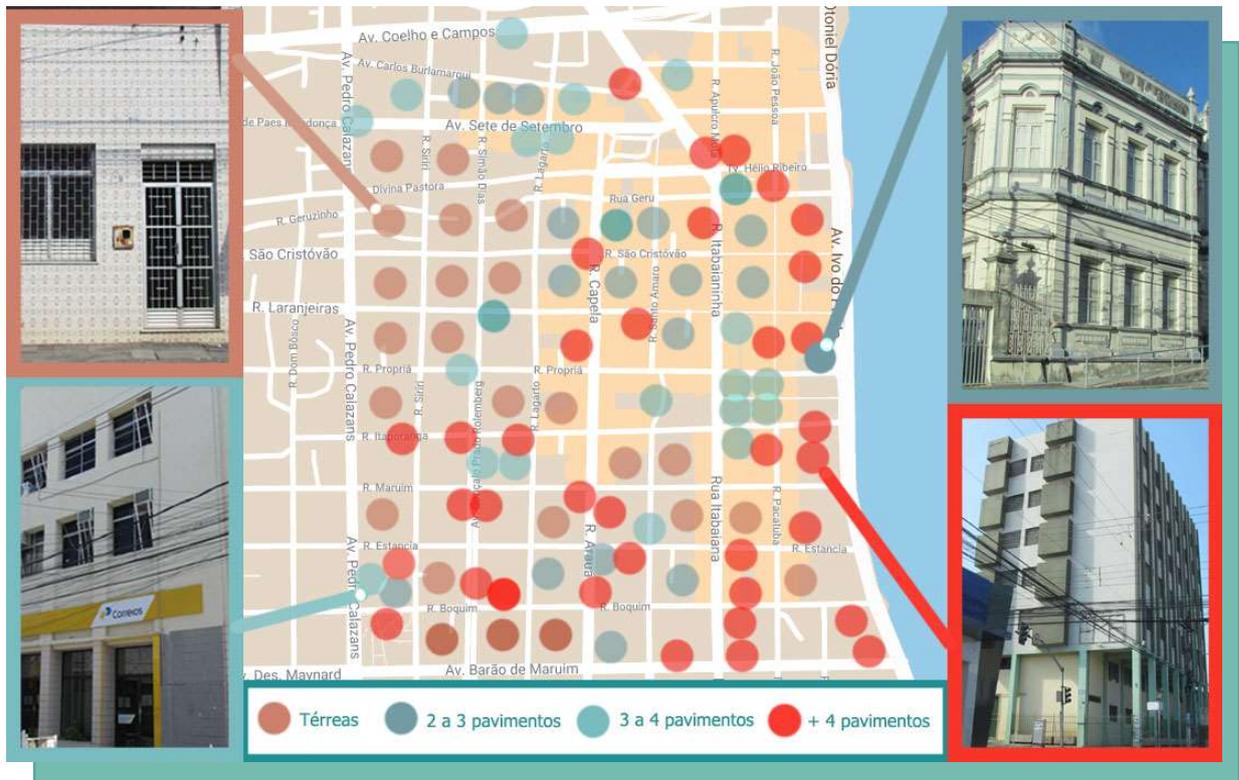


Fonte: Reino de Clio. Disponível em: <http://reino-de-clio.com.br/Aracaju-160-Anos.html>

A escolha da região para estudo deste trabalho ocorreu a partir da relevância histórica da mesma na construção da própria cidade, da identidade cultural e afetiva dos cidadãos e da influência cultural e econômica que exerce. Essa influência pode ser observada na ligação de Aracaju com as demais sedes municipais do estado - através de rodovias e da rodoviária Governador Luiz Garcia - e na concentração de atividades comerciais e serviços públicos e privados disponíveis que fortalecem a centralidade do lugar, demandando uma infraestrutura maior para acolher um volume maior de pessoas (ARACAJU, 2014).

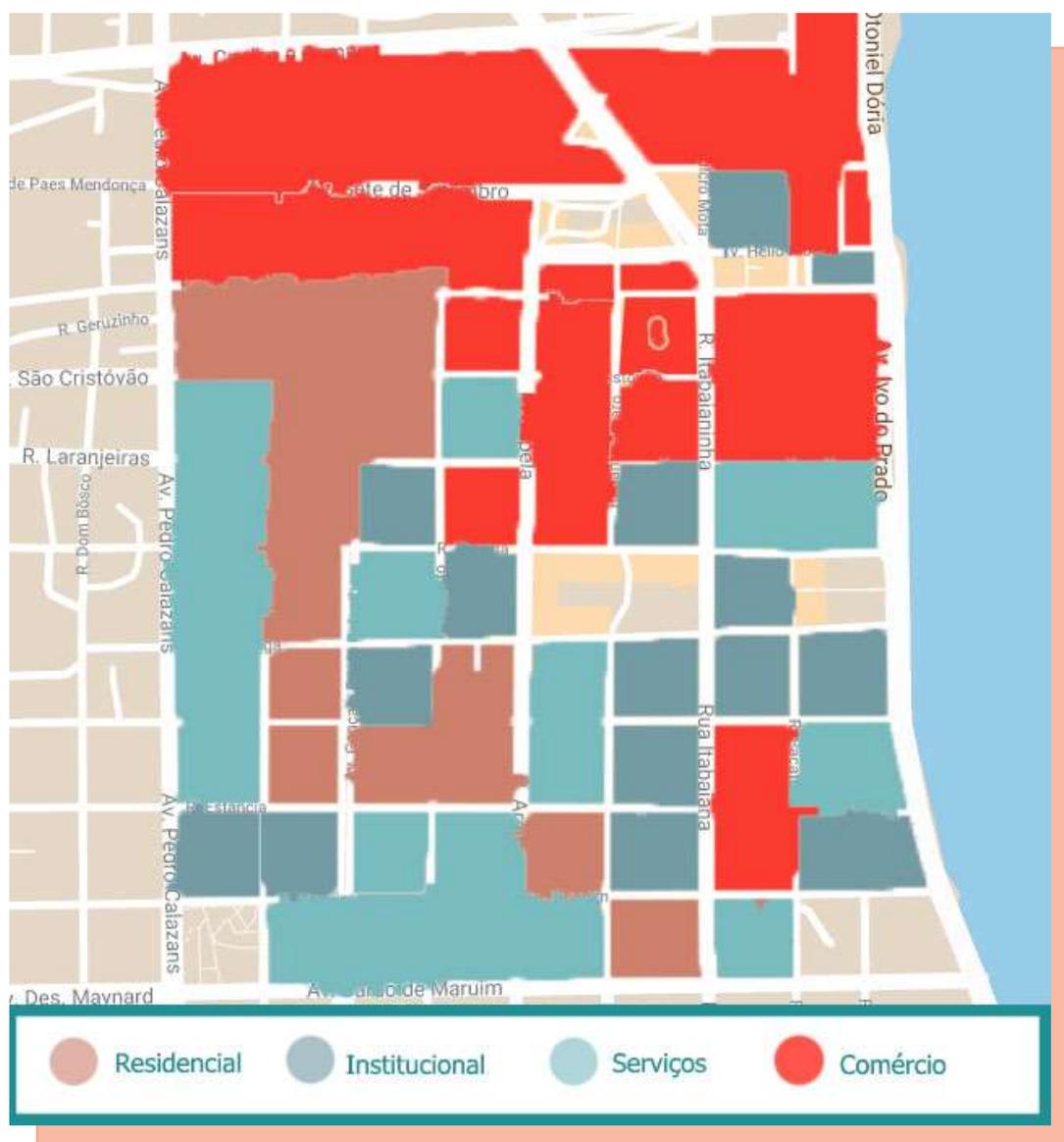
Atualmente, o bairro Centro é delimitado pelas avenidas Barão de Maruim, Ivo do Prado, Pedro Calazans e Coelho e Campos. Nas figuras 25 e 26 pode-se observar a variedade tipológica do bairro e as atividades desenvolvidas, tais quais escolas, clínicas e comércios.

Figura 25 - Mapa de tipologias do Bairro Centro - Aracaju/SE.



Fonte: Google My Maps, 2020. Editada pela autora.

Figura 26 - Mapa de Uso e Ocupação do Solo do bairro Centro - Aracaju/SE.



Fonte: Google My Maps, 2020 - Editada pela autora.

Mesmo com o desenvolvimento de outras áreas da cidade e, conseqüentemente, um esvaziamento de residências, o centro ainda possui uma participação considerável no setor de serviços, comércio e indústrias, com um índice de 45,45% de concentração desses usos (ARACAJU, 2014), sendo também uma área de consumo de classes de menor poder aquisitivo, tanto da capital como dos interiores.

Dentro dessa região, encontra-se o Centro Histórico de Aracaju, objeto deste trabalho, que está compreendido em uma Área de Interesse Urbanístico e tem como diretriz de ocupação a resolução da falta de espaços comunitários de convívio e lazer conforme Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável de Aracaju (2008).

Seguindo o panorama geral do bairro, na região e adjacências estão localizadas algumas edificações de grande valor patrimonial como o Palácio Olímpio Campos, o Museu do Artesanato (mais conhecido como Rua Vinte e Quatro Horas) e o Centro de Cultura e Arte (figura 27), sendo algumas destas edificações tombadas. Dessa forma, o centro histórico prova-se como destino turístico significativo, ampliando a importância da região e da necessidade em torná-la mais acessível.

Figura 27 - Edificações de valor histórico e patrimonial em Aracaju/SE.



Fonte: Arquivo pessoal, 2019 - Editada pela autora.

Para além das suas edificações imponentes e históricas, o centro histórico de Aracaju também se expressa no prolongamento de suas ruas. Ruas como a antiga Rua da Aurora (atual Av. Ivo do Prado), Rua de Japarutuba (atual Rua João Pessoa), Avenida Barão de Maruim e a rua de Laranjeiras fizeram parte da consolidação da região central da cidade e continuam como referências na cartografia e no turismo até hoje.

A Rua de Japarutuba, atual rua João Pessoa, acompanhou o crescimento da cidade e também passou por transformações importantes ao longo desses anos. Nos dias de hoje, a rua exerce forte função de via de ligação no perímetro do centro histórico, atravessando também boa parte do bairro fora do perímetro histórico. Porém, Porto (2003 apud SILVA, 2009) aponta uma rua primordialmente residencial, conseguindo esse caráter de ligação após o desenvolvimento dos bairros Industrial e Santo Antônio.

Ao longo dos anos 20 começa a mudar o uso do solo; as casas comerciais vão se instalando e expulsando as residências das famílias de elite, que passam a migrar para o bairro São José. Muitas das novas lojas da Rua de Japarutuba vieram da Rua da Frente (Porto, 2003, p.114) o que atesta o referido deslocamento de eixo, que não é apenas no âmbito das funções urbanas (predominância do uso comercial), mas de maneira especial no âmbito da vida social (SILVA, 2009, p.118)

Embora tenha sido criada para atender demandas da elite, a Rua João Pessoa transformou-se para receber as demandas da vida social, incluindo um público mais diversos nas décadas seguintes. Seu papel de conexão entre o centro e bairros localizados ao norte foi expandido ao situar bares, cinemas, teatros, além de ser acesso à praça Olímpio Campos - com o Parque Teófilo Dantas, a Catedral Metropolitana e o Aquário.

Apesar de ainda estar viva, em partes ou completamente, a história e memória desses espaços precisam continuar sendo preservadas e perpetuadas entre os cidadãos e os visitantes. É nesse cenário que a melhoria e aplicação da acessibilidade em sítios históricos exerce sua maior função: permitir o acesso físico, intelectual, imagético e sensorial a esses lugares, motivando a vivência do espaço urbano e da cidade.

4.1 DIAGNÓSTICO DA ÁREA

O diagnóstico da área foi realizado em duas etapas distintas, baseado nas técnicas de passeio *walkthrough*⁴ e entrevistas. O passeio *walkthrough* trata-se de um método de avaliação do ambiente construído a partir de observações e entrevistas e/ou anotações. Estas podem considerar os pontos positivos ou negativos do ambiente, assim como as considerações dos participantes e outras informações relevantes de acordo com o pesquisador. O percurso pode ser complementado com fotografias, desenhos, vídeos e outras mídias que ampliem a análise do ambiente (RHEINGANTZ et al., 2009).

Ainda de acordo com Rheingantz et al. (2009), a entrevista, destinada à segunda etapa do diagnóstico, trata-se de relatos verbais registrados a partir do contato direto entre o pesquisador e o participante. Podem ser determinadas de maneira estruturada, semiestruturada ou não estruturada. Os resultados podem explicitar resultados qualitativos, quantitativos ou os dois, possibilitando diversas análises e complementando informações colhidas através de outros métodos. Para esse trabalho, a entrevista foi semiestruturada, com perguntas sobre a relação dos usuários com a região do centro histórico de Aracaju, direcionada a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, visando um planejamento participativo quanto às propostas apresentadas.

Na primeira etapa do diagnóstico, a partir de visitas in loco e levantamento fotográfico, já foi possível perceber algumas problemáticas em relação à chegada, caminhabilidade, autonomia e segurança.

A análise foi realizada dentro do perímetro do centro histórico (figura 28), incluindo as ruas perpendiculares e adjacentes, com destaque em algumas áreas de maior concentração de pedestres e atividades turísticas.

⁴ Palavra Inglesa que pode ser traduzida como passeio ou entrevista acompanhado. Por seu reconhecimento mundial, mantém-se a sua designação original em Inglês. (RHEINGANTZ et al., 2009)

para o manuseio da plataforma; além disso, os desníveis entre os passeios públicos e a estrutura do veículo também impedem o acesso seguro ao transporte (figura 30).

Figura 29 - Ônibus intermunicipal sem recurso acessível.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Figura 30 - Desnível entre passeio e veículo para embarque e desembarque



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

No caso dos veículos particulares, apesar de contar com vagas exclusivas para pessoas com deficiência e idosos, estas são localizadas no sentido perpendicular ao trecho carroçável e delimitadas de maneira inadequada ao embarque e desembarque (figura 31), conforme sugere a NBR 9050 (ABNT, 2015). As áreas para embarque e desembarque que são isoladas das vagas também apresentam desníveis entre a via e as calçadas aumentando o risco de acidentes (figura 32), sendo esse impasse também aplicado à chegada por meio de táxis.

Figura 31 - Vagas exclusivas inadequadas à NBR 9050/2020.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Figura 32 - Desembarque inadequado e em área de risco



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Quanto à caminhabilidade, é possível associar a segmentação e as condições das calçadas ao conforto durante o percurso, segurança e autonomia do usuário. A maioria das calçadas observadas não possuem dimensões favoráveis ao passeio e, portanto, não permitem a divisão em zonas de edificação, zona livre e zona de mobiliário (figura 33), conforme indica o Guia Global de Desenho de Ruas. A situação é agravada com a presença de vendedores ambulantes nas calçadas, obstruindo o fluxo peatonal (figura 34).

Figura 33 - Calçada sem zoneamento e sem faixa de passeio livre na Rua João Pessoa - Aracaju/SE.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Figura 34 - Calçada ocupada e rampa inadequada à NBR 9050/2020.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Ainda é possível perceber a irregularidade das pavimentações e a falta de manutenção em vários trechos e de diversas formas. Ao longo da rua João Pessoa encontram-se pavimentações sem manutenção, buracos e grelhas de escoamento pluvial danificados oferecendo risco ao transeunte (figura 35). Os desníveis entre o trecho carroçável e os passeios também interferem na segurança e na autonomia do usuário. Para vencer essas alturas, alguns trechos contam com a presença de rampas de acesso, ainda que estejam executadas de maneira inadequada, sem respeitar as inclinações ideais e distanciamentos necessários (figura 36). Já em outros trechos, apesar de existir uma rampa de acesso, este acaba prejudicado em dias chuvosos pelo fato de o nível da via de rolamento ser superior ao nível da calçada, atrapalhando o escoamento completo das águas pluviais em épocas chuvosas (figura 37).

Figura 35 - Calçadas danificadas que dificultam o passeio livre e seguro na região dos mercados - Aracaju/SE.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Figura 36 - Desnível em travessia no cruzamento entre as ruas Itabaianinha e Geru - Aracaju/SE.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

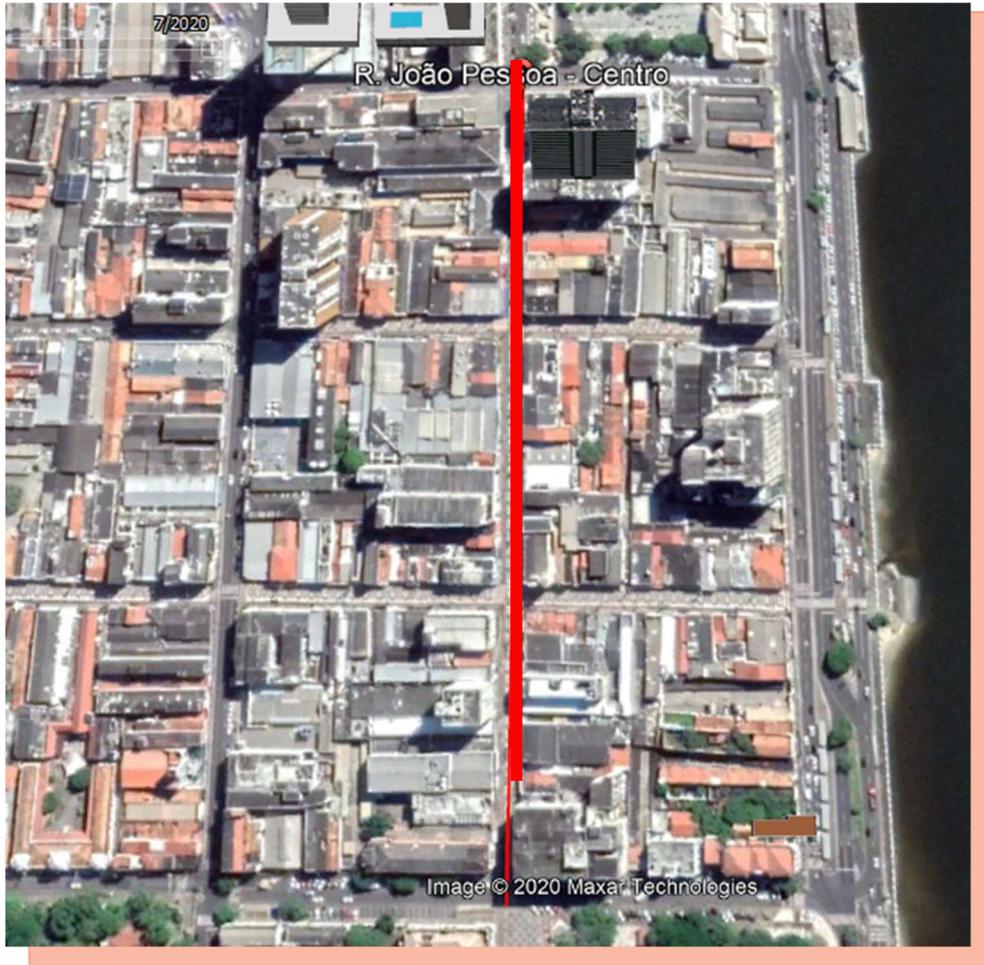
Figura 37 - Travessia com nível de calçada abaixo do nível do leito carroçável - Aracaju/SE.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Apesar do centro histórico ser majoritariamente plano, o percurso pode apresentar distâncias consideráveis, como os trezentos metros entre as praças General Valadão e praça Olímpio Campos, com um passeio monótono, sem arborização e com poucos locais de descanso para diminuir o impacto da caminhada na experiência do usuário (figura 38).

Figura 38 - Extensão do calçadão da Rua João Pessoa - Aracaju/SE.



Fonte: Google Earth, 2020 - Editado pela autora.

Em relação a outras deficiências além da física, a acessibilidade é inexistente. Embora algumas partes do trajeto possuam piso tátil (figura 39), a execução apresenta falhas como o pouco contraste entre a pavimentação e o próprio piso, além de não seguir uma lógica espacial que facilite o passeio da pessoa com deficiência visual ou baixa visão. Também não consta a existência de outros serviços, produtos e recursos assistivos para facilitar ou melhorar o uso do espaço por pessoas com deficiência visual, auditiva, mental ou múltiplas.

Figura 39 - Piso tátil existente e inadequado à NBR 9050/2020.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Desta forma, nos levantamentos fotográficos realizados até agora, pode-se observar as problemáticas existentes na área de estudo de maneira prática, observando também a interação dos usuários presentes nos dias em que os levantamentos foram feitos. Entre percursos mais distantes para garantir o mínimo de conforto e paradas para solicitação de informação, o usuário sofre em diversos níveis ao caminhar pela região, escolhendo muitas vezes ocupar o trecho carroçável para evitar obstáculos nas calçadas.

Também é notável, em pequena escala, uma preocupação com a acessibilidade e a adequação dos espaços, ainda que as providências tomadas tenham sido executadas de maneira inadequada e não compreenda a acessibilidade verdadeiramente. Na tabela a seguir, é possível observar a relação entre os

componentes de acessibilidade espacial e a realidade encontra na região central de Aracaju, permitindo o planejamento de intervenções de maneira mais qualitativa.

Tabela 02 - Quadro síntese de problemáticas e potencialidades em relação aos componentes de acessibilidade espacial dos percursos realizados nos levantamentos fotográficos.

Análises - Levantamento fotográfico		
Componentes	Problemáticas	Potencialidades
Orientação Espacial	<ul style="list-style-type: none"> • Sinalização precária; • Identidade arquitetônica pouco diversificada; • Cruzamento de fluxos distintos; entre outros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de pisos e mapas táteis; - Melhoria nas sinalizações; - Construção de Posto de Informações.
Comunicação	<ul style="list-style-type: none"> • Poluição Sonora; • Ausência de informações claras; • Ausência de tecnologias assistivas, entre outros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação de tecnologias assistivas; - Utilização de linguagens alternativas como braille, libras, iconografia, entre outras.
Deslocamento	<ul style="list-style-type: none"> • Desníveis; • Superfícies com materiais irregulares; • Pavimentações danificadas; • Obstrução por mobiliários; • Longas distâncias, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Uso de rampas; - Uso de materiais adequados; - Manutenção periódica; - Locação adequada de mobiliários; - Pontos de parada/repouso, entre outros.
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Obstrução de equipamentos; • Dependência de terceiros para uso; etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Locação em áreas livres e específicas; - Planejamento para autonomia; - Oferecimento de instruções de uso.

Fonte: Dischinger, Bins Ely e Piardi, 2012 - Editado pela autora.

Na segunda etapa do diagnóstico, foi desenvolvido um roteiro específico para a entrevista de usuários com deficiências, pessoas de mobilidade reduzida e idosos. O roteiro aborda questões básicas sobre o entrevistado acerca de sua naturalidade, seu conhecimento sobre o Centro de Aracaju e sua relação com este espaço em

frequência, percepção e opiniões. Os entrevistados apresentaram-se como idosos e pessoa com deficiência visual e afirmaram que conhecem a região do centro, mesmo que não possuam tantas conexões com a área.

Quando perguntados sobre a relação com o centro, a maioria deles contou que já frequentou o bairro constantemente quando mais jovens, mas atualmente a relação tem sido apenas comercial. As visitas ocorrem em casos específicos como compras no mercado municipal ou lojas de papelaria, e com isso, foi possível perceber uma vivência limitada do espaço em função do horário comercial (das 08h00 às 18h00), evidenciando também a não utilização desse espaço no turno da noite.

Assim como o observado durante o passeio *walkthrough* e levantamento fotográfico, a segurança do usuário no acesso e na vivência do espaço é um ponto crítico. Desde a estrutura e qualidade das calçadas, que compõem o deslocamento, de acordo com Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), até a ausência de semáforos sonoros e sinalizações adequadas que comprometem a segurança do pedestre e conseqüentemente, sua autonomia. O desnível entre as calçadas, obstruções e pavimentações danificadas foram os itens mais citados entre os entrevistados acerca dos passeios públicos. Sobre as sinalizações, um dos respondentes relatou que

“Eu sinto dificuldade de me locomover, até hoje eu nunca fui ao Centro sozinha. Sozinha, sozinha, pra andar no Centro eu nunca fui porque eu sinto essa insegurança mesmo de não saber aonde eu estou indo. E eu posso dizer isso porque eu viajo para outros lugares sozinhas e eu passeio pelo centro dessas cidades sozinha, entendeu?” (2021, APÊNDICE C).

Segundo o respondente, não se trata apenas de ampliar a quantidade de sinalizações e semáforos, mas também de melhorar a qualidade destes, como aumento de fontes, melhor localização para facilitar a leitura; métodos alternativos como sinalizações orientativas e de localização grafadas no chão, por exemplo, podem fazer a diferença.

Foi perceptível também, a importância da desconstrução das barreiras atitudinais, que perpetuam a associação da incapacidade à deficiência. A deficiência ocorre em um espaço e/ou ambiente que não oferta as ferramentas necessárias para seu uso. Esse espaço pode surgir em um contexto onde não se considera a diversidade humana, considera-se apenas uma possibilidade de acesso, entre outros exemplos, que corroboram com as barreiras atitudinais. Desta maneira, repensar a forma de planejar e organizar espaços, sejam eles públicos ou privados, transforma

efetivamente sua construção e utilização, como é o caso da Espanha, Itália e Irlanda, que conseguem ofertar ambientes universais para todos os usuários, considerando as necessidades distintas de sua população.

A respeito de modificações no centro histórico de Aracaju, as repostas foram unânimes em relação à qualidade do espaço. Os participantes citaram a melhoria das pavimentações de calçadas, mais rampas, placas orientativas em maior quantidade e letras maiores; áreas de descanso e paradas de ônibus mais informativas e mais bem dimensionadas.

Com as entrevistas, percebe-se também a relevância do planejamento participativo como método de concepção. Para além da concepção do espacial a partir do conhecimento teórico e técnico, seguindo normas e cartilhas, a experiência de usuários, sejam elas positivas ou negativas, permitem uma interpretação distinta desses lugares. É a partir disso, que se possibilita a expansão das ideias e soluções para os problemas expostos, principalmente enquanto espaços já consolidados.

“Quando analisamos o porquê de alguns países terem mais garantidos os direitos de acesso e uso da urbe, de edificações, de mobiliários e equipamentos, verificamos que não é apenas por questões políticas e econômicas. A questão da consciência profissional, da formação e capacitação de todos os técnicos envolvidos no planejamento e construção destes espaços é fundamental” (CAMBIAGHI, 2017, p.99)

Dessa forma, ter o contato e entender as vivências de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida aproxima não só profissionais e técnicos na construção civil, mas também cidadãos e outras pessoas envolvidas nos processos construtivos da sociedade e proporciona o debate e a desconstrução de barreiras atitudinais, que exercem grande influência no convívio e no ambiente construído.

5. DIRETRIZES E CENÁRIOS



5. DIRETRIZES E CENÁRIOS

Para promover e permitir acessibilidade em sítios históricos é preciso muito cuidado. Trata-se de um processo que envolve a integridade do ser humano enquanto cidadão, do espaço e da história desse lugar e seus acervos e componentes. Conciliar todas as demandas e exigências desses aspectos - garantindo sua segurança e autonomia; condições de habitabilidade e conservação - implica na compreensão dos contextos em que esses objetos estão inseridos, suas finalidades, estruturas, composições arquitetônicas e urbanísticas para uma investigação completa e satisfatória, atendendo as necessidades do local e promovendo acessibilidade.

Diante disso, o presente trabalho visa conectar alguns dos principais pontos da história da cidade de Aracaju com cenários de uma rota acessível, possibilitando a autonomia e segurança ao usuário, eliminando barreiras e garantindo o uso do espaço público do Centro Histórico. Para isto, são utilizados alguns dos princípios do desenho universal de acordo com Cambiaghi (2017) e Carletto (2016), anteriormente citados, como:

- Uso Igualitário para que todos os usuários possam usufruir do percurso e dos equipamentos disponibilizados;
- Uso Conhecido para garantir comunicação eficaz entre o usuário e o centro;
- Uso Intuitivo para assegurar a autonomia;
- Uso Seguro para minimizar erros e risco de acidentes durante o percurso;
- Uso abrangente para respeitar e dimensionar espaços apropriados a diversos usuários.

Somado a isso, os componentes da acessibilidade espacial conforme Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), acerca da orientação espacial, deslocamento, comunicação e uso e as instruções técnicas dispostas nas NBR 9050 (2020) e NBR 16537 (2016) para o planejamento das intervenções a seguir a fim de garantir uma proposta coerente, acessível e executável.

As diretrizes de intervenção foram determinadas a partir das análises anteriores, considerando os elementos pertinentes a rotas acessíveis externas, sendo eles:

- Acessos;
- Faixas de travessia;

- Calçadas;
- Pontos de apoio/informações.

5.1 DIRETRIZES

. ACESSOS

- As rotas externas devem garantir condições de uso com segurança, conforto e autonomia do usuário, possuindo seu planejamento e execução de acordo com as dimensões, inclinações, rebaixamentos, materiais e sinalizações visuais, táteis e sonoras de acordo com a NBR 9050 (ABNT, 2020) e NBR 16537 (ABNT, 2016).
- Deve haver áreas de embarque e desembarque com faixas de circulação livre, garantindo a segurança do indivíduo; em locais de travessia, estes devem conter semáforos com sinais sonoros, visuais e/ou vibratórios que facilitem e assegurem a travessia de pedestres; as guias e calçadas devem ter tratamento adequado para a supressão de obstáculos, seja pelo rebaixamento da guia ou pela elevação da faixa de pedestre conforme NBR 9050 (ABNT, 2020).
- As vagas reservadas para pessoas com deficiência e para idosos devem estar localizadas próximas a entrada principal, garantindo sua integração a rota acessível existente ou mais próxima, a fim de minimizar as distâncias; devem constar também em quantidade mínima previstas na NBR 9050 (ABNT, 2020).
- As sinalizações principais de acessos e primeiro reconhecimento do ambiente devem ser instaladas de maneira prática, visível e estratégica, facilitando o acesso ao público, sempre associada a sinalizações táteis e sonoras, permitindo o entendimento da área pelo maior número de usuários possível.

. FAIXAS DE TRAVESSIA

- As faixas de travessia devem possibilitar a passagem segura e autônoma dos usuários, sendo realizada através de rebaixamento de guias e elevação das faixas de pedestre.

- Devem apresentar sinalizações táteis localizadas paralelamente à faixa, quando dos desníveis e rebaixamento de guias; devem ser instaladas perpendicularmente à travessia para garantir o deslocamento seguro de acordo com a NBR 16537(2016).
- Os cruzamentos devem conter semáforos sonoros e visuais ou visuais e vibratórios como método de orientação espacial e segurança aos usuários.

. CALÇADAS

- Devem ser desenvolvidas com pavimentação antiderrapante, firme, antitrepidante; possuir sinalização visual de cor contrastante em desníveis, sarjetas e quaisquer mobiliários que a componha, sinalização tátil de alerta no seu início e término, a partir das travessias respeitando todas as dimensões e declividades estabelecidas na NBR 9050 (ABNT, 2020).
- As calçadas devem possuir largura mínima de 2 metros, a fim de garantir seu zoneamento entre faixa de serviço, faixa livre e faixa de transição.
- Devem apresentar uniformidade quanto seus níveis, minimizando obstáculos e desníveis.
- As calçadas devem estar integradas aos estacionamentos, pontos de ônibus e ao percurso principal da rota acessível.

. PONTOS DE APOIO/INFORMAÇÕES

- Sugere-se a criação de pontos de informações em lugares estratégicos, equipados com tecnologias assistivas que prestem suporte ao usuário através de telefones e computadores acessíveis, mapas e mapas táteis facilitando a orientação espacial no ambiente e a interpretação das informações necessárias para a sua vivência com autonomia e segurança.
- Presença de sinalização luminosa, tátil, pictórica, gráfica, alfabética e numérica para identificação dos espaços e usos sempre que possível.

- Uso do piso tátil de alerta para sinalizar situações de risco para o usuário, piso guia para indicar possíveis caminhos e evitar obstáculos ainda existentes; utilizar-se de contrastes de cores e texturas a fim de garantir a interpretação adequada das pessoas com baixa visão.
- A capacitação de servidores para leitura e interpretação de linguagens alternativas como LIBRAS e Braile, a fim de facilitar e garantir a comunicação com pessoas com deficiência auditivas e visual, respectivamente.

5.2 CENÁRIOS

Com base nos estudos e diagnósticos realizados anteriormente, propõe-se os cenários a seguir, sugerindo ações e alterações a fim de facilitar o uso do espaço do centro e o acesso às edificações históricas desse entorno por todas as pessoas. As pranchas apresentadas contêm desenhos técnicos com a indicação de problemáticas, adequações, modificações e perspectivas caracterizando o antes e depois das áreas escolhidas.

As propostas são baseadas na execução da rota acessível ao calçadão da rua João Pessoa, partindo do Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia – trecho 01 -, alcançando os edifícios dos Mercados Thales Ferraz e Antônio Franco – trecho 02 - e a praça Fausto Cardoso – trecho 03 - (figura 40). A indicação é dada pela concentração de pessoas nesse trajeto, em função dos serviços e comércios ali localizados, além da proximidade com o terminal rodoviário que é responsável pela integração municipal e intermunicipal, fortalecendo o acesso ao trajeto. As mudanças indicadas podem ser observadas na tabela 03, delimitadas de acordo com os trechos da rota acessível proposta.

Figura 40 - Delimitação da área de intervenção - Aracaju/SE.



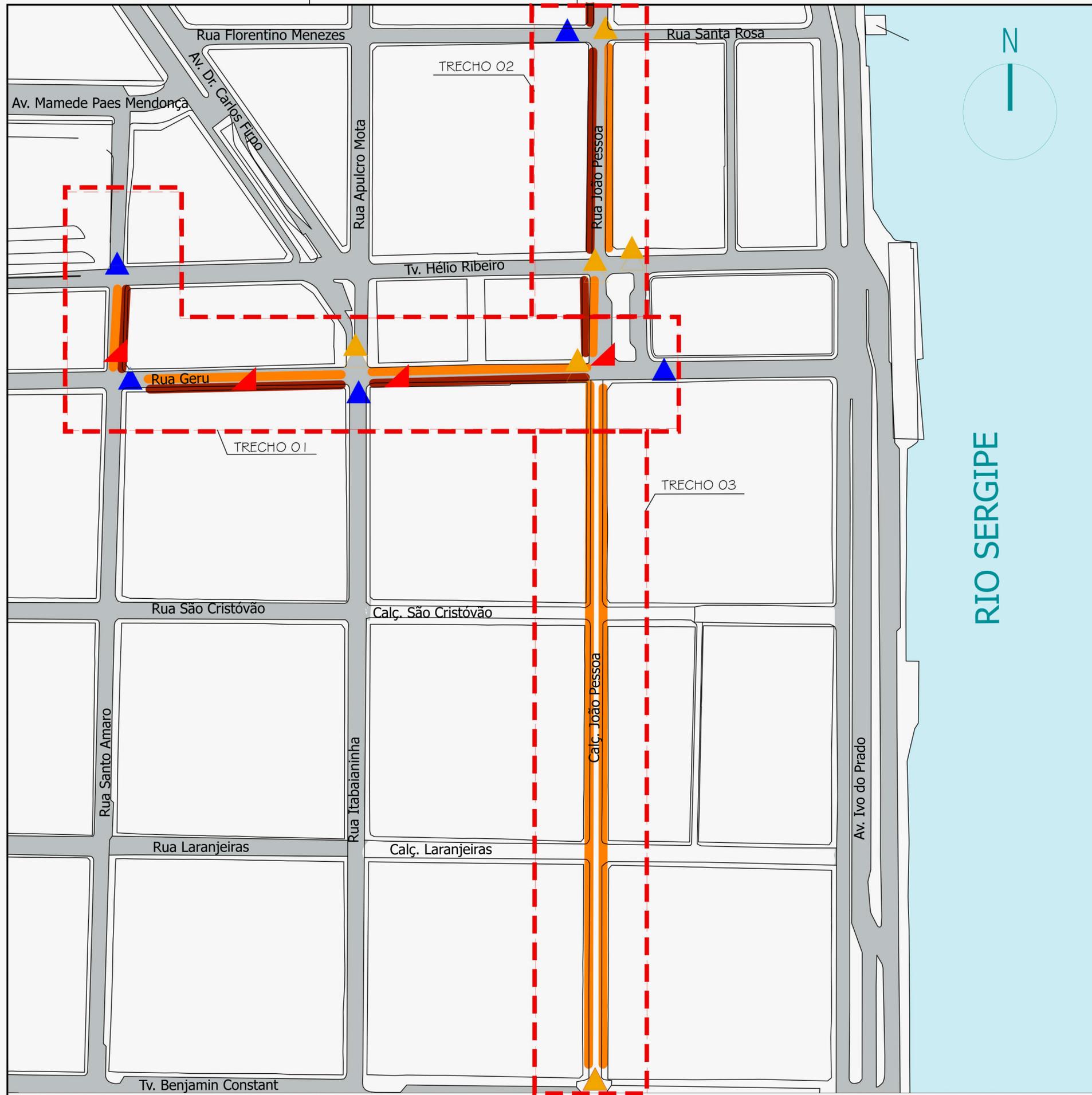
Fonte: Google My Maps, 2020 - Editado pela autora.

Tabela 03 - Resumo de propostas de intervenção baseadas em normas e análises realizadas.

PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO			
	Trecho 01	Trecho 02	Trecho 03
Estacionamentos	-	<ul style="list-style-type: none"> • Redistribuição das vagas para pessoas com deficiência; • Criação da faixa de circulação segura; • Melhoria na sinalização. 	
Faixas de Travessias	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria na sinalização; • Nivelamento das calçadas; • Execução adequada de rampas; • Instalação de semáforos sonoros e visuais; 	<ul style="list-style-type: none"> • Construção de faixas elevadas; • Execução adequada de rampas; • Instalação de semáforos sonoros e visuais; • Melhoria da sinalização. 	<ul style="list-style-type: none"> • Execução adequada de rampas; • Instalação de semáforos sonoros e visuais; • Melhoria da sinalização.
Calçadas	<ul style="list-style-type: none"> • Restauração das calçadas; • Nivelamento dos passeios; • Execução adequada de rampas; • Instalação de semáforos sonoros e visuais; • Melhoria da sinalização; • Instalação de pisos táteis; • Supressão de vagas; • Alargamento da calçada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Restauração das calçadas; • Execução adequada de rampas; • Instalação de pisos táteis; • Supressão de vagas; • Alargamento da calçada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Execução adequada de rampas; • Instalação de pisos táteis; • Criação de faixa livre de circulação; • Supressão de desníveis;
Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria na sinalização viária e orientativa; • Informação e integração de percursos; • Melhorias nas áreas de embarque/desembarque; • Execução de rampas adequadas; • Disponibilidade de vagas exclusivas a pessoas com deficiência. 		
Pontos de apoio	<ul style="list-style-type: none"> • Criação de quiosques de informações/informações turísticas, equipados com banheiros acessíveis, telefones para pessoas com deficiência auditiva, intérpretes, mapas táteis e materiais complementares de orientação; criação de pontos de descanso entre os trechos com mobiliário adequado. 		

Fonte: Editado pela autora, 2020.

Inicialmente, a prancha 01 apresenta os trechos analisados e escolhidos para a intervenção, bem como as problemáticas encontradas durante o levantamento fotográfico e entrevistas, onde é possível identificar a ausência de sinalização orientativa como também: ausência de rampa de acesso; rampas de acesso inadequadas; Calçadas inadequadas (por dimensão; pavimentação; conservação); desníveis.



LEGENDAS

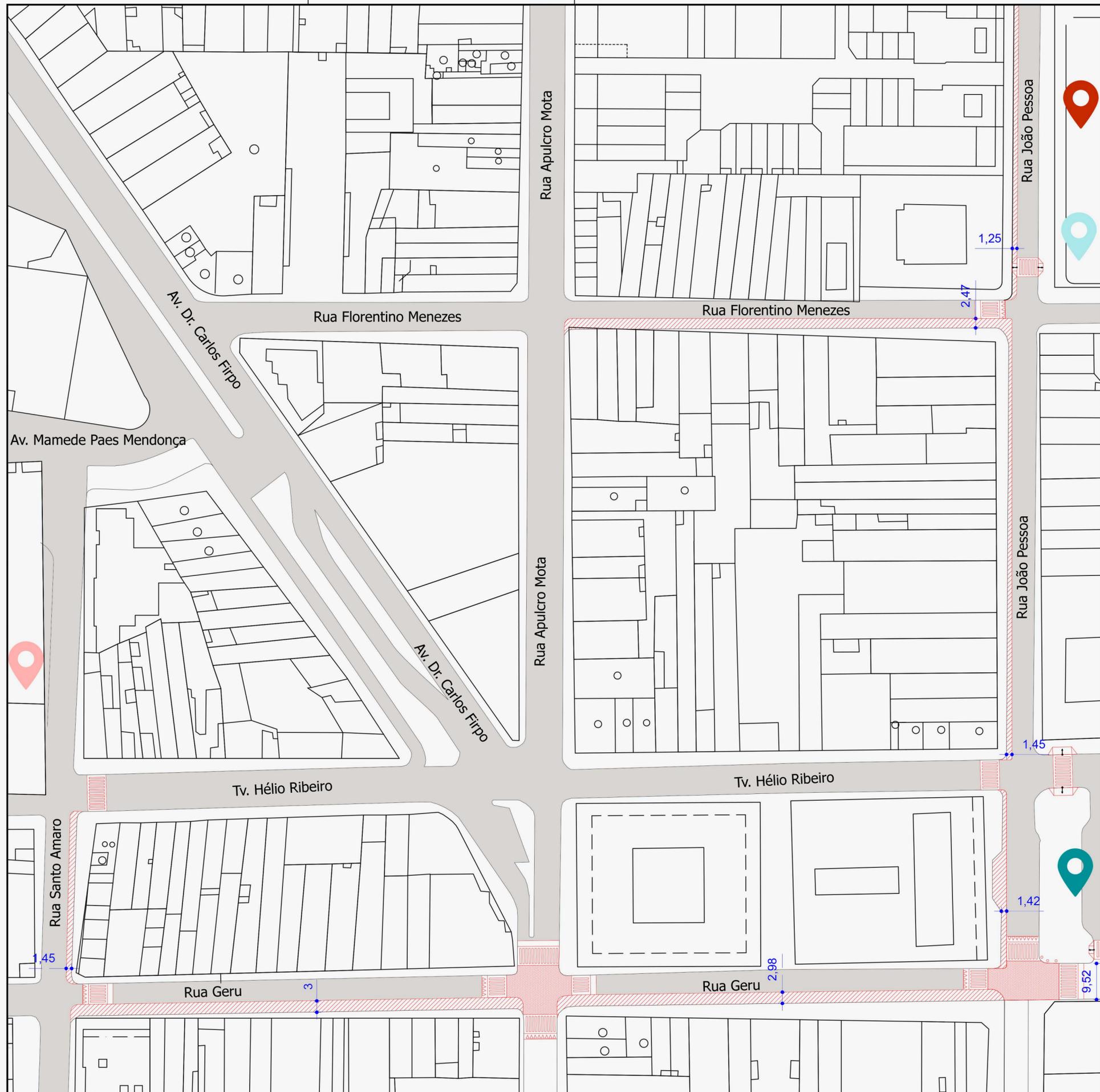
-  Ausência de rampa de acesso
-  Rampa de acesso inadequada
-  Calçadas danificadas
-  Calçadas inadequadas
-  Desníveis

RIO SERGIPE

1 Planta Baixa - Análise geral

Já na prancha 02, é possível entender a proposta de intervenção de maneira geral, com uma planta de adequação da área a ser modificada. As modificações partem da necessidade de um melhor zoneamento das calçadas a fim de dividir o espaço de maneira mais adequada através da delimitação das faixas de acesso e serviço, assim como da criação de uma faixa livre de passeio; além disso, consta também as modificações nas faixas de travessias que se encontram inadequadas e/ou inexistentes em alguns trechos.

As principais mudanças estruturais ocorrem na extensão da rua João Pessoa, sentido norte, e da Rua Geru, sentido Oeste. Ambas as ruas sofrem alargamento unilateral da calçada, na face de maior sombra durante o período mais intenso de sol visando o conforto térmico durante a caminhada. As adequações das faixas de travessia devem acontecer pelo nivelamento do trecho carroçável até o nível da calçada, possibilitando a execução de faixas elevadas que possibilitam a continuidade do passeio e, ainda, regulam as velocidades dos automóveis nos trechos.



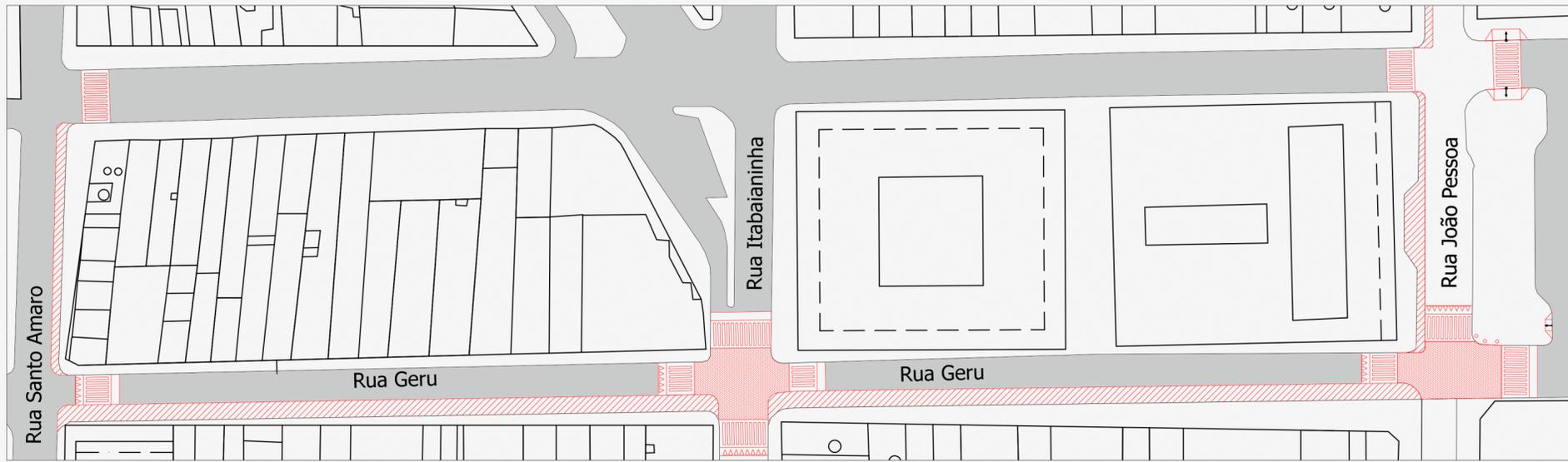
LEGENDAS



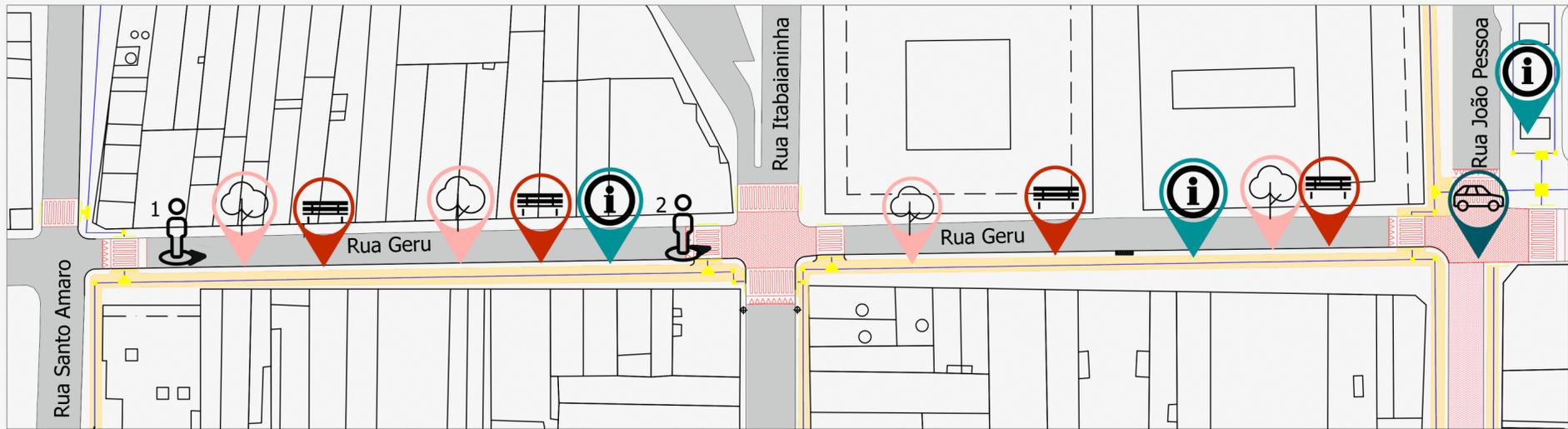
-  Ampliação de calçada
-  Adequação de faixas de travessia
-  Platô de segurança - a construir
-  Terminal Rodoviário Gov. Luiz Garcia
-  Mercado Thales Ferraz
-  Mercado Antônio Franco
-  Praça General Valadão

2 Planta Baixa - Reforma Geral

O primeiro trecho tem como ponto inicial o Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia, com saída ao sul pela Rua Santo Amaro, seguindo pela Rua Geru a leste até o ponto médio do “calçadão da João Pessoa”. Na prancha 03 constam as plantas de adequação e proposta de intervenção, nesta ordem, onde sugere-se o alargamento e padronização do passeio público – para zoneamento mais adequado e melhoria na caminhabilidade, respectivamente –, a instalação de recursos orientativos – placas de direcionamento, pisos táteis, semáforos sonoros e com temporizadores, entre outros recursos assistivos; a adição de mobiliários urbanos como bancos, canteiros vivos e totens de informação para promover áreas de descanso, melhorar o conforto térmico e facilitar a orientação e autonomia do usuário, utilizados em todas os trechos da rota, a fim de criar uma identidade única e fácil.



3 Planta Baixa - Reforma



4 Planta Baixa - Propostas

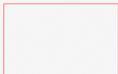
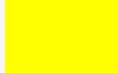


5 Perspectivas

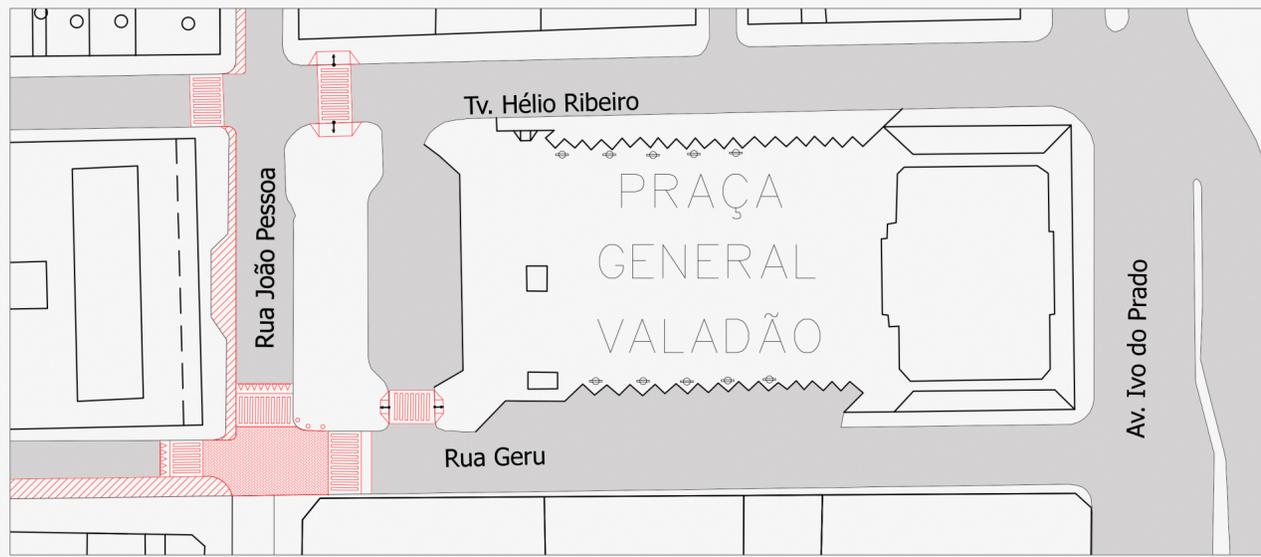


LEGENDAS

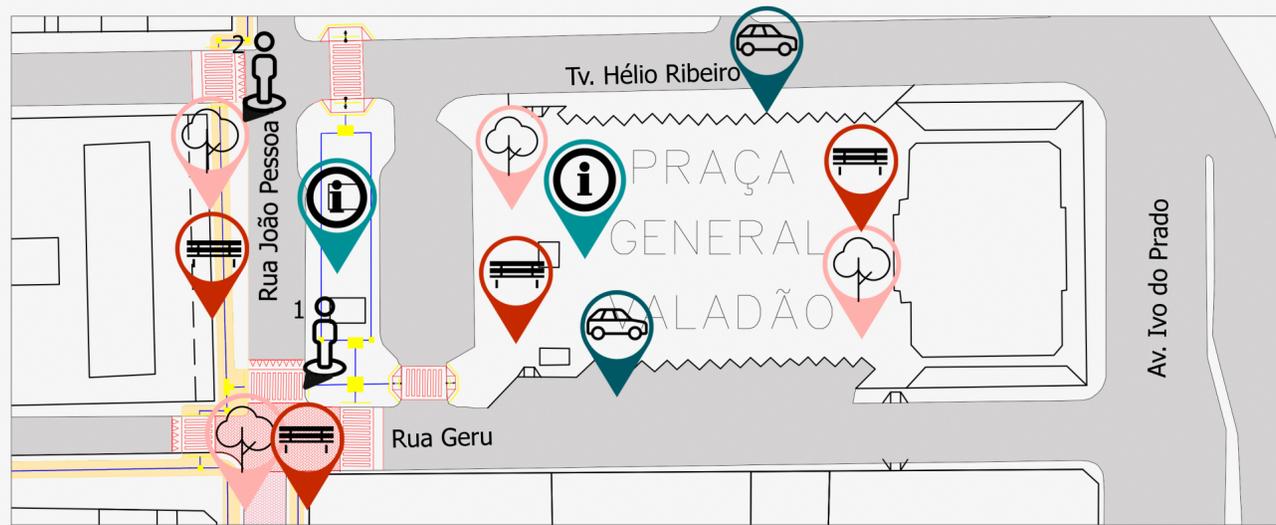


-  Ampliação de calçada
-  Adequação da faixa de travessia
-  Platô de segurança - a construir
-  Piso Tátil - Direcional
-  Piso Tátil - Alerta
-  Faixa de passeio livre - piso cimentício
-  Faixa de passeio - pedra portuguesa
-  Ponto de Informações
-  Mobiliário Urbano
-  Paisagismo
-  Área de embarque/desembarque
-  Vista
-  Vista

No cruzamento da Rua Geru com a Rua João Pessoa - incluindo o entorno da praça General Valadão -, conforme prancha 04, propõe-se a elevação das travessias, possibilitando a criação de um platô para redução de velocidade e prioridade peatonal, além da reforma dos passeios em sentido oeste, com inclusão de semáforos sonoros, pisos táteis, melhora no mobiliário da praça, inclusão de novos bancos e construção de um ponto de informações turísticas - com prestadores de serviços e tecnologias assistivas para aprimorar a experiência, além da determinação de vagas exclusivas no perímetro da praça, com áreas seguras de embarque e desembarque.



6 Planta Baixa - Reforma
Esc 1/750



7 Planta Baixa - Propostas
Esc 1/750



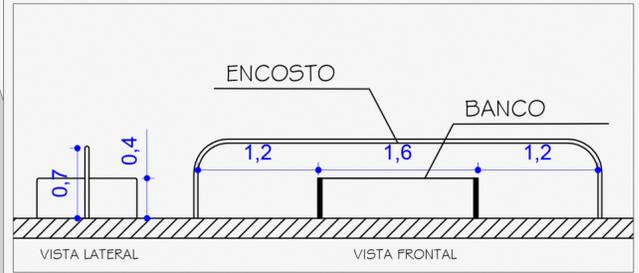
1



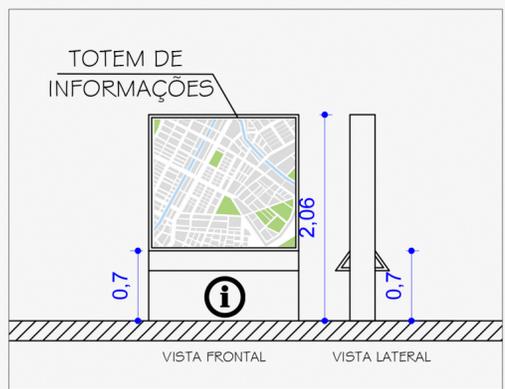
10 Perspectivas



2



8 Detalhe - Mobiliário
Esc 1/50



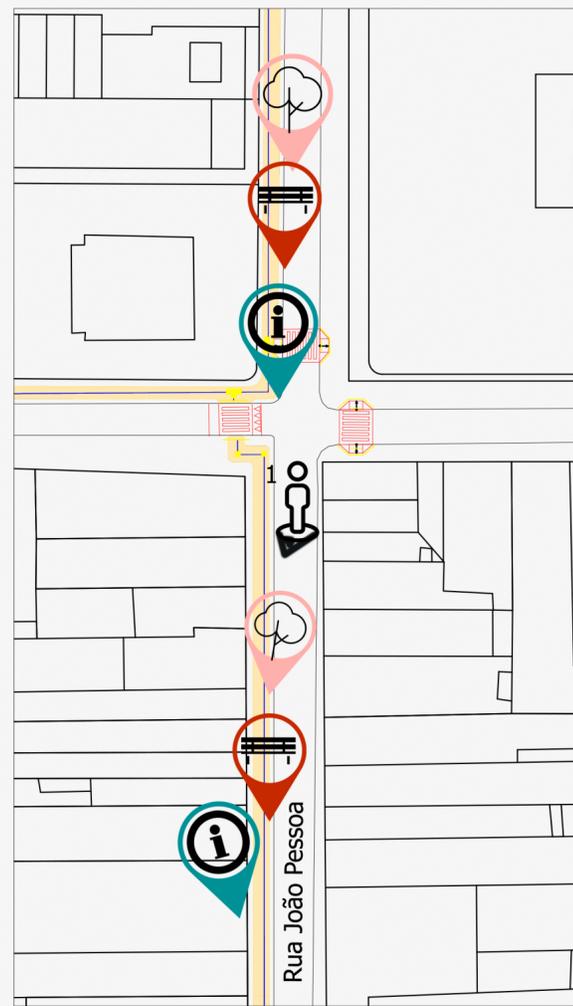
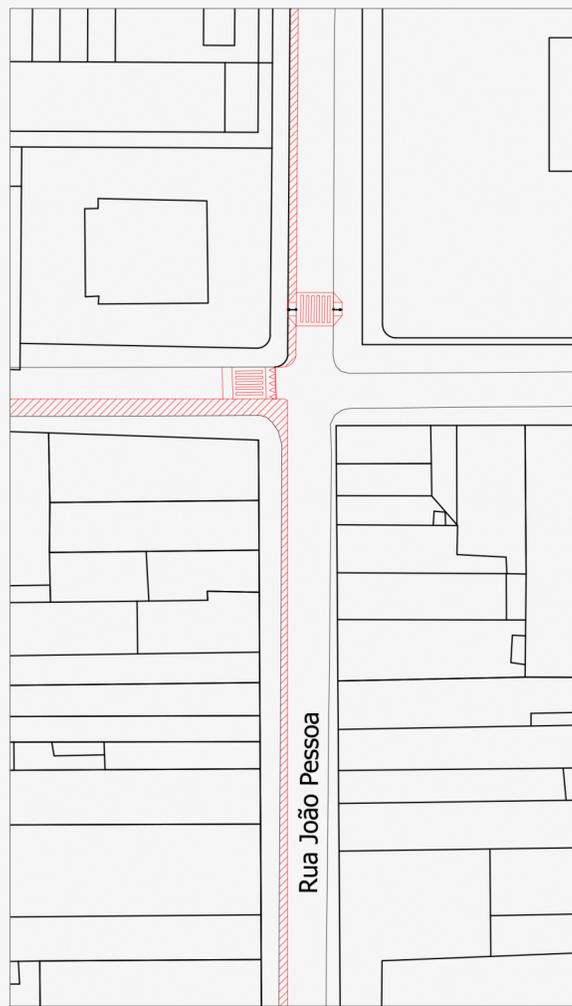
9 Detalhe - Mobiliário
Esc 1/50

LEGENDAS

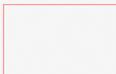


-  Ampliação de calçadas
-  Adequação de faixas de travessia
-  Platô de segurança - a construir
-  Piso Tátil - Direcional
-  Piso Tátil - Alerta
-  Faixa de passeio livre - piso cimentício
-  Faixa de passeio - pedra portuguesa
-  Ponto de Informações
-  Mobiliário Urbano
-  Paisagismo
-  Área de embarque/desembarque
-  Estacionamento
-  Vista
-  Vista

Na prancha 05 está localizado o trecho 02, de acesso ao Mercado Antônio Franco, onde a extinção das vagas de estacionamento de motos, perpendiculares à via de tráfego, possibilita a extensão do passeio, facilitando um novo zoneamento da calçada. A partir disso, é possível delimitar uma faixa de passeio livre, instalar pisos táteis, mobiliários para descanso e totens de informações. Somado a isso, a adequação das rampas de acesso existente, de acordo com a NBR 9050 (2020).

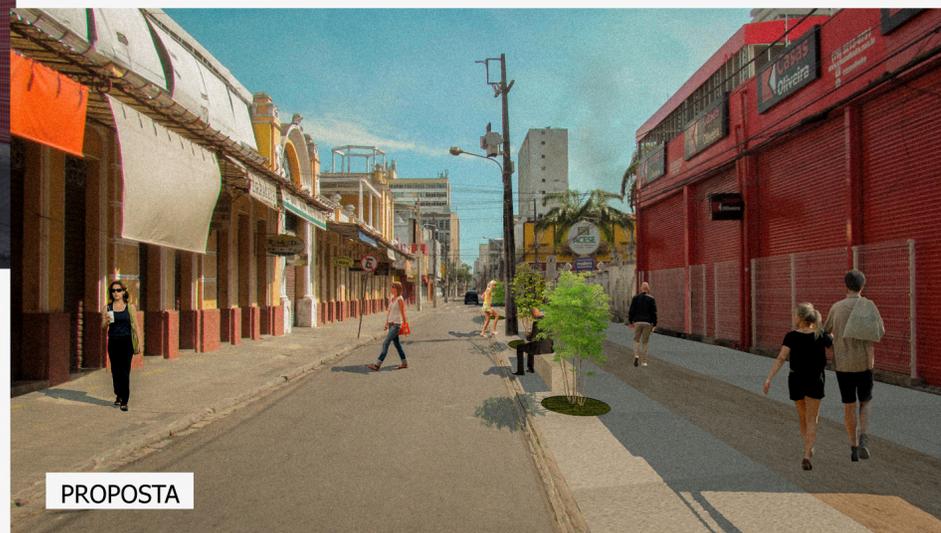


LEGENDAS

-  Ampliação de calçadas
-  Adequação de faixas de travessia
-  Platô de segurança - a construir
-  Piso Tátil - Direcional
-  Piso Tátil - Alerta
-  Faixa de passeio livre - piso cimentício
-  Faixa de passeio - pedra portuguesa
-  Ponto de Informações
-  Mobiliário Urbano
-  Paisagismo
-  Vista

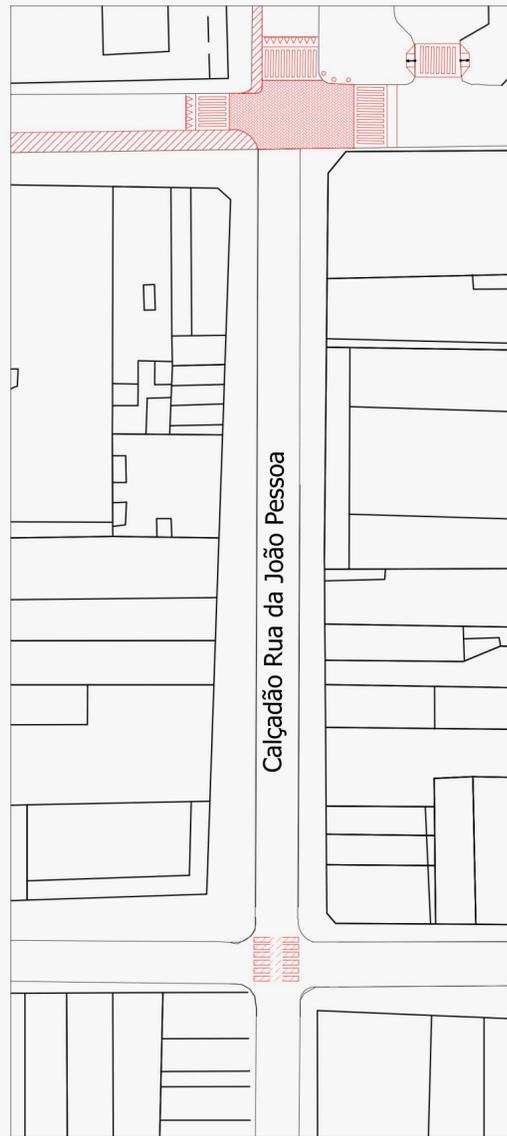
11 Planta Baixa - Reforma

12 Planta Baixa - Propostas

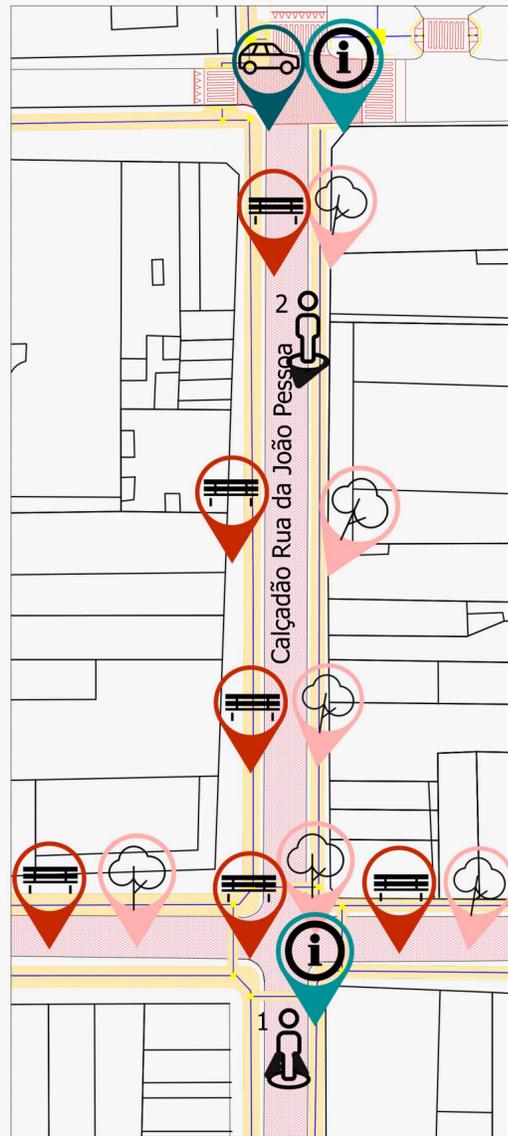


13 Perspectivas

Já no trecho 03, ilustrado na prancha 06, referente ao calçadão da Rua João Pessoa sugere-se a manutenção do segmento acimentado para o passeio livre, adequação dos pisos táteis de alerta (amarelo) e direcional (azul), instalação de mobiliário. Ainda nesse trecho de intervenção, em toda a extensão do calçadão e nos cruzamentos secundários do calçadão com as ruas Laranjeiras e São Cristóvão, indica-se a instalação de totens informativos, instalação de mobiliários para descanso, paisagismo para melhoria da paisagem e do conforto térmico, nivelamento entre o passeio e os acessos das edificações históricas. Já para os trechos revestidos em pedras portuguesas, recomenda-se o aparo e polimento das pedras para nivelamento do passeio e manutenção periódica para preservação das estruturas e da estética da área, já consolidada como identidade do centro aracaçuano no imaginário popular.



14 Planta Baixa - Propostas

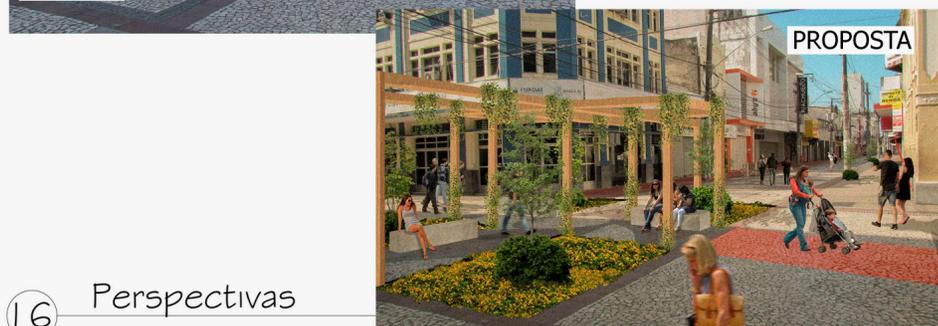
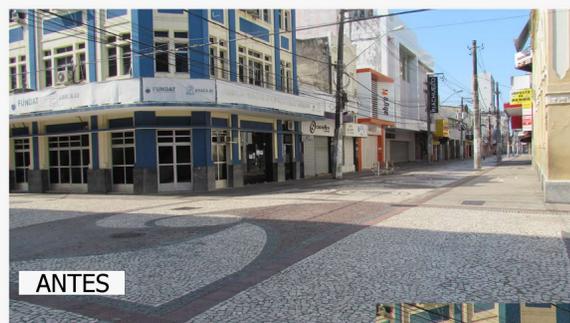


15 Planta Baixa - Reforma



LEGENDAS

-  Ampliação de calçadas
-  Adequação de faixas de travessia
-  Platô de segurança - a construir
-  Piso Tátil - Direcional
-  Piso Tátil - Alerta
-  Faixa de passeio livre - piso cimentício
-  Faixa de passeio - pedra portuguesa
-  Ponto de Informações
-  Mobiliário Urbano
-  Paisagismo
-  Área de embarque/desembarque
-  1 Vista
-  2 Vista



16 Perspectivas



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE - Campus de Laranjeiras

Arquitetura e Urbanismo Trabalho de Conclusão de Curso II 04/02/2021

Orientadora: Ana Maria de Souza Martins Farias Co-orientadora: Larissa Scarano Pereira Matos da Silva

Discentes: Victória Oliveira Santos Leite 06/06

Desenho: Trecho 03 - Calçada de João Pessoa Escala: 1/750



6. CONSIDERAÇÕES FINAIS



6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A acessibilidade antes ser de um conceito utilizado na arquitetura é um direito garantido pela Constituição Federal. Em um país como o Brasil, onde aproximadamente trinta por cento de sua população possui alguma deficiência (IBGE, 2010) e possui leis específicas sobre o tema desde de 1989, ter acesso a todos os lugares, informações e atividades - seja de um ambiente, uma edificação ou de uma cidade – é o único caminho de preservar e promover esse direito. Assim, a consciência e a luta por esse direito deve estar presente em todos os processos socioculturais e deve ser pensada por todos indivíduos para o bem-estar de todos os indivíduos.

Com esse tema, buscou-se uma melhor compreensão acerca dos tipos de deficiência, as restrições às pessoas com mobilidade reduzida, as barreiras e restrições espaciais e a interação entre esse grupo de usuários com o ambiente construído; e também os aspectos do desenho universal e das intervenções em sítios históricos, a valorização e preservação do patrimônio cultural. A análise de espaços urbanos de países como Espanha e Itália, ou até mesmo cidades brasileiras como Pirenópolis (GO) e Salvador (BA), demonstra a possibilidade de reorganizar sítios históricos de maneira acessível, garantindo a preservação da história e do patrimônio cultural.

Porém, entendeu-se também a necessidade de ampliar o debate sobre acessibilidade dentro do ambiente acadêmico, visando uma reflexão sobre o planejar espaços tendo como premissa a acessibilidade e o desenho universal, possibilitando a criação de espaços cada vez mais acessíveis, respeitando a diversidade humana e não somente utilizando estes conceitos como artifício de adaptação.

Investigar o espaço do centro histórico de Aracaju, através dos métodos escolhidos, permitiu perceber que mesmo com capacidades distintas, os usuários possuem uma experiência e percepção de insegurança, desconforto e não pertencimento no/ao espaço muito próximas entre si, corroborando a ideia de que a incapacidade é proveniente do ambiente e não da limitação do usuário.

Essa compreensão possibilitou a criação de cenários para uma rota acessível no centro histórico de Aracaju, considerando os aspectos da NBR 9050(2020) através da delimitação da faixa livre de passeio, indicação de faixas de travessias elevadas, instalação de mobiliários urbanos, instalação de pontos de informações e apoio aos

usuários; manutenção e regularização das calçadas, de modo a contemplar as diretrizes técnicas – estudo das normas; o planejamento participativo – entrevistas; e preservação da identidade arquitetônica – sem interferências complexas no patrimônio; possibilitando acesso à história da cidade, fortalecendo a cidadania e expandindo a percepção do usuário enquanto pertencente a esse espaço, seja ele originário ou não.

Dessa forma, é mister prosseguir fomentando debates sobre acessibilidade - para desconstruir barreiras atitudinais; planejando e construindo através do desenho universal e planejamento participativo – para entender e atender as demandas do usuário; possibilitando e facilitando o acesso a sítios históricos – para permitir pertencimento e conhecimento; tornando a acessibilidade espacial cada vez mais generalizada, para planejarmos e construirmos cidades acessíveis, universais, igualitárias, assegurando os direitos de todos os seus cidadãos.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Danilo Cruz de. **Acessibilidade no CampusLar-UFS**: proposta de rota acessível e de adequação do campus. 2018. 149 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, 2018. Disponível em: <http://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/12679>. Acesso em: 03 abr. 2020.

ARACAJU. Vera Lúcia Alves França. Secretaria de Planejamento e Orçamento (org.). **Elaboração de Diagnóstico da cidade de Aracaju**. Aracaju: PMA, 2014. 330 p. Disponível em: https://ewodata.rightsindevelopment.org/files/documents/11/IADB-BR-L1411_WbttEZe.pdf. Acesso em: 10 abr. 2020.

ARACAJU. **Lei Complementar no 42**, de 04 de outubro de 2000. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju, cria o Sistema de Planejamento e Gestão Urbana e dá outras providências. Publicado no Diário Oficial do Município de 06 de outubro de 2000. Aracaju, 2000.

ARAGÃO, José Wellington Marinho de. **Metodologia Científica**. [recurso eletrônico] / José Wellington Marinho de Aragão, Maria Adelina Hayne Mendes Neta. - Salvador: UFBA, Faculdade de Educação, Superintendência de Educação a Distância, 2017. 51 p.: il.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS E TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 3 ed. Rio de Janeiro: Abnt, 2020. 148 p.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

BRASIL. Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob. Ministério das cidades. Apoio técnico: WRI Brasil. **Caderno técnico para projetos de mobilidade urbana - Transporte ativo**. Néktar Design. Dezembro, 2016.

BRASIL. **Decreto nº 3.691**, de 19 de dezembro de 2000. Regulamenta a Lei no 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual. **Decreto**. Brasília, DF: Casa Civil da Presidência da República, 19 dez. 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3691.htm. Acesso em: 04 abr. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 5.926**, de 02 de dezembro de 2004. Lei da Acessibilidade. 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. **Decreto**. Brasília, DF: Casa Civil da Presidência da República, 02 dez.

2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 04 abr. 2020.

BRASIL. **Lei no 7.405**, de 12 de novembro de 1985. Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências. Publicado no Diário Oficial da União de 13 de novembro de 1985. Brasília, 1985.

BRASIL. **Lei no 7.853**, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Publicado no Diário Oficial da União de 25 de outubro de 1989.

BRASIL. **Lei no 10.048**, de 8 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Publicado no Diário Oficial da União de 9 de novembro de 2000. Brasília, 2000b.

BRASIL. **Lei no 10.098**, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critério os básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Publicado no Diário Oficial da União de 20 de dezembro de 2000. Brasília, 2000c.

BRASIL. **Lei no 10.257**, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2002.

BRASIL. **Lei no 10.436**, de 24 de abril de 2002: Dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais - Libras e dá outras providências. Brasília, 2002.

BRASIL. **Lei no 13.146**, de 06 de julho de 2015. Estatuto da Pessoa com Deficiência. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, 2015.

BRASIL. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (org.). **PlanMob**: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2015b. 238 p. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/270/titulo/planmob---caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: 12 ago. 2020.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. 4. ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2017.

CARLETTO, Ana Claudia et al. **Desenho Universal**: um conceito para todos. São Paulo: Mara Gabrielli, 2016. 38 p. Disponível em: https://www.maragabrielli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal_web-1.pdf. Acesso em: 25 abr. 2020.

CARDOSO, Carolina Gonçalves Silva et al. **Análise das condições de deslocamento peatonal em Aracaju**: um estudo comparativo entre as calçadas do centro, jardins e santa lúcia e a calçada ideal e como su.: Um estudo comparativo entre as calçadas do centro, jardins e santa lúcia e a calçada ideal e como su. In:

ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 5., 2018, Salvador. **Anais [...]**. Salvador: Edufba, 2018. p. 11106-11121. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/enanparqv.php>. Acesso em: 02 abr. 2020.

DISCHINGER, Marta *et al.* **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos**: programa de acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas edificações de uso público. Florianópolis: Ministério Público de Santa Catarina, 2012. 136 p. Disponível em: https://www.mpam.mp.br/attachments/article/5533/manual_acessibilidade_compactado.pdf. Acesso em: 25 jun. 2020

FUNDAÇÃO TELEFÓNICA. Mapcesible, 2018. Objetiva o mapeamento dos locais com acessibilidade na Espanha, facilitando o cotidiano de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Disponível em: <https://mapcesible.fundaciontelefonica.com/home>. Acesso em: 06 out. 2020.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (org.). **Guia Global de Desenho de Ruas**. São Paulo: Senac, 2018. 425 p. Tradução de Daniela Tiemi Nishimi de Oliveira. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>. Acesso em: 15 set. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico: 2010**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/se/panorama>. Acesso em: 12 abr. 2020

INNOVA SPAIN. Madri: Innovaspain, 12 fev. 2020. Semanal. Disponível em: <https://www.innovaspain.com/fundacion-telefonica-madrid-mapcesible/>. Acesso em: 05 out. 2020.

IRELAND, Tourism (ed.). **Informações sobre a Irlanda: acessibilidade**. Acessibilidade. Disponível em: <https://www.ireland.com/pt-br/alojamento/artigos/acessibilidade/>. Acesso em: 17 out. 2020.

OMS - Organização Mundial da Saúde. **Como usar a CIF**: Um manual prático para o uso da Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF). Versão preliminar para discussão. Outubro de 2013. Genebra: OMS. Disponível em: <http://www.fsp.usp.br/cbcd/wp-content/uploads/2015/11/Manual-Prático-da-CIF.pdf>. Acesso em: 01 set. 2020.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Disability, Accessibility and Sustainable Urban Development**. Disponível em: <https://www.un.org/development/desa/disabilities/resources/disability-accessibility-and-sustainable-urban-development.html>. Acesso em: 24 jul. 2020.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração universal dos direitos humanos**. Disponível em: <https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Language.aspx?LangID=por>. Acesso em: 12 abr. 2020.

PREISER, Wolfgang F. E. et al (ed.). **Universal Design Handbook**. 2. ed. Montreal: The McGraw-Hill Companies, 2011. 492 p. Disponível em: https://disabilitystudies.nl/sites/disabilitystudies.nl/files/beeld/onderwijs/universal_design_handbook_with_interesting_chapters_23_30_31_33_etc.pdf. Acesso em: 02 ago. 2020.

REIS, Rosana Santana *et al.* **ACESSIBILIDADE A EDIFÍCIOS HISTÓRICOS DE INTERESSE TURÍSTICO POR PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA**: estudo de exemplos representativos situados na rota acessível do centro histórico de Salvador. 2015. 186 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/20883>. Acesso em: 24 ago. 2020.

RIBEIRO, Gabriela Sousa. **Proposta de procedimentos metodológicos para avaliação da acessibilidade física em sítios históricos urbanos**. 2008. 333 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Design, Programa de Pós Graduação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008. Cap. 3. Disponível em: *Proposta de procedimentos metodológicos para avaliação da acessibilidade física em sítios históricos urbanos*. Acesso em: 06 out. 2020.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso *et al.* **Observando a qualidade do lugar**: procedimentos para avaliação pós-ocupação. Rio de Janeiro: Fau/UFRJ, 2009. Disponível em: https://www.academia.edu/39061401/Paulo_Afonso_Rheingantz_Observando_a_qualidade_do_lugar_Procedimentos_para_a_avaliação_pós_ocupação. Acesso em: 02 mar. 2020.

RIBEIRO, Gabriela Souza *et al.* **O desafio da acessibilidade física diante da sacralização do Patrimônio Histórico e Cultura**. *Proarq*, Rio de Janeiro, v. 19, p. 133-151, dez. 2012. Mensal. Disponível em: <http://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/pt/paginas/edicao/19>. Acesso em: 21 out. 2020.

SANTANA, Gabriela Pires *et al.* **Tem de Tudo, mas não é para todos: estudo de caso sobre acessibilidade em mercado público em Aracaju/se.**: estudo de caso sobre acessibilidade em mercado público em Aracaju/SE. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL., 8., 2018, Coimbra, Pt. **Ata de Congresso**. Coimbra, Pt: Universidade de Coimbra, 2018. p. 1560-1568. Disponível em: <http://www.pluris2018.com/pt/show/60>. Acesso em: 28 mar. 2020.

SILVA, César Henrique Matos e. **Projetos para o Centro Comercial de Aracaju: palavras repetidas.**: Palavras Repetidas. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE O COMÉRCIO E CIDADE: UMA RELAÇÃO DE ORIGEM, 4., 2013, Uberlândia. **Publicação**. Uberlândia: Laboratório de Comércio e Cidade, 2013. p. 1-16. Disponível em: http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/4_cincci/037-henriques.pdf. Acesso em: 14 abr. 2020.

SILVA, César Henrique Matos e. **Espaço público político e urbanidade**: o caso do centro da cidade de Aracaju. 2009. 3114 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura, Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia,

Salvador, 2009. Cap. 2. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/8834>. Acesso em: 07 nov. 2020.

SILVA, César Henriques Matos. **Espaços públicos fortes**: transformações e ressignificações do centro da cidade de Aracaju. São Cristóvão: Editora UFS, 2014.

SILVA, Iandra Viera. **Patrimônio, cultura e cidade**: uma escola de arquitetura e urbanismo no antigo Hotel Palace em Aracaju/SE. 2019. 137 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, 2019. Disponível em: <http://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/11451>. Acesso em: 11 abr. 2020.

APÊNDICES



APÊNDICES

APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CAMPUS DE LARANJEIRAS - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA
E URBANISMO



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

BASEADO NAS DIRETRIZES CONTIDAS NAS RESOLUÇÕES CNS Nº466/2012 E Nº510/2016, MS.

Caro (a) participante!

Convido você a participar da pesquisa **“Acessibilidade em espaços urbanos – proposta de rota acessível no centro histórico de Aracaju”** que está sendo desenvolvida pela graduanda **Victória Oliveira Santos Leite**, estudante do curso de Bacharelado de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe, sob a orientação do Prof. Dra. Ana Maria de Souza Martins Farias e coorientação da Profª Meª. Larissa Scarano Pereira Matos da Silva.

Esta pesquisa tem o objetivo de contribuir com o processo projetual de espaços públicos de valor histórico e cultural, visando maior efetividade na requalificação espacial visando a inclusão e acessibilidade para estes espaços. Essa pesquisa não oferece riscos à integridade física ou moral dos participantes e traz como principal benefício promover a avaliação pós-ocupacional, retroalimentando o processo projetual, com intuito de fornecer informações que sejam relevantes socialmente para qualificação destes ambientes.

Através deste termo, também peço sua autorização para que os resultados dessa pesquisa sejam apresentados e publicados em meio científico. É garantido total sigilo sobre sua identidade durante a análise e publicação dos resultados. Reforço que todos os participantes têm o direito de desistir e liberdade de retirar a autorização em qualquer fase dessa pesquisa sem nenhum prejuízo, nem para a pesquisadora nem para a universidade.

Para quaisquer outras informações, você poderá entrar em contato com a pesquisadora através do e-mail **victoriaoliveira.santos.l@gmail.com** ou do telefone **(79) 99950-8509**.

Considerando, que fui informado (a) dos objetivos e da importância da pesquisa, de como será minha participação, dos procedimentos e possíveis riscos do estudo, declaro o meu consentimento em participar da pesquisa, que tem o objetivo contribuir com o conhecimento sobre os efeitos decorrentes da interação com ambientes de sítios históricos e que traz como benefício principal o conhecimento sobre a melhor forma de usufruir desses ambientes.

Também concordo que os dados obtidos na investigação sejam utilizados para fins científicos (divulgação em congressos, artigos e no trabalho final do curso). Estou ciente de que receberei uma via desse documento.

Laranjeiras – SE, ____ de _____ de 2020.

Assinatura do sujeito de pesquisa

Assinatura da pesquisadora

Muito obrigada pela colaboração!

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA

“Olá! Me chamo Victória e sou acadêmica de Arquitetura e Urbanismo pela UFS e estou desenvolvendo essa entrevista para o meu trabalho de conclusão de curso, que é referente à Acessibilidade espacial no Centro histórico de Aracaju. São algumas perguntas sobre a sua percepção do centro histórico e sua identidade será preservada, sendo que esta entrevista tem finalidade acadêmica, única e exclusivamente, como explicado no TCLE”.

1 - De onde você é?

2 – Qual sua idade?

3 – Possui alguma condição de deficiência/mobilidade reduzida? Qual?

4 - Você conhece o centro histórico de Aracaju?

5 - Você tem alguma relação/conexão com o centro histórico?

6 - Você costuma frequentar o centro histórico?

7 - Como se sente ao visitar/não visitar o centro histórico?

8 - Já visitou outros centros históricos?

9 - O que mudaria/não mudaria no centro histórico? Por quê mudaria/não mudaria?

10 - Espaço para considerações fora das questões anteriores

APÊNDICE C – ENTREVISTAS

• Entrevista 01 – Idoso/Mobilidade Reduzida

1 - De onde você é?

R: Bom Conselho, Pernambuco.

2 – Qual sua idade?

R: Oitenta anos.

3 – Possui alguma condição de deficiência/mobilidade reduzida? Qual?

R: Dificuldade de locomoção pela idade avançada e comprometimento da visão por catarata

4 - Você conhece o centro histórico de Aracaju?

R: Conheço, mas tem muito tempo que não vou lá.

5 - Você tem alguma relação/conexão com o centro histórico?

R: Quando mudei *pra* cá eu ia mais, era mais novo. Gostava de ir no Mercado, conversar com os feirantes, almoçar, caminhar pelo Centro... Tem um tempo que não vou.

6 - Você costuma frequentar o centro histórico?

R: Não vou mais porque é longe, não enxergo tão bem e fica mais difícil, *ne*? É muito movimento, muita gente. Às vezes não dá *pra* pessoa caminhar direito. Eu “*tô*” bem, com saúde, mas tem lugar que não dá *pra* caminhar direito, é roubo, é buraco, muito carro...

7 - Como se sente ao visitar/não visitar o centro histórico?

R: Era bom visitar, *ne*? Eu gostava, parei porque começou a ficar difícil, a ida, a caminhada por lá, quem sabe depois da vacina eu consiga ir.

8 - Já visitou outros centros históricos?

R: De Recife, quando era mais novo, mas tem tanto tempo que nem lembro. Mas não tinha tanta dificuldade como tenho hoje *pra* visitar os locais.

9 - O que mudaria/não mudaria no centro histórico? Por quê mudaria/não mudaria?

R: Se tivesse mais segurança já melhorava, *ne*? As calçadas sem tanta coisa, as ruas mais tranquilas, eu nem sei se consigo caminhar até o Mercado se descer na rua da frente. Ainda tem os banquinhos? Antigamente eu parava pra conversar e descansar. Tendo por onde caminhar e descansar já ajuda.

10 - Espaço para considerações fora das questões anteriores:

Não houve mais considerações.

• Entrevista 02 – Idoso

1 - De onde você é?

R: Itabaiana, SE.

2 – Qual sua idade?

R: Sessenta e um anos.

3 – Possui alguma condição de deficiência/mobilidade reduzida? Qual?

R: Não, mas tenho catarata e glaucoma.

4 - Você conhece o centro histórico de Aracaju?

R: Conheço

5 - Você tem alguma relação/conexão com o centro histórico?

R: Já tive... Gostava muito de ir no comércio, porém com os shoppings centers diminuí as idas ao centro.

6 - Você costuma frequentar o centro histórico?

R: Freqüento sempre que posso.

7 - Como se sente ao visitar/não visitar o centro histórico?

R: Não é mais tão agradável. Nos dias que vou são dias de muito movimento, normalmente sábado, e as lojas costumam estar cheias. Durante a semana costuma ser melhor. As calçadas são muito ruins; é muito ruim transitar nelas porque são “desiguais”. Tem que andar com muita atenção pra não, tropeçar e não cair.

8 - Já visitou outros centros históricos?

R: Já. Já fui no do Maranhão, de Salvador, de Minas Gerais. Em termos de acessibilidade, não acho que tenha uma diferença muito grande entre eles, todos

deixam a desejar um pouco por conta das pedras de antigamente que formam as calçadas e isso dificulta o passeio. Dependendo do calçado você nem consegue andar direito.

9 - O que mudaria/não mudaria no centro histórico? Por quê mudaria/não mudaria?

R: Na realidade, o centro histórico daqui já *tá* todo mudado. Acho que precisa preservar. Já teve tanta mudança que o pouco que tem deve ser preservado. E o acesso precisa melhorar, as calçadas principalmente.

10 - Espaço para considerações fora das questões anteriores:

R: Nos pontos de ônibus, apesar de não utilizar muito, precisa identificar melhor. Porque se a pessoa não souber pra onde vai, não tem informação sobre os itinerários. Além disso, os pontos são muito estreitos, o espaço de locomoção dos usuários é estreito e às vezes a pessoa corre o risco de perder o embarque. Se tivesse mais transporte coletivo de qualidade, a quantidade de automóveis privados diminuiria e o centro histórico não teria perdido seus casarões para estacionamentos.

• Entrevista 03 – Pessoa com deficiência visual

1 - De onde você é?

R: Eu sou daqui eu nasci aqui em Aracaju...

2 – Qual sua idade?

R: Trinta e seis anos

3 – Possui alguma condição de deficiência/mobilidade reduzida? Qual?

R: Deficiência visual.

4 - Você conhece o centro histórico de Aracaju?

R: Conheço, conheço o Centro Histórico. Vocês incluem como Centro Histórico aquelas partes também do mercado? Além do centro, os mercados, ali a “rua da frente”, aquelas partes? Até onde vai o Centro Histórico para a Arquitetura?

5 - Você tem alguma relação/conexão com o centro histórico?

Não, quando eu era criança eu ia muito ao Centro com minha mãe e meu pai, mais pra passear, pra ver os parques, porque a construção do Centro, não a construção física, o que era o Centro, as opções de lazer eram diferentes do que é hoje. Existiam festas para crianças no Centro, a gente tinha ali na praça da Catedral, por exemplo, a gente tinha um parque, que tinha um trenzinho e que funcionava dia de sábado, entendeu? Para as crianças, tinha lanche, entendeu? Então, era uma diversão. A gente não tinha o Parque da Sementeira, por exemplo, ne?! Então eu ia muito ao Centro nesse sentido, como forma de diversão.

Claro que como criança eu não ia ao Centro Histórico para entender o funcionamento do Centro Histórico. Até porque acho que ainda hoje o Centro é visto como um lugar de prostituição, quando você fala “Vou para o Centro”, é só pela manhã, existe uma delimitação, você só pode ir para o Centro pela manhã, que é quando o comércio está aberto, que é pra você fazer compras, mas o Centro à noite ele é um lugar proibido, um lugar de prostituição. Ninguém tem que ir no Centro à noite, é isso que é ensinado pra gente.

E aí eu cresci, comecei a ir menos, passei a ir mais pra fazer compras, já não ia mais para o parque, até porque o parque foi tirado, mas aí eu comecei a ir com a minha mãe para usar o Centro pra comprar frutas, comprar verduras, é... comprar roupas, material de papelaria, então pra consumir o que se vendia no Centro da cidade, certo?! E só depois de adulta, principalmente na faculdade de Jornalismo, foi que eu comecei a olhar o Centro de uma outra forma, comecei a perceber a parte cultural do Centro, a construção mesmo cultural. Então, essa concepção da cultura, do aspecto cultural do Centro Histórico, ela veio quando eu entrei no Jornalismo. Eu tinha conhecimento, mas eu não frequentava e eu acho que um dos motivos foi realmente esse, como eu não enxergava bem, fica muito mais complicado você ir ao Centro. “Ah, é perigoso”, “Ah, é mal iluminado”. Então eu tinha esse aspecto também. E, recentemente, eu não sei se você chegou a ver, mas no meu perfil do Instagram mesmo, é porque eu tenho um blog, além de ser jornalista da universidade, eu tenho um blog que eu faço postagem sobre viagem e tudo mais, que antes era @deixemecontar e depois eu mudei para o meu nome mesmo. Então, em março do ano passado eu fiz um projeto chamado “31 dias em Ara”, que era um projeto que eu contaria durante todo o mês de março, como eu falo muito sobre viagem eu peguei Aracaju pra falar sobre Aracaju. E aí no meio do projeto, eu tinha acabado de fazer o

Centro Histórico, aí eu já ia pra Orla, pra Treze, pra tudo, quando eu terminei no Centro Histórico a pandemia começou, então eu não pude terminar o projeto, ne?! E aí eu tive acesso a muita coisa que eu não teria, eu acredito, como pessoa com deficiência ou se eu não fosse jornalista, entendeu? Porque não existe, a gente não tem uma cultura de valorizar o Centro Histórico, então, por exemplo, eu fui na biblioteca municipal, eu fui no Museu Palácio Olímpio Campos, eu realmente me coloquei como turista na minha cidade pra falar sobre o Centro Histórico que é muito legal e que tem aos poucos se voltado ao turismo e a se mostrar pra população sergipana mesmo. Eu acho que ainda falta muito, mas que nós já demos alguns passos nesse sentido, entendeu?

6 - Você costuma frequentar o centro histórico?

R: Antes da pandemia, a minha frequência *no* Centro era mais *pra* consumo mesmo, comprar fruta, comprar verdura, ir ao mercado, olhar alguma coisa. Passear, mas na intenção "passear porque estou indo comprar alguma coisa". *Pra* mim é um lazer porque eu adoro estar ali no calçadão e tudo, mas é diferente de ir para um local aberto, um Parque da Sementeira, que eu vou ali para o parque. O centro eu só vou quando eu preciso fazer alguma coisa, não é um destino de lazer, entendeu?!

7 - Como se sente ao visitar/não visitar o centro histórico?

R: Então, uma das coisas que me *fazem* não ir tanto ao Centro é a questão da acessibilidade, certo?! Porque *pra* mim é muito mais fácil ir ao shopping do que ir ao Centro nesse sentido, eu vou explicar o porquê: eu acho mal sinalizado, eu não falo nem da estrutura histórica das pedrinhas do calçadão, não é isso, eu acho que é *mal sinalizado a estrutura*.

A gente não sabe em que rua está, eu acho poluído visualmente, *pra* quem tem deficiência visual a gente vê que as faixas de atravessar estão apagadas, os semáforos não funcionam ou [não] são tão visíveis, *tá* muito esburacado... eu não sei agora nesse último ano de pandemia, mas antes estava muito esburacado.

Eu sinto dificuldade de me locomover, até hoje eu nunca fui ao Centro sozinha. Sozinha, sozinha, *pra* andar no Centro eu nunca fui porque eu sinto essa insegurança mesmo de não saber aonde eu estou indo. E eu posso dizer isso porque eu viajo para outros lugares sozinha e eu passeio pelo centro dessas cidades sozinha, entendeu? *Pra* mim é muito visível essa diferença, tanto em outras cidades como fora do Brasil.

Fora do Brasil a gente nem fala porque é tudo altamente sinalizado, você tem a estrutura *onde* você pode encontrar as coisas, aqui eu não vejo isso. É muito mais complicado. [...] a visão ela corresponde a 90% da comunicação humana, então por mais que eu tenha o senso de direção, de onde eu estou, mas é muito difícil ali, o miolo do Centro é muito difícil de você se locomover, de você ver onde você está, porque não tem. As letras são muito pequenininhas, as placas são muito pequenininhas...

8 - Já visitou outros centros históricos?

R: Eu já fui *pra* Barcelona, *pra* Paris, que tem um centro histórico muito poluído, mas muito bem sinalizado. E *pra* Londres, que também tem um centro histórico mais apertadinho, mas muito bem sinalizado. Dentro do Brasil, que eu já fui e considero exemplo, tem o centro de Curitiba que é muito legal a estrutura, mas a gente está falando de uma cidade que tem um perfil de acessibilidade maior no país, até onde se sabe, pelo menos em termos de capital. Curitiba, Gramado, Porto Alegre, têm um centro legal.

Aqui no Nordeste, Fortaleza tem um centro legal, é melhor que Aracaju, ainda tem seus problemas, mas é melhor que Aracaju, porque eles vivem dessa parte do turismo. E Recife, eu fiquei com muito receio de ir *pra* Recife por causa da violência e tudo mais, mas quando eu cheguei no centro histórico eu me surpreendi porque é tudo sinalizado, onde funciona cada coisa, mas a percepção que eu tenho é justamente essa, eles vivem tanto daquilo, eles precisam vender a história deles. Eles prezam tanto pela arquitetura deles, pelas questões latitudinais, por todas essas questões, porque a cidade deles vive daquilo, a capital vive daquilo. Então acho que tem essa diferença, a diferença cultural, a culpa não está só no arquiteto, não está só no projeto da cidade, mas na questão cultural mesmo.

Talvez o sergipano não enxergue que as pessoas precisam ter acesso àquela cultura, àquela parte da cidade. E até mesmo a Orla eu não acho tão acessível, conseguir atravessar uma rua não é acessibilidade, tem toda uma avenida, tem os bares, mas as calçadas não estão prestando, muitas quebradas, a rua perfeita. Aí você "ah, mas a gente coloca faixas de pedestre", sim, mas os carros não param. A gente precisaria colocar aqueles semáforos que você aperta e faz o carro parar, a gente não tem, *ne?!* Eu nunca vi aqui em Aracaju.

9 - O que mudaria/não mudaria no centro histórico? Por quê mudaria/não mudaria?

R: Acho que a estrutura, a identidade de preservação do centro eu não mudaria, a identidade mesmo, o chão, eu pensaria numa revitalização, mas não em uma mudança que não faz nenhum sentido histórico. O que eu mudaria: as sinalizações, tanto de direção, placa, faixa de pedestre, as fontes maiores, talvez até no próprio chão você ter siglas, sei lá, Laranjeiras você colocar só um L para a pessoa entender que ela está no calçadão Laranjeiras do lado São Cristóvão, entendeu? Ter essa sinalização ali porque facilitaria muito, não só *pra* quem não enxerga. A questão das fontes das placas, elas serem maiores e mais visíveis, a questão das faixas de pedestres, ter a manutenção delas sempre pintadas e em bom estado.

As calçadas, de você ter condições de usar, porque, por exemplo, eu tenho um cão guia, eu não sei se você sabe, que não é... as pessoas têm um entendimento que infelizmente a imprensa passa que cão guia é guia de cego e não é, é um cachorro treinado para auxiliar um deficiente visual, seja ele cego ou com baixa visão. Aqui no Brasil, os institutos treinam cães para pessoas cegas, mas a minha cadela está sendo treinada para me auxiliar. Ela não precisa achar a escada, porque eu vejo a escada, mas ela precisa subir devagar, ela precisa desviar de buraco. Então, por exemplo, uma coisa que eu percebo é que quando eu estava executando alguns treinamentos *de Zoe*, não tem como você treinar, não é só treinar o cachorro, mas e essa cidade que o cachorro vai viver? Hoje eu consigo sair muito mais porque eu saio com ela aqui na cidade. Você precisa do cão guia? Não. Nenhum deficiente precisa do cão guia, ele é uma tecnologia assistiva, você pode ir com ou sem ele.

Eu consigo fazer as coisas sem ela, mas com ela eu consigo fazer melhor, aqui em Aracaju pelo menos. E eu só vim perceber isso estando com ela. E eu não saía, por exemplo, à noite, eu não saía para determinados locais. Eu moro no Jardins, morei no Dezoito do Forte durante muitos anos da minha vida, moro no Jardins tem 4 anos e meio, eu nunca tinha ido *no* Parque da Sementeira sozinha caminhar, justamente por conta da mobilidade, e estamos falando do Jardins, e hoje eu vou *com Zoe*, entendeu?!

Eu acho que precisa ter faixas em bom estado, as calçadas precisam estar em bom estado. O semáforo, gente, tem que funcionar e estarem visíveis. Não é só pra dizer que tem, que está funcionando, eles têm que ser eficientes também para que

você tenha a autonomia, *tá* o semáforo *tá* ali, mas de alguma forma a pessoa que está ali ela tem que ter autonomia, mas o semáforo de apertar, não vou nem dizer o sonoro porque já é pedir demais, mas o de apertar seria o mínimo, o mínimo a se fazer. Eu acho que não deveria mais existir semáforo sem apertar, porque até o próprio código de trânsito fala que a prioridade é o pedestre, então por que que o pedestre tem que esperar? Ele chega no sinal, ele aperta e o carro para.

10 - Espaço para considerações fora das questões anteriores:

Não houve considerações além do explicitado.