



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

EMANOELLA BELLA SARMENTO S. E. MATIAS

**INSERÇÃO DE ACESSIBILIDADE EM ÁREAS TOMBADAS:
ROTEIRO TURÍSTICO PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE JOÃO
PESSOA - PB**

**JOÃO PESSOA
2015**

EMANOELLA BELLA SARMENTO S. E. MATIAS

**INSERÇÃO DE ACESSIBILIDADE EM ÁREAS TOMBADAS:
ROTEIRO TURÍSTICO PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE JOÃO
PESSOA - PB**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Profa. Dra. Angelina Dias Leão Costa.

Área de Concentração: Tecnologia da Arquitetura e do Urbanismo.

Linha de Pesquisa: Qualidade do Ambiente Construído.

**JOÃO PESSOA
2015**

M433i Matias, Emanoella Bella Sarmiento S. E.
Inserção de acessibilidade em áreas tombadas: roteiro turístico para pedestres no Centro Histórico de João Pessoa-PB / Emanoella Bella Sarmiento S. E. Matias.- João Pessoa, 2015.
239f. : il.
Orientadora: Angelina Dias Leão Costa
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CT
1. Arquitetura e urbanismo - tecnologia. 2. Espaço público livre tombado. 3. Acessibilidade. 4. Roteiro turístico - pedestres.

UFPB/BC

CDU: 72+711(043)

**INSERÇÃO DE ACESSIBILIDADE EM ÁREAS TOMBADAS:
O ROTEIRO TURÍSTICO PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE JOÃO
PESSOA – PB**

EMANOELLA BELLA SARMENTO S. E. MATIAS

Dissertação julgada e aprovada como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal da Paraíba, em 26 de outubro de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Angelina Dias Leão Costa
Orientadora – Universidade Federal da Paraíba

Profa. Dra. Maria Berthilde de Barros Lima e Moura Filha
Examinadora Interna – Universidade Federal da Paraíba

Profa. Dra. Luciana Andrade dos Passos
Examinadora Externa – Universidade Federal da Paraíba

Ao meu marido e ao meu filho.
Meus "Vinícius", minhas vidas!

AGRADECIMENTOS

Ao Meu Maravilhoso Deus, pelo amor incondicional, força e auxílio constante. Sem Ele, nada em minha vida seria possível.

À minha amada Nossa Senhora das Graças, a quem devo graças e respeito. Para ela, todo o meu amor.

Aos meus preciosos pais, minha fonte de amor e exemplo de dedicação. A eles devo todo cuidado!

Ao meu amigo, meu marido, meu bem e meu grande amor, todo o meu agradecimento pelo carinho, cuidado, tempo e paciência de sempre,

Ao meu Vinícius, filho tão amado e desejado. Até a sua chegada, nunca havia sido tão grande a minha vontade de ser melhor a cada dia.

Às minhas tias, Jaqueline e Irisbela, que em um momento crucial deram-me apoio e acolhimento.

À minha orientadora, Professora Angelina Costa, por todo tempo concedido para me auxiliar e me conduzir nessa pesquisa. Muitos foram os acontecimentos, mas a sua compreensão e apoio foram fundamentais para a conclusão dessa etapa de minha vida.

À Bruna, minha amiga “orientadora”, que desde antes da seleção desse mestrado, mostrou-se sempre tão atenta, incentivadora e acolhedora diante minhas indagações.

Ao Laboratório de Acessibilidade, por todo conhecimento adquirido. De fato, vejo-nos como família. Uma comum equipe de estudo faria o simples, vocês fizeram e fazem sempre mais!

À Coordenação do PPGAU. Ao professor Márcio Contrim e ao Sinval, que sempre me deu atenção e me orientou quanto à parte “burocrática” do Programa.

À professora Marcele, pela atenção com essa pesquisa em seu processo.

À professora Berthilde, pela gentileza de sempre e pelas contribuições necessárias para o entendimento dessa pesquisa.

À Luciana Andrade, que em curto espaço de tempo ganhou um lugar no meu coração, tanto pela competência e pelas palavras positivas como também pelas “horinhas de conversa” no Laurbe.

Ao professor José Augusto, pela ajuda e disponibilidade em me conceder gentilmente sua estagiária, Vanessa, para me prestar auxílio durante a realização da minha pesquisa.

À Mari, pelos mapas e figuras modificados. Pela gentileza de sempre mas, principalmente, por se dispor a me ajudar mesmo quando não dispunha de tempo.

À Marjorie e Carol, que nos meus momentos de apertado ofertaram mais que compreensão, amizade!

Às companheiras de turma, Larisse, Jake, Emmily, Larissa, Helen, Anne, Juliana, Marcela, Alessandra, pelas horas divertidíssimas e pela ajuda necessária.

À Sabrinny Lima, Juliana Carvalho, Adalberto Duarte, Gabriela Pontes, Alexandre Castro, Babienn Veloso, Camila Coelho e Haendel Lopes, que sempre se dispuseram a me ajudar nesse período.

À Fouvy e ao Rodrigo, pela ajuda solícita com as traduções!

E, finalmente, às pessoas que fizeram parte ativa desse estudo (Luzia, Alcenir, Mari, Fouvy, Emanuel (meu amado pai) e Nizia), pelo comprometimento, sensibilidade e disponibilidade, mesmo em domingos e feriados!

*Somos a memória que temos e a
responsabilidade que assumimos. Sem
memória não existimos, sem
responsabilidade talvez não mereçamos
existir.*

José Saramago

RESUMO

Com um valor inquestionável para as cidades e suas culturas, as áreas tombadas carregam em si, uma representatividade que vai além de seu papel histórico. Embora delimitadas, em sua maioria, por espaços construídos grandiosos e ricos em detalhes arquitetônicos, são compostas, muitas vezes, por acessos difíceis e práticas de conservação que, apesar de resguardar o Patrimônio, limitam a vivência do homem, agente essencial para que estes locais continuem a existir. Nessa pesquisa, refletiu-se acerca da viabilidade da inserção de acessibilidade no Centro Histórico (CH) de João Pessoa, capital da Paraíba – Brasil, no Espaço Público Livre Tombado (calçadas, vias carroçáveis), considerando as limitações legais, as possibilidades técnicas e a não descaracterização do Patrimônio. Para tanto, analisou-se o Roteiro Turístico para Pedestres (RTP) existente neste CH, buscando avançar no debate sobre o binômio entre o direito de acesso à cidade e a manutenção e preservação do patrimônio tombado; analisou-se legislações e normativas, de forma a promover o acesso seguro e autônomo ao Espaço Público Livre Tombado não-d Descaracterizado e, identificou-se por meio de instrumentos técnicos e da apreensão do usuário a possibilidade de inserção de acessibilidade no Espaço Público Livre Tombado sem descaracterizá-lo. A metodologia empregada compreendeu o levantamento teórico e conceitual, com a análise das legislações referentes à Acessibilidade e ao Espaço Público Livre Tombado, bem como o estudo de práticas de intervenção – Rotas de Pedestre, ocorridas em outras cidades; o reconhecimento em campo do CH por meio de visitas exploratórias e a análise pré-teste de um trecho dessa área com o estudo piloto; a caracterização do objeto de estudo com a avaliação física do RTP, por meio da aplicação do *walkthrough*, *checklist* de acessibilidade e tabelas de descrição de rotas; a avaliação do usuário, através do método do passeio acompanhado em trechos pré-determinados, para apreensão da percepção das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, nos obstáculos (inacessibilidade) existentes no Roteiro e, associado à entrevistas; a avaliação dos Órgãos Patrimoniais (IPHAN e IPHAEP) e da Secretaria Municipal de Turismo (SETUR / PMJP) com a aplicação de entrevistas; tendo por fim, a análise e discussão dos resultados para a reflexão de diretrizes para acesso alternativo. Constatou-se que é possível alcançar um grau satisfatório de acessibilidade no RTP do CH de João Pessoa através de soluções que envolvam, de fato, a legislação de acessibilidade, como a inserção de um amplo sistema de sinalização (visual, tátil e sonora) e que, mantenham como requisitos inerentes a esta intervenção, o respeito ao pedestre e à sua diversidade, além da valorização do Patrimônio Histórico no ambiente construído.

Palavras-chave: Acessibilidade. Espaço Público Livre Tombado. Roteiro Turístico para Pedestres. Usuário.

ABSTRACT

With an unquestionable value to cities and their cultures, listed areas carry in itself a representation that goes beyond its historic role. Although these areas are delimited, mostly by built spaces impressive and rich in architectural details, they are composed often by difficult access and conservation practices that, despite of protecting the Heritage, they limit the experience of being human, an essential agent for these sites continue to exist. In this research, it was reflected on the viability of accessibility insertion in the Historic Center (HC) of João Pessoa, capital of Paraíba - Brazil, in the Public Free Listed Space (sidewalks, carriageableways), considering the legal limitations, the technical possibilities and not mischaracterization of Heritage. Therefore, it was analyzed the Pedestrians' Tourist Route (PTR) existing in the HC, seeking to progress the debate about the binomial between the right of access and the maintenance and preservation of heritagelisted; it was analyzed legislations and regulations in order to promote safe and independent access to the Public Free Listed Space non-mischaracterized and it was identified, by means of technical tools and user apprehension, the possibility of accessibility insertion in the Public Free Listed Space without mischaracterizing it. The applied methodology consisted of theoretical and conceptual survey, including the analysis of the legislations relating to accessibility and the Public Free Listed Space, and as well the study of intervention practices - Pedestrians' Routes, occurred in other cities; recognition in the field of HC through exploratory visits and pre-test analysis of a section of this area with the pilot study; characterization of the study object with the physical evaluation of the PTR by means of applying walkthrough, accessibility checklist and tables' description of routes; the user evaluation through the method of Accompanied Walk at predetermined sections to apprehension of the perception of people with disabilities and reduced mobility, in the existing obstacles (inaccessible) in the Route and associated to interviews; the evaluation of Heritage Organizations (IPHAN and IPHAEP) and the Department of Tourism (SETUR / PMJP) with the application of interviews; finally, the analysis and discussion of the results to elaborate guidelines for alternate access. It was found that it is possible to reach a satisfactory degree of accessibility in the PTR of HC of João Pessoa through solutions involving, in fact, the accessibility legislation such as the insertion of a wide signaling system (visual, tactile and audible) and that maintain as inherent requirements to this intervention, that respect pedestrian and its diversity, as well as appreciation of Historic Heritage in the built environment.

Keywords: Accessibility. Public Free Listed Space. Pedestrians' Tourist Route. User.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CAU/BA	Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Bahia
CH	Centro Histórico
EPLT	Espaço Público Livre Tombado
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Iepha	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
IN	Instrução Normativa
IPHAEP	Instituto de Patrimônio Histórico Artístico do Estado Paraíba
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico Artístico e Nacional
JP	João Pessoa
Lacesse	Laboratório de Acessibilidade
MEC	Ministério da Educação e Cultura
NBR	Normas Brasileiras Regulamentadoras
ONU	Organização das Nações Unidas
PcD	Pessoa com Deficiência
PB	Paraíba
RA	Rota Acessível
RTP	Roteiro Turístico para Pedestres
SETUR	Secretaria Municipal de Turismo
UFPB	Universidade Federal da Paraíba
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 Objetivos	18
1.2 Justificativa	19
1.3 Hipótese	21
2 A PROBLEMÁTICA DA ACESSIBILIDADE EM ÁREAS TOMBADAS	23
2.1 Definições e conceitos	24
2.2 O Espaço Público Livre Tombado	29
2.3 O lugar como barreira	32
2.4 Turismo e inclusão	44
2.5 Órgãos patrimoniais e legislação pertinente	49
2.6 Políticas e ações de intervenção no Brasil	55
<i>2.6.1 Centros Históricos Brasileiros</i>	65
3 METODOLOGIA	91
3.1 Aporte teórico e conceitual	94
3.2 Pesquisa documental e caracterização do objeto de estudo	95
3.3 Estudo Piloto	95
3.4 Avaliação de Acessibilidade	96
<i>3.4.1 Walkthrough, Checklist de Avaliação de Acessibilidade e Tabelas de</i> <i>Descrição de Rotas – Caracterização Física</i>	97
<i>3.4.2 Passeio Acompanhado, Entrevistas e Tabelas de Descrição de</i> <i>Rotas – Análise do Usuário</i>	101
<i>3.4.3 Entrevistas – Entendimento dos Órgãos Envolvidos no Planejamento do RTP</i> ...	104
4 O ESPAÇO AVALIADO - SISTEMATIZAÇÃO E REFLEXÃO	106
4.1 O Centro Histórico de João Pessoa	107
4.2 O Roteiro Turístico para Pedestres - RTP	120
5 ANÁLISE DE INSERÇÃO DE ACESSIBILIDADE NO ROTEIRO TURÍSTICO PARA PEDESTRES EM JOÃO PESSOA - PB	142

5.1 O estudo piloto.....	143
5.2 A caracterização física - RTP	150
5.3 A análise do usuário	166
5.4 O entendimento dos órgãos envolvidos no planejamento do RTP	179
5.4.1 <i>Órgãos Patrimoniais (IPHAN e IPHAEP)</i>	<i>179</i>
5.4.2 <i>Secretaria Municipal de Turismo – Setur/PMJP</i>	<i>181</i>
5.5 Discussão dos resultados.....	183
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	192
REFERÊNCIAS	200
APÊNDICE A: Entrevistas	212
APÊNDICE B: Passeios acompanhados	217
APÊNDICE C: Termo De Consentimento Livre e Esclarecido	223
ANEXO A: Memorial Descritivo do Projeto de Sinalização para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa.....	225
ANEXO B: Guia (folder) de divulgação do Roteiro Turístico para Pedestres	237

1 INTRODUÇÃO



A importância das áreas tombadas e da cultura de preservação do ambiente construído abre grandes discussões acerca do usufruto desses espaços, enquanto meios provedores de conhecimento e impulsionadores locais de desenvolvimento para as áreas em que se inserem.

Com a constante museificação¹ de alguns sítios históricos e a sua descaracterização, os centros têm sofrido com a perda da dinâmica existente e a instauração do esvaziamento de seu entorno. Desta forma, o homem, que é o sujeito mais prejudicado, acaba por perder-se na história e deixar de situar-se no tempo, enquanto agente essencial na valorização do patrimônio.

A adaptabilidade e a inserção de acessibilidade, associada a outros fatores, tem sido vista como oportunidade para a requalificação e transformação local. Além da conservação do patrimônio, entende-se que esses espaços precisam reassumir o papel histórico relevante que sempre possuíram, já que, embora integrados à malha urbana da cidade, sobrevivem em meio à perda da dinâmica do espaço tombado.

Uma forma justa e legal² de agir sobre essas áreas é fazê-las serem vivenciadas por pessoas, inclusive aquelas que apresentam algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. Sobretudo tendo em vista que a segurança e a autonomia sobre a cidade e seus espaços produzidos são direitos de todos.

Nessa temática o direito à cidade é discutido de forma que as pessoas não só utilizem os centros históricos, mas que os adotem para si, que os conservem e apropriem-se daquilo que as pertence a fim de estabelecerem “pontes de afeição” e identidade com o meio tombado.

Hoje, vê-se que, diversas pessoas deixam de visitar estes lugares seja devido à inacessibilidade característica e proveniente da época em que foram concebidos, ou pela reprodução de obstáculos resultante de práticas atuais e irresponsáveis para com o espaço público. Não bastasse as dificuldades impostas pelas limitações naturais, vários são os impedimentos existentes em toda cidade.

No Brasil, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2010), 45 milhões de brasileiros possuem algum tipo de deficiência e encontram

¹ Fenômeno ocorrido nos espaços construídos da cidade em que há impossibilidade de uso de vivência e experimento por parte de seus usuários (JACQUES, Paola Berenstein. **Patrimônio cultural urbano: espetáculo contemporâneo?** Adaptação do trabalho “Patrimônio cultural urbano: algumas questões contemporâneas”, in III Seminário Internacional “Patrimônio e cidade contemporânea: políticas, práticas e novos protagonistas”. Salvador. 2002).

² Refere-se ao fato da acessibilidade ser lei.

barreiras que dificultam seu acesso ao meio urbano e/ou edificado. Incluem-se nessa categoria as pessoas com alguma dificuldade de enxergar, de ouvir, de locomover-se (além de idosos e gestantes/lactantes) ou com alguma deficiência física ou intelectual. Isso representa um percentual de 24,23% da população total, e reforça a necessidade de prover uma vida em igualdade de condições de acesso a estas pessoas.

Em João Pessoa, capital da Paraíba, o número de pessoas com deficiência (PcD) chega a 26% da população, somando cerca de 979.297 mil pessoas (IBGE, 2012), o que denota a necessidade de se fazer da cidade um espaço de uso igualitário e democrático que não se distancie da responsabilidade de levar aos seus usuários³ ambientes passíveis de uso.

Reafirmada pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) a necessidade da “gestão democrática por meio da participação da população” implica no direito e garantia do uso da cidade por todos (art. 2, incisos I e II). Tal preocupação inclui as pessoas com deficiência como grupo participante na cidade, com possibilidade de escolha e a devida apropriação dos espaços urbanos ofertados.

Já a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), documento mais recente, declara como objetivo a contribuição para o “acesso universal à cidade”, reafirmando a expectativa quanto à democratização dos espaços da cidade a todas as pessoas, considerando as suas limitações.

Nesse sentido, outros decretos e planos buscam promover e assegurar o direito da pessoa com deficiência, inclusive o acesso ao ambiente construído, destacando-se o Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004), também denominado “Lei da Acessibilidade”, que em seu Capítulo IV, Seção 1, *Caput* Art. 10, afirma que:

A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, a legislação específica e as regras contidas no próprio decreto.

O discurso emblemático contido na legislação existente, no entanto, não impede que a maioria dos espaços que constituem a urbe deixem de atender o “direito à cidade” como reflexo de uma gestão participativa e democrática.

³ Nessa pesquisa, o termo usuário será sempre remetido às pessoas sem deficiência, pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida.

Em se tratando de áreas históricas preservadas, o direito e liberdade de ir e vir acaba sendo ainda mais restrito, uma vez que a transposição de obstáculos vai de encontro, muitas vezes, à necessidade de conservação e proteção destes espaços.

Nesse contexto, o interesse dessa pesquisa relaciona-se com o uso dos espaços pelas PcD ou com mobilidade reduzida em áreas tombadas⁴. Para tanto, tomou-se o Roteiro Turístico para Pedestres – RTP, no Centro Histórico – CH, de João Pessoa (JP), concentrando-se neste como estudo de caso, de maneira que possa contribuir para a discussão desta temática nas cidades.

Acredita-se que pesquisas como essa, desenvolvidas em áreas históricas, sejam imprescindíveis na busca de soluções que minimizem problemas dessa ordem e incitem uma conscientização coletiva acerca das necessidades de PcD e, por novas descobertas de realidades possíveis de serem transformadas.

O trabalho de pesquisadores tem reunido dados relevantes, com o apontamento e a caracterização dos principais problemas referentes à acessibilidade encontrados nesses espaços; a catalogação e delimitação dessas áreas com a projeção e reflexão acerca de roteiros acessíveis; além da aplicação de medidas gerenciadoras do difícil acesso, tão comum nessas áreas, seja por conta da topografia⁵ do terreno em que estes sítios foram construídos ou das tomadas de decisões⁶ feitas a cada tempo sobre as áreas em que estão implantados.

A dificuldade de se prover acessibilidade nos sítios históricos do Brasil encontra-se no fato de que estes não foram originalmente projetados para receber as pessoas com restrições, sendo hoje locais protegidos por leis de preservação, que restringem ou impedem a modificação de suas características históricas, acarretando na difícil aplicação das normas de acessibilidade já existentes (GERENTE, 2005, p.16).

Este estudo situa-se na linha de pesquisa – qualidade do ambiente construído – e segue uma abordagem em duas temáticas importantes para a discussão: **Acessibilidade e Patrimônio Histórico enquanto Espaço Público Livre Tombado**

⁴ De acordo com o Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 (BRASIL, 1937), as áreas tombadas são definidas como sítios históricos urbanos.

⁵ A localização estratégica da época de implantação destes centros em áreas altas da cidade como forma de proteção à ataques e invasões estrangeiras, de maneira a permitir uma maior visibilidade, centralidade e posicionamento, acabou implicando, ainda hoje, em uma série de problemas tais como a existência de grandes desníveis e uma infinidade de ladeiras, característica inclusive, de muitas áreas históricas brasileiras.

⁶ Relacionadas aos governos municipal, estadual ou federal.

(EPLT) – espaço de valor histórico e cultural, “aberto” e disposto ao uso sem distinção, por toda a sociedade, sob a proteção de Órgãos Patrimoniais.

Para tanto, a pesquisa desenvolve-se em meio a um processo de contestação de uma legislação restritiva e de questionamentos, como o recorrente descumprimento dos órgãos públicos para com a inserção de acessibilidade nos espaços das cidades, direcionando a discussão para as áreas históricas, além da falta de comprometimento e sensibilização para com as diretrizes e encaminhamentos contidos na legislação de proteção ao patrimônio que, por sua vez, permite ações de acessibilidade em áreas tombadas, dentre outras questões já discutidas por diversos autores (Bins Ely, 2004; Paiva, 2009; Duarte & Cohen, 2010 e Dischinger, 2006) em seus trabalhos.

Logo, com a finalidade de promover acessibilidade nestes espaços e minimizar os obstáculos lá existentes, recorre-se em muitos casos – como na Fortaleza de São José da Ponta Grossa, em Florianópolis; e no Centro Histórico de São Luís, no Maranhão – à chamada Rota Acessível – RA, como uma alternativa possível. De acordo com a NBR 9050 (ABNT, 2015) a RA corresponde a um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado conectando os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A RA pode ser interna (incorporando corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc.) e externa (abrangendo corredores, pisos, escadas, elevadores, meio-fio, cordão ou guia, faixa acessível, faixa de acesso e serviço, rebaixos ou elevação de calçada para pessoas, rampas, faixas elevadas, faixa para elementos de urbanização, dentre outros), esta última será a opção considerada neste estudo.

O conhecimento adquirido e gerado pela conjunção das duas perspectivas abordadas – Preservação e Adaptação – com aplicações do Desenho Universal enquanto processo de transformação cultural, impõe alternativas que favorecem a igualdade de oportunidades, o acesso e a vivência em espaços tombados.

Assegurar o direito de acesso ao acervo patrimonial exige análise sobre as leis e normativas do Patrimônio, assim como atenção à Instrução Normativa – IN, nº 01, 2003 (IPHAN, 2003), que, dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis e estabelece diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade, em especial pelas pessoas portadoras de deficiência

[sic] e com mobilidade reduzida; para que a inacessibilidade existente nas áreas tombadas possa ser tratada de forma responsável a não descaracterizar o patrimônio.

A IN-01 discorre que, “em casos de intervenção, a adoção de critérios de acessibilidade deve ser compatibilizada com a preservação dos bens, devendo ser legíveis como adições do tempo presente, estando em harmonia com o conjunto” (IPHAN, 2003).

Sabe-se, no entanto, que na prática, a inserção de elementos construídos, tais como rampas, pisos regulares, sinalização sonora e visual pode ser vista como um “descaracterizador” da imagem histórica e de seu tempo, sendo tratada algumas vezes como um empecilho à adaptação dessas áreas. A legislação do patrimônio reza que (IPHAN, 2003):

As soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis⁷ devem compatibilizar-se com a sua preservação e, em cada caso específico, assegurar condições de acesso, de trânsito, de orientação e de comunicação, facilitando a utilização desses bens e a compreensão de seus acervos para todo o público (Instrução Normativa n.º 1/2003).

Tal documento expressa a necessária conciliação entre os dois temas aqui discutidos. Mas como chegar a um consenso, uma vez que ambos parecem tão contraditórios? Nessa dissertação, almeja-se dar um passo na direção da promoção da acessibilidade nos sítios históricos brasileiros, demonstrando os resultados obtidos na pesquisa de campo e refletindo sobre a forma de conciliar melhor este conflito, a partir do caso específico da cidade de João Pessoa – PB.

Executar as adaptações necessárias e garantir um espaço inclusivo em áreas históricas, é agir de forma comprometida com a inclusão de pessoas com deficiência, mobilidade restrita e com a acessibilidade espacial. Contudo, existe nesses espaços uma série de limitações físicas pré-existentes. Como, então, viabilizar a inserção de acessibilidade nestes locais agregando qualidade física e afetiva ao espaço preservado sem que a integridade e os valores históricos sejam descaracterizados?

1.1 Objetivos

⁷ Imóveis protegidos e preservados como bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população. Fonte: Portal do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/>>. Acesso em: 12 mar. 2013. Tal termo é citado na NBR 9050 (ABNT, 2015) como bens tombados.

Essa dissertação tem por objetivo geral analisar a inserção de acessibilidade em áreas históricas, considerando as limitações legais, as possibilidades técnicas e a não descaracterização do Patrimônio.

Para tanto, os objetivos específicos se dão por:

- Avançar no debate sobre o binômio entre o direito de acesso à cidade e manutenção e preservação do patrimônio tombado.
- Analisar legislações e normativas (patrimoniais e de acessibilidade), de forma a promover o acesso seguro e autônomo ao Espaço Público Livre Tombado não-d Descaracterizado.
- Identificar por meio de instrumentos técnicos e da apreensão do usuário a possibilidade de inserção de acessibilidade no Espaço Público Livre Tombado sem descaracterizá-lo.

1.2 Justificativa

O estudo e a conciliação da Acessibilidade no Espaço Público Livre Tombado, torna-se importante dentre outras questões para evolução e avanço do conhecimento acadêmico, uma vez que a Norma Brasileira Regulamentadora - NBR 9050 (ABNT, 2015)⁸ e outras legislações dentro deste tema, não são específicas sobre como intervir em áreas tombadas. Além disso, o tema a ser trabalhado/discutido deve ser relevante científica e socialmente, situado dentro de um quadro metodológico ao alcance do pesquisador e com áreas novas a explorar (AZEVEDO, 1999).

O assunto tratado nessa pesquisa reflete sobre a relação do usuário no ambiente construído e, em como o espaço produzido interfere na vida desse. O espaço tombado reúne esse debate, pondo-se como cenário social, que comunica, facilita ou impede a necessária experiência do pedestre em seu meio.

Sabe-se que, a acessibilidade plena em áreas históricas é uma utopia, mas entende-se ser possível atingir graus de acessibilidade distintos, como áreas que apresentam poligonais de tombamento diferenciadas, com maior ou menor rigor de intervenção sobre determinado trecho, ou ainda, propor intervenções, tais como a inserção de Rotas Acessíveis. Além disso, o fato de haverem casos concretos que demonstrem como a acessibilidade foi inserida em áreas como estas, e a criação de

⁸ Recentemente publicada, a nova versão atualizada da NBR 9050 (ABNT/2015), mesmo após longo processo de revisão (2012-2015), permaneceu sem maiores contribuições ao tópico referente às instruções dos bens tombados.

projetos e programas de ações com este mesmo objetivo, criam expectativa quanto à facilitação do acesso físico a estes locais.

No CH da cidade de João Pessoa, sítio onde está localizado o Roteiro Turístico para Pedestres – objeto de estudo desta pesquisa – a acessibilidade parece ser bastante precária, uma vez que não se verifica a existência de elementos que auxiliem o fácil acesso e facilite orientação espacial de pessoas que queiram se apropriar de seus espaços com segurança.

A existência de um RTP no Centro Histórico de João Pessoa deveria auxiliar o pedestre em sua apreensão e identificação com o espaço visitado. Nota-se assim que, apesar do Patrimônio Histórico já contar com experiências concretas e bem sucedidas de inserção de acessibilidade em seu meio – a exemplo de Salvador, BA; Paranaguá, PR; Laguna, SC e Ouro Preto, MG. explorá-los – pouco ainda se vê aplicado, quando observada a extensão de áreas históricas em diferentes locais.

A importância desse estudo do RTP – JP, como caso a ser pesquisado e refletido está no fato de que, através dessa realidade, outras pessoas podem vir a ser beneficiadas pelas mesmas ações e métodos utilizados durante o processo de exploração de elementos que o compõem. Schramm (1971) complementa afirmando que a essência de um estudo de caso, a principal tendência em todos os tipos de estudo de caso, é que ela tenta esclarecer uma decisão ou um conjunto de decisões: o motivo pelo qual foram tomadas, como foram implementadas e com quais resultados.

Pesquisas nesse âmbito, promovem a equiparação das oportunidades de usufruto destes bens tão importantes para a sociedade, uma vez que contribuem com soluções específicas para áreas tombadas e possibilitam o aproveitamento deste estudo para realidades semelhantes.

Observa-se que, a inacessibilidade de grande parte das cidades tem ocasionado consequências e experiências negativas quanto à apreensão dos espaços por parte do pedestre/usuário. Diante dos diversos temas explorados e vivenciados no Laboratório de Acessibilidade (Lacesse), da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), o questionamento sobre a inserção de acessibilidade em áreas tombadas tem levado a uma constante discussão, implicando em outros aspectos como a exemplo de Rotas de Pedestres.

Reconhece-se no RTP a possibilidade de acesso, contato e alcance de diversos grupos de pessoas – pessoa com deficiência, pessoa mobilidade reduzida,

além de pessoas sem deficiência – ao patrimônio histórico. Ainda que direcionado ao “turista”, sujeito central deste RTP, como será a sua experiência na Rota se esse indivíduo vier a apresentar alguma restrição?

Assim, o problema exposto é refletido nessa pesquisa, pois acredita-se que após estudo e análise geral do RTP será possível contribuir com elementos de acessibilidade que irão facilitar a comunicação usuário/rota.

Assim, pergunta-se: Como possibilitar a inserção de acessibilidade no Roteiro Turístico para Pedestres existente no Centro Histórico de João Pessoa – PB, considerando as limitações legais e refletindo acerca das possibilidades técnicas existentes, de forma a manter o patrimônio preservado?

1.3 Hipótese

A recorrente discussão da inacessibilidade existente nas cidades tem chamado a atenção da população em diferentes esferas. A obrigatoriedade⁹ do acesso livre e sem barreiras já permeia locais históricos – tombados, podendo se ver intervenções ocorridas com a intenção de “tornar acessível”¹⁰ ou “visitável” aqueles espaços construídos sem acesso para todos.

Com base nisso, a discussão acerca da inserção de acessibilidade em áreas tombadas levou esta pesquisa a um vasto levantamento de dados, o que se tornou crucial para a eleição de métodos e técnicas capazes de conduzir todo estudo com clareza e objetividade. Contudo, a relação direta com órgãos municipais, estaduais e federais trouxe o conhecimento da “gestão governamental” na tomada de decisões e os trâmites das ações e programas ocorridos nestas instituições.

Além disso, o usuário foi, nessa pesquisa, sujeito essencial na caracterização do Roteiro Turístico para Pedestres no CH de João Pessoa, permitindo a compreensão da interferência do ambiente sobre quem dele faz uso.

Logo, após a discussão, para a realização da presente dissertação é levantada a hipótese de que é viável conferir acessibilidade ao Roteiro Turístico para Pedestres

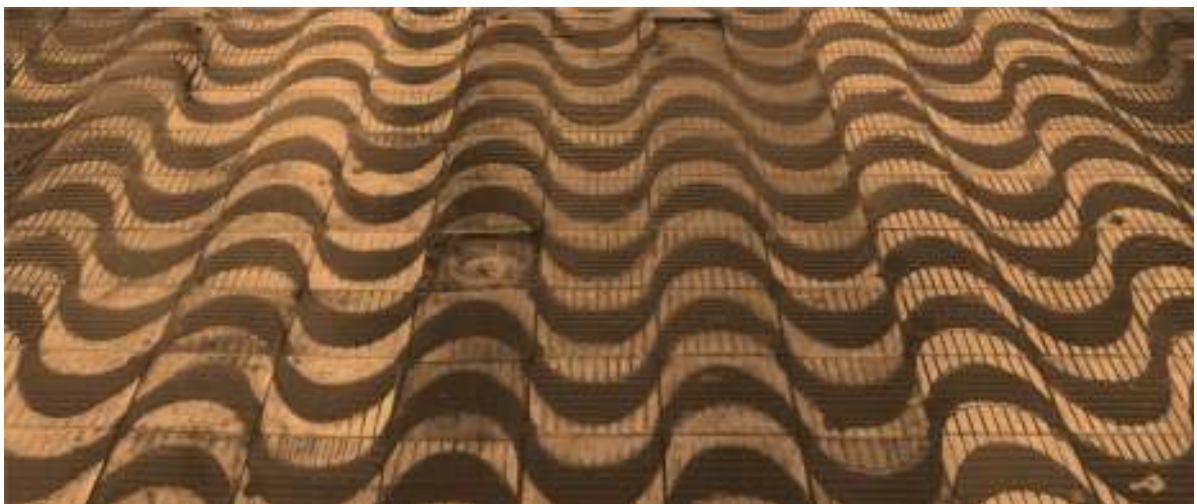
⁹ Em 2004 o Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004) tornou obrigatória a inserção e/ou adaptação de espaços públicos e privados à acessibilidade.

¹⁰ Tornar “Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida” (ABNT NBR 9050/04).

existente no Centro Histórico de João Pessoa sem que ocorra descaracterização do patrimônio.

Estruturada, pois, em seis capítulos, a dissertação apresenta-se com o capítulo da **Introdução**. No segundo capítulo, **A Problemática da Acessibilidade em Áreas Tombadas**, apresentam-se as definições e conceitos referentes às duas temáticas abordadas, além de trazer um panorama sobre os sítios históricos, com o apontamento dos tipos de barreiras existentes em seus espaços, abordar os Órgãos Patrimoniais e as legislações referentes à Acessibilidade e ao Espaço Público Livre Tombado. Discute-se ainda acerca de práticas de intervenções ocorridas em centros brasileiros, com a intenção de levantar ideias e soluções conciliadoras da acessibilidade nesse meio. O capítulo três, **Metodologia**, traz os instrumentos/métodos utilizados e seguidos na pesquisa para se chegar aos resultados esperados. O quarto capítulo, **O Espaço Avaliado - Sistematização e Reflexão**, apresenta o Centro Histórico de João Pessoa - PB, tendo como foco o Roteiro Turístico para Pedestres, a rota que o compreende e sua caracterização. Já o capítulo cinco, **Análise de Inserção de Acessibilidade no Roteiro Turístico para Pedestres em João Pessoa – PB**, discute os resultados encontrados após as avaliações realizadas no espaço físico, em seus usuários e nos órgãos envolvidos no processo de planejamento desse Roteiro. Para tanto, busca responder ao questionamento apontado no desenvolvimento da pesquisa, a partir da discussão e análise dos resultados alcançados. Ao final desse estudo, apresentam-se as **Considerações Finais** no capítulo sexto, com reflexão sobre os principais resultados e relevância da pesquisa; observação acerca do possível alcance dos objetivos iniciais e comprovação ou não da hipótese adotada; apontamento das principais dificuldades encontradas no decorrer desse estudo e ao final, as recomendações para trabalhos futuros que venham a ser desenvolvidos com a mesma temática.

2 A PROBLEMÁTICA DA ACESSIBILIDADE EM ÁREAS TOMBADAS



Neste capítulo serão abordados conceitos, definições e legislações que relacionam os dois temas – Acessibilidade e Espaço Público Livre Tombado.

2.1 Definições e conceitos

Segundo a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência adotada pela Organização das Nações Unidas em 2006, ratificada pelo Brasil em 2008 e assumindo status de Emenda Constitucional em 2009, acessibilidade é a “possibilidade de acesso, que se pode chegar facilmente”, ou seja, “o processo de conseguir a igualdade de oportunidades em todas as esferas da sociedade” (CORDE, 2007).

Tal definição implica a providência de ações que visem a integração de atividades e funções ocorridas na cidade de maneira igualitária, com a supressão de barreiras que dificulta a locomoção de grupos diversos de pessoas. Para Gerente (2005, p. 22), apesar do termo deficiência ser utilizado para se referir tanto ao problema de origem do indivíduo quanto à noções de incapacidade, é importante destacar que a presença de deficiência não implica em incapacidade.

A associação do termo “incapacidade” à palavra “deficiência” acarreta um significado negativo relativo ao funcionamento e alcance das pessoas com deficiência, que Sasaki (2005) descreve como “o resultado do ambiente humano e físico inadequado ou inacessível, e não um tipo de condição”.

Esse entendimento exprime bem a ideia de que “livre de barreiras e impedimentos” a cidade torna possível o “livre acesso” a seus espaços e serviços, uma vez que assume para si a responsabilidade e a incapacidade de lidar com a adversidade humana em suas transformações físicas e intelectuais.

Para tanto, a acessibilidade busca oferecer maior autonomia às PcD (ou a qualquer outra pessoa) que em suas limitações naturais necessite de uma maior orientação, entendimento e comunicação acerca do espaço), a partir da junção de soluções e alternativas que eliminem ou minimizem obstáculos de acesso advindos do meio físico em que se encontram.

Distante de uma realidade que “abrace” e admita deficiências e limitações distintas, conceitos e legislações são criadas para garantir o direito de acesso a todos. Para a ONU (2006) a pessoa com deficiência é aquela que:

Têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas [...]

Já o Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004) diferencia as deficiências em cinco categorias:

Deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

Deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de 41 decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências [sic] de 500Hz, 1000Hz, 2000Hz e 3000Hz;

Deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais o somatório da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°.

Deficiência mental¹¹: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos 18 anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho.

(v) deficiência múltipla: associação de duas ou mais deficiências.

Vale incluir aqui a definição da pessoa com mobilidade reduzida, também descrita pelo decreto acima, como:

Aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência¹², tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção (BRASIL, 2004).

¹¹ O termo mais aceito e utilizado hoje é “deficiência intelectual”. Entende-se que o termo pregado na legislação incite discriminação deste grupo de pessoas.

¹² Com a terminologia modificada ao longo do tempo, o ato de referir-se às pessoas com deficiência sofreu grandes alterações. Com o Decreto nº 60.501, de 24 de março de 1967 o termo considerado era inválido. Após a Segunda Guerra Mundial, até 1960, a mídia valia-se do termo incapacitado. De 1960 a 1980 era utilizado o termo defeituoso. De 1981 a 1987, pela primeira vez, o termo deficiente passou a ser associado ao substantivo pessoa. De 1988 a 1993 passou-se a utilizar a expressão pessoa portadora de deficiência, que por simplificação foi reduzida para portador de deficiência. De 1990 a 1994 é utilizada a expressão portador de necessidade especial. E, atualmente, a expressão pessoa com deficiência passou a ser preferida por um número maior de adeptos, apesar de grande parte da legislação brasileira referente à pessoa com deficiência ainda utilizar-se do termo pessoa portadora de deficiência (CAMBIAGHI, 2007).

Segundo Sasaki (2003 *apud* SCHIVITZ, 2007) em função das limitações diárias impostas pelos espaços produzidos pela cidade, muitas pessoas com deficiência não têm acesso aos espaços de lazer, recreação e turismo, nem aos empregos do setor. Esta difícil condição vista no meio urbano acaba por restringir ainda mais as PcD em seus direitos e atividades.

Citado e garantido pela Constituição Federal (BRASIL, 1988) em seu artigo 215 o acesso à cultura e aos bens culturais é um direito de todos:

O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais.

§ 1º O Estado protegerá as manifestações das culturas populares, indígenas e afro-brasileiras, e das de outros grupos participantes do processo civilizatório nacional.

§ 2º A lei disporá sobre a fixação de datas comemorativas de alta significação para os diferentes segmentos étnicos nacionais.

Este é, portanto, um direito do ser humano e, a promoção da cultura como meio de lazer e informação proporciona a vitalidade necessária para a valorização de espaços e pessoas conjuntamente. Pensar, por exemplo, no patrimônio cultural de uma cidade integrado à realidade e transformações atuais de seu meio inclui a configuração e adoção de boas alternativas de acessibilidade. Com ações como estas, o Estado imprime em seus espaços o respeito à Constituição e logicamente, aos seus usuários.

Definido, ainda pela Constituição Federal (BRASIL, 1988, grifo nosso) em seu art. 216, caput, “o patrimônio cultural¹³ brasileiro compreende os bens de natureza material e imaterial, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos

¹³ O Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que entre outras medidas institui o instrumento do tombamento, define em seu artigo 1º o conceito de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional: *Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.* Passados 51 anos, em que o País sofreu intensas e velozes mudanças, transformando-se de rural em majoritariamente urbano, a Constituição de 1988 relativiza a noção de excepcionalidade, substituída em parte pela de representatividade e reconhece a dimensão imaterial. A denominação *Patrimônio Histórico e Artístico* é substituída por *Patrimônio Cultural*. O conceito é assim ampliado de maneira a incluir as contribuições dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. Essa mudança incorpora o conceito de referência cultural e significa uma ampliação importante dos bens passíveis de reconhecimento. (IPHAN. Portal do IPHAN: Patrimônio Cultural. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=20&sigla=PatrimonioCultural&retorno=paginalphan>>. Acesso em: 25 jun. 2014.)

diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, incluindo-se as edificações e os conjuntos urbanos”.

O reconhecimento cultural de um bem como patrimônio significa a garantia da continuidade de sua memória, de modo que as futuras gerações tenham o direito de partilhar de sua história. Na garantia desse direito pode-se dizer que o pleno acesso aos sítios de preservação histórica é uma maneira justa e adequada de fazê-los cumprir com o seu papel de referência à memória e à identidade de um povo (PAIVA, 2009).

Esse pensamento corrobora a expressão Patrimônio Histórico designada por Choay (2001) como:

[...] um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e *savoir faire*¹⁴ dos seres humanos (grifo nosso).

A cidade, enquanto ambiente construído torna-se, então, objeto essencial na socialização e democratização da cultura, sendo necessária a orientação espacial de seus usuários para que a integração ocorra em seus espaços. Para isso, consideram-se elementos de integração como sinalizações sonoras, em Braille, de fácil visualização, entendimento e acesso.

O conceito amplo de acessibilidade espacial está relacionado ao direito de todos os cidadãos terem acesso e participação necessários para o uso efetivo dos espaços, promovendo a inclusão e o exercício da cidadania para todas as pessoas sem discriminação. Consequentemente, um espaço acessível é aquele de fácil compreensão, que permite ao usuário ir e vir e comunicar-se, assim como fazer parte de todas as atividades que esse espaço proporcione com segurança, conforto e autonomia independentemente de suas necessidades específicas (DISCHINGER et al, 2012).

Para tanto a acessibilidade dos espaços requer uma abordagem ampla, com a integração de componentes necessários – orientabilidade, deslocamento, comunicação e uso (DISCHINGER & BINS ELY, 2004).

A descrição de cada componente é dada a seguir (DISCHINGER, BINS ELY, PIARDI, 2012):

Orientação: a orientação espacial é determinada pelas características ambientais que permitem aos indivíduos reconhecer a identidade e funções

¹⁴ Expressão francesa que significa “saber o que fazer”, ser adaptável e ágil. (Wikipedia. 2014. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/Savoir_faire>. Acesso em: 25 jun. 2014.)

dos espaços, localizar-se espacialmente e definir estratégias para seu deslocamento e uso.

Comunicação: as condições de comunicação em um ambiente dizem respeito às possibilidades de troca de informações interpessoais, ou troca de informações através da utilização de equipamentos de tecnologia assistiva¹⁵, que permitam o acesso, a compreensão e o uso das atividades existentes. [...] A avaliação das condições de comunicação é especialmente importante para melhorar a independência e autonomia de pessoas com deficiência auditiva, problemas na fala, ou deficiência cognitiva;

Deslocamento: boas condições de deslocamento referem-se à possibilidade de qualquer pessoa poder movimentar-se ao longo de percursos horizontais e verticais (saguões, escadas, corredores, rampas, elevadores) de forma independente, segura e confortável sem interrupções e livre de barreiras físicas. Logo, quando houver desníveis devem existir sistemas alternativos de deslocamento tais como rampas e/ou elevadores. [...] Também é essencial a verificação da continuidade, dimensões, revestimentos e declividades dos percursos para pessoas com deficiências motoras, que necessitam utilizar muletas ou cadeira de rodas ou para pessoas com problema de equilíbrio;

Uso: o uso dos espaços e dos equipamentos diz respeito à possibilidade real de participação e realização de atividades por todas as pessoas. Por exemplo, um aluno que chega à sua sala de aula e possui deficiência múltipla, que afeta sua locomoção e capacidade de visão, deve poder usar a carteira de forma adequada assim como sentar-se próximo à lousa e deslocar-se dentro da sala de aula.

A interação destes quatro componentes é importante, e o não cumprimento de um deles afeta todos os demais, dificultando, ou até mesmo impedindo, o acesso de pessoas com restrições aos ambientes. É necessário, então, que o ambiente tenha legibilidade, ou seja, que o espaço seja de fácil compreensão: bem sinalizado, organizado, com uma linguagem simples e sem obstáculos físicos que impeçam a locomoção. Lynch (2011, p. 2) conceitua legibilidade como a *“facilidade com que cada umas das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente”*, a partir de seus aspectos visuais.

Logo, para melhorar a integração social, o uso do espaço deve ser pensado para todos, como uma forma democrática de projetar e de permitir a todas as pessoas, condições favoráveis para que possam realizar as suas atividades com segurança e autonomia.

¹⁵ Área do conhecimento, de característica interdisciplinar, que engloba produtos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivam promover a funcionalidade, relacionada à atividade e participação de pessoas com deficiência, incapacidades ou mobilidade reduzida, visando sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social. (ATA VII - Comitê de Ajudas Técnicas - CAT. Disponível em: <<http://www.assistiva.com.br/>>. Acesso em: 09 jan. 2015).

2.2 O Espaço Público Livre Tombado

Elemento constitutivo das cidades, o espaço público admite para si, um valor fundamental de socialização e de integração de seus indivíduos. De acordo com Gomes (2002),

O espaço público está intrinsecamente relacionado com a questão da cidadania. São lugares onde deveriam estar assegurados os direitos do cidadão ao uso da cidade, o acesso à memória, segurança, informação, conforto, circulação, além do acesso visual à arquitetura e à estrutura urbana.

Através de seus componentes, os espaços públicos expressam a linha de atuação e de concepção de projeto adotada desde o seu planejamento até o seu uso e, o que pode ser apreendido também pelas sensações negativas ou positivas que se tem ao visitar esses locais. Cada elemento encontrado na composição de seus detalhes se comunica com o leitor-usuário e este, por sua vez, passa a decifrar as mensagens emitidas pelo espaço construído em que se encontra que, nesse caso, pode se dar com a identificação de barreiras/impedimentos ao acesso livre ou, com as diversas possibilidades de exploração contidas em componentes que se organizam em prol do conforto e orientação espacial, por exemplo.

Assim compreendido, entende-se que, à gestão do espaço público é confiada e admitida a capacidade de imprimir o acesso e a integração à cidade, sob o ponto de vista da liberdade de expressão compartilhada e participação de cada indivíduo a ela pertencente. Logo, a construção do “ser cidadão” implica, diretamente, no uso e na atuação do ser humano em espaços que representam a cidade e suas transformações.

O espaço público constitui um factor importante de identificação, que conota os lugares, manifestando-se através de símbolos. É também o lugar da palavra, o lugar de socialização, de encontro e também onde se manifestam grupos sociais, culturais e políticos que a população da cidade exprime (INDOVINA, 2002).

A citação é corroborada por Bins Ely (*et al*, 2006) quando afirma que, “o espaço público é o local onde a vida social e política é encenada, reforçando seu caráter de espaço de conflito, no sentido de problematização da vida social e expressão de confronto da diversidade”.

O espaço público é assim, essencial ao desenvolvimento da população que o cerca, pois é nele que ocorrem as mais diversas manifestações da sociedade,

caracterizando-se como um meio provedor de igualdades, já que, em seus espaços, pessoas das mais variadas idades (com e sem limitações) circulam a fim de realizar e desenvolver suas atividades.

Os espaços livres exercem importante papel na realidade contemporânea. Eles possuem função social (à medida que proporcionam encontro e lazer e promovem a socialização dos indivíduos); função organizacional (organizam a infra-estrutura da cidade e configuram o desenho urbano); função ecológica (estruturam áreas de proteção ambiental) e função cultural (já que fortalecem a identidade local) (BINS ELY *et al*, 2006).

Conceituado por Macedo (1995, p. 16) como “todos aqueles espaços não contidos entre paredes e tetos dos edifícios construídos pela sociedade para sua moradia e trabalho”, os espaços livres compreendem ruas, praças, largos, parques, jardins, terrenos baldios, ou seja, espaços livres contidos nas cidades. Souza (2003) complementa definindo-os como “espaços projetáveis, geralmente não edificadas, que possuem algum elemento configurador. Quando se trata de um espaço livre urbano, por exemplo, esse elemento pode ser o próprio entorno, as vias e as edificações adjacentes”.

No “espaço público livre”, o uso é comum e de posse coletiva (pertence ao poder público)¹⁶, devendo ser garantido o direito universal da cidadania e seu usufruto pela população, pois de acordo com Lynch (2011) é o local principal em que se forma a imagem da cidade, já que é por ela que os habitantes transitam e tem a oportunidade de observá-la e interagir com seus elementos.

Dessa forma, o termo “público” é utilizado por Lynch (2011) quando se refere às áreas que todas as pessoas possam acessar e desfrutar, em qualquer momento e está apoiado na condição de oferecer livre acesso, permitindo às pessoas usarem livremente. É entendido como “livre” porque não está contido em edificação, tendo funcionamento sem discriminação e, em alguns casos, garantido por lei, sem formalidade, obstáculos ou proibições no tocante ao uso, isento de edificações ou com o mínimo delas (PORTELA, 2012).

¹⁶ Há espaços públicos totalmente livres (livre acesso) e os que, mesmo públicos, possuem uma certa restrição ao acesso. Nos espaços públicos livres, o direito de ir e vir é total e garantido a todos, sem qualquer tipo de diferenciação, exceto quando uma autoridade pública ou seu representante restringe esse acesso visando a segurança e a convivência de todos em harmonia (MOVIMENTO CONVIVA. O Espaço Público é de Todos. Disponível em: <<http://movimentoconviva.com.br/o-espaco-publico-e-de-todos/>>. Acesso em: 08 dez. 2014.)

Narciso (2009) afirma também que, o espaço público constitui ou deveria constituir uma fonte de forte representação pessoal, cultural e social, pois trata-se de um espaço simbólico onde se opõem e se respondem aos discursos, na sua maioria contraditórios, dos agentes políticos, sociais, religiosos, culturais e intelectuais que constituem uma sociedade. O que dizer, então, dos espaços públicos livres tombados?

Instituído pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o tombamento foi definido como ato capaz de assegurar a conservação de bens (materiais e imateriais) de uma cultura e sociedade.

O tombamento é um ato administrativo realizado pelo Poder Público, nos níveis federal, estadual ou municipal. Os tombamentos federais são responsabilidade do IPHAN e começam pelo pedido de abertura do processo, por iniciativa de qualquer cidadão ou instituição pública. O objetivo é preservar bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo a destruição e/ou descaracterização de tais bens (IPHAN, 2014a).

Além disso,

É sabido que deve ser preservada a continuidade histórica no seu ambiente, se quisermos manter ou criar envolventes que permitam às pessoas encontrarem a sua identidade e sentirem-se seguras apesar das abruptas alterações sociais. Um novo tipo de planejamento urbano procura recuperar os espaços fechados, as dimensões humanas, a interpenetração das funções e a diversidade social e cultural que caracteriza a fábrica urbana das velhas cidades. (Declaração de Amsterdã, 1975).

Nesse contexto, o ato de tomar implica intenção de resguardar aquilo que reflete fortes valores da imagem da cidade e de seu povo. O fato do início deste processo poder ser solicitado por qualquer cidadão demonstra tamanha importância e preocupação dos órgãos patrimoniais (IPHAN e, no caso específico de João Pessoa, também do IPHAEP) em ter a sociedade como agente atuante e presente na proteção de seu “histórico cultural”.

Essa participação da sociedade já era entendida assim, como em texto pronunciado pela Carta Patrimonial produto do Congresso de Amsterdã – Coroamento do Ano Europeu do Patrimônio Arquitetônico, em 1975:

A conservação do patrimônio arquitetônico não deve ser tarefa dos especialistas. O apoio da opinião pública é essencial. A população deve, baseada em informações objetivas e completas, participar realmente, desde a elaboração dos inventários até a tomada das decisões (Declaração de Amsterdã, 1975).

Sabe-se ainda que, quando tombado, o espaço público engloba, além de valores comuns (sociais, políticos e econômicos), valores históricos e estéticos associados a sua imagem, representando sua importância mediante a cultura e humanidade. Como tal, acabam por possuir direitos e deveres a mais que outros espaços, uma vez que serão protegidos e conservados para a apreciação de gerações futuras, devendo dispor de certa colaboração para que continuem a permear a imagem da cidade.

No certame das leis de preservação que controlam o espaço público tombado há também, o indissociável caráter constitucional do “direito de ir e vir” permitido a todos – Art. V, Constituição Federal (BRASIL, 1988). Manter-se apoiado no fato de um bem ser tombado para evitar ou adiar uma imprescindível intervenção, configura descuido para com uma legislação e descompromisso com o exercício profissional e, sobretudo, desrespeito às pessoas que de alguma maneira se sentem impedidas de visitar estes espaços.

Gomes (2002) acredita que, o que constrói o espaço público é a obediência à lei e a seus limites, na perspectiva da submissão às regras pactuadas de civilidade e sociabilidade. Desse modo, a vivência no espaço público está intrinsecamente relacionada com a questão da cidadania. Assim, se o espaço público tombado de valor patrimonial, refere-se ao bem comum, o discurso do direito à cidade não deve se tornar um argumento falho quando envolver estes bens, nem tão pouco ser entendido como uma contestação que invalida os valores históricos dos mesmos.

2.3 O lugar como barreira

O binômio discutido neste estudo – Acessibilidade e Espaço Público Livre Tombado – confronta dois aspectos de extrema importância à sociedade. De um lado, o direito e a liberdade de acesso do ser humano aos espaços públicos das cidades, de outro, a memória de uma geração e o seu legado diante de gerações futuras. Ambos, distantes num primeiro olhar, mas complementares e necessários enquanto elementos de integração dos espaços e seus significados¹⁷.

¹⁷ Os significados indicam o que o lugar significa, indica, evoca ou expressa, estando relacionados com aspectos intangíveis tais como qualidades simbólicas e memórias (PEDROSA, 2011).

Considerando este último, reflete-se sob os diferentes aspectos subjetivos: identidade de lugar, ambiência, pertencimento, afetividade ambiental e experiência ambiental; conceitos estudados pela Psicologia Ambiental, como também abordados pelos documentos Patrimoniais¹⁸ em seus discursos.

As cartas, declarações e recomendações patrimoniais são documentos reconhecidos internacionalmente que são amplamente difundidas e utilizadas como referência teórica nos trabalhos e estudos no campo da preservação do patrimônio cultural. Por refletirem a evolução dos debates sobre o tema são consideradas importantes fontes para esta discussão, assim como as disposições previstas em Lei sobre o assunto¹⁹.

Logo, por este trabalho tratar da percepção de usuários (pessoas com e sem deficiência) em áreas tombadas, torna-se apropriado utilizar as definições que permeiam as duas áreas, já que servirão como documentos norteadores nessa avaliação.

Definida por Kopec (2006, p.9) como o estudo das relações simbióticas²⁰ entre os humanos e seus ambientes, a Psicologia Ambiental é também classificada por Moser (1998, p. 122) como área da psicologia que estuda a pessoa em seu contexto, tendo como tema central as inter-relações – e não somente as relações – entre a pessoa e o ambiente físico e social.

Para Aragonés e Amérigo (2000) a psicologia ambiental tem influência da psicologia social na sua teoria e metodologia, mas concebe outras especificidades,

¹⁸ As questões relativas à preservação do patrimônio são relativamente novas. Surgidas no século XIX, quando a França se preocupou com a permanência dos monumentos sobreviventes à Revolução Francesa, essas questões rapidamente se espalharam por todo o mundo, tornando-se imprescindíveis na constituição política de qualquer país. Dessa forma, o patrimônio passou a constituir interesse comum a todos os povos, surgindo daí a necessidade de se debaterem em amplo espaço mundial aspectos concernentes à definição e à gestão do patrimônio, assim como à atuação dos diferentes atores envolvidos. Esses debates originaram as Cartas Patrimoniais, que são os instrumentos teóricos referentes à atuação de profissionais e instituições da área de conservação e preservação do patrimônio. (QUEIROZ, Malthus Oliveira; *et al.* **Cartas Patrimoniais**. Curso de Introdução à Conservação e Restauro de Acervos Documentais – CICRAD. Revista Brasileira de Arqueometria, Restauração e Conservação – ARC - Vol. 2 - Edição Especial Copyright © 2011 AERPA Editora. Disponível em: <<http://www.restaurabr.org/siterestaurabr/CICRAD2011/M2%20Aulas/M2A1.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2014.)

¹⁹ BALTHAZAR, Raissa; GUEDES, Maria Tarcila Ferreira; WEISSHEIMER, Maria Regina. **Paisagem, Ambiência e Entorno dos Bens Tombados pelo Iphan no Centro De Florianópolis/SC**. In: 3º Colóquio Ibero-Americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto - Desafios e Perspectivas. Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/artigos/pdf/404.pdf>>. Acesso em: 08 dez. 2014.

²⁰ Referência às vantagens e benefícios resultantes da associação de dois ou mais organismos diferentes. No texto, esta relação envolve o ambiente e seu usuário.

como, por exemplo, o estudo da ação humana sobre o ambiente, bem como também o efeito deste ambiente sobre o homem.

Sendo assim, conclui-se que:

O estudo da Psicologia Ambiental centra-se nos processos afetivos e cognitivos humanos envolvidos em determinado ambiente social, histórico, cultural e físico. Desta forma, a psicologia ambiental volta-se para a forma que as pessoas sentem, pensam e vivenciam o espaço em que estão implicadas. Pautando-se não somente na compreensão dos problemas ambientais, mas, sobretudo, na questão da sustentabilidade da vida enquanto responsabilidade dos seres humanos e na preocupação com a humanidade (LIMA, BOMFIM, 2009).

Sabe-se que à acessibilidade está relacionada, o ambiente físico, mas também as percepções. O fato de um ambiente ser acessível, indica que, além de fácil e seguro em acessos e espaços, também é capaz de proporcionar ao seu visitante sensações de pertencimento, afetividade e experiência ambiental. Isso significa que em torno dessa palavra há um sistema complexo de ações e atividades que deve ser considerado e implementado ao meio urbano.

O fato da análise da percepção do usuário ser um dos objetivos específicos desse estudo é válido ingressar, pois, em conceitos que relacionem o homem e o ambiente que o insere é relevante, já que se torna necessário compreender a interferência de um sobre o outro. A Psicologia Ambiental traz esse entendimento subjetivo das relações que se fará primordial em capítulo mais adiante.

Para tanto, os conceitos utilizados nessa pesquisa são descritos abaixo:

(i) Identidade de Lugar – Gonçalves (2007) define a identidade de lugar como um componente específico do próprio “eu” do sujeito, forjado em um complexo de ideias conscientes e inconscientes, sentimentos, valores, objetivos, preferências, habilidades e tendências. Ele ainda afirma que, um sujeito, ao apropriar-se de um lugar, com o tempo, deixa sua marca e, ao transformá-lo, inicia um processo de reapropriação com o ambiente, colocando nele objetos com o qual se identifica. Dessa forma, percebe-se a influência do lugar sobre o usuário, assim como o contrário e, como em uma relação de “simbiose”, ambos se afetam e interferem na experiência própria de cada.

A identificação de certo lugar depende de que ele se apresente de maneira clara e indiscutível às pessoas. Se isso ocorrer no cotidiano, teremos transmissão mais ampla e irrestrita de informações espaciais necessárias à construção da memória coletiva do que se resguardarmos tais exposições

para situações extraordinárias e áreas especiais. Portanto, a educação patrimonial deve situar-se na percepção cotidiana das populações (em vez de limitar-se a museus ou áreas confinadas), para que se possa lograr articulação contínua entre memória e identidade, necessária à formação da cidadania por meio de lugares transformados em símbolos grupais (MERLEAU-PONTY²¹, 1945, p. 445).

A Carta de Burra (ICOMOS, 1980) define que o conceito de lugar deve ser amplamente interpretado podendo ter variedade de valores para diferentes indivíduos ou grupos. Já NORA (1993) conceitua lugares de memória como aqueles que reestabelecem conexões simbólicas com o passado. Dessa forma, na existência humana, as memórias estariam em permanente evolução, abertas à dialética de lembrança e esquecimento, vulneráveis a todos os usos e manipulações e suscetível a longas latências e revitalizações (PEDROSA, 2011).

A identidade do lugar, relaciona-se com a forma de apropriação que o indivíduo mantém como o ambiente, devendo, logo,

La apropiación hace devenir espacios en lugares significativos para el sujeto o el colectivo, por transformación activa o por identificación. Pero el significado no está ubicado, de suyo, ni en la mente ni en los objetos, sino que surge del conjunto del proceso de interacción. No hay intimidad si no hay interacción, no hay defensa del espacio si no hay interacción amenazante, no hay significación si no hay interacción que requiera la creación de una identidad (POL, 1996, p.50 *apud* ALENCAR, FREIRE, 2007).

Como forma de melhor compreender a identidade de lugar, Graumann (1983) descreve três modos que sugerem como o indivíduo pode se conectar: “identificar o seu ambiente”, “ser identificado” e “identificar-se com o seu ambiente”. Essa síntese permite melhor entendimento do conceito abordado.

(ii) Ambiência – É definida como aquilo que,

[...] dá vida a um meio ambiente, o que lhe confere um valor afetivo. Ambientar um território supõe não apenas controlar os parâmetros físicos de um meio ambiente construído, mas de dotar esse território de um determinado caráter, de um certo valor emocional e existencial. Toda ambiência mobiliza as

²¹ Filósofo francês que exercitou em sua teoria reflexões sobre a fenomenologia, movimento filosófico segundo o qual, assim que algo se revela frente à consciência humana, o Homem inicialmente o observa e o percebe em completa conformidade com sua forma, do ponto de vista da sua capacidade perceptiva. Na conclusão deste processo, a matéria externa é inserida em seu campo consciencial, convertendo-se, assim, em um fenômeno. A base do conhecimento está, portanto, na capacidade de perceber o que nos cerca, o que implica também o processo de dar significado ao que foi captado pelos sentidos, para que se possam realizar as necessárias conexões entre os objetos perceptíveis, o que torna possível vê-los como um todo. (Revista InfoEscola. **A filosofia de Merleau-Ponty**. 2014. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/filosofia/a-filosofia-de-merleau-ponty/#>>. Acesso em: 26 ag. 2014).

experiências vividas e as maneiras de se estar juntos (JEAN-PAUL THIBAUD, 2012, p. 32).

Conforme o IPHAN (2004) o termo é conceituado como sendo o espaço arquitetonicamente organizado, harmônico e integrado dos imóveis vizinhos ao bem tombado. Relativo à visibilidade do bem tombado.

Nota-se nesse elemento, a importância do entorno que cerca o bem tombado. Na Recomendação de Nairóbi (1976, p. 3) este conceito e seu valor são largamente abordados,

Cada conjunto histórico ou tradicional e sua ambiência deveria ser considerado em sua globalidade, como um todo coerente cujo equilíbrio e caráter específico dependem da síntese dos elementos que o compõem e que compreendem tanto as atividades humanas como as construções, a estrutura espacial e as zonas circundantes.

Segundo a Carta de Veneza (1964, p. 2),

[...] a conservação de um monumento implica a preservação de uma ambiência em sua escala. Enquanto sua ambiência subsistir, será conservada, e toda a construção nova, toda destruição e toda modificação que possam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas.

(iii) Pertencimento e Afetividade Ambiental – Conceitos que se complementam, o pertencimento e a afetividade ambiental, implicam em condições análogas de apropriação do espaço.

Para Raffestin (1993) as relações de identidade e pertencimento ao lugar são desenvolvidas no processo de apropriação e territorialização do espaço. Isto se dá quando os sujeitos sentem a necessidade da apropriação de um *locus*, ou seja, quando se desenvolvem, neste local, valores ligados aos seus sentimentos e à sua identidade cultural e simbólica, reformulando o espaço onde vive, ao qual se identificam e se sentem pertencer. Logo, Heidrich (p. 21 In REGO, 2006) completa afirmando que,

A consciência do espaço refere-se a um sentimento de pertencimento a um lugar ou território, consiste no campo da identidade e relaciona-se com a intencionalidade com a qual faz a representação de nossas ligações, constroem-se os mitos e definem os agrupamentos humanos.

De maneira semelhante, o afeto ao lugar está relacionado com a experiência que se pode ter neste espaço (DUARTE & COHEN, 2007), integrando-se a essa relação as sensações vivenciadas no espaço.

Conforme Albano e Murta (*apud*, IPHAN, 2014, p. 66),

Interpretar é “revelar significados, é provocar emoções, é estimular a curiosidade, é entreter e inspirar novas atitudes no visitante é proporcionar uma experiência inesquecível com qualidade”. Por isso, vai além de informar. E o grande mérito da interpretação é popularizar o conhecimento ambiental e preservar o patrimônio, estimulando atitudes de respeito e proteção.

Acredita-se que, as sensações positivas provocadas no usuário pelo ambiente vivenciado são capazes de fortalecer o vínculo que se forma através de um primeiro contato, sendo importante valorizar aspectos do ambiente, como a sinalização e comunicação expostas, acessibilidade e mobilidade, além da adaptabilidade às diferenças de quem venha a desfrutar dessa área.

(iv) Apego ao Lugar – Esse conceito vai além da sensação de pertencimento e afetividade. Nesse estágio o indivíduo desenvolve uma acentuada afeição, apropriando-se “inteiramente” do lugar e transformando-o, subjetivamente, numa extensão sua.

De acordo com Moser (2001, p. 216),

A subjetividade está relacionada aos espaços cotidianos, pois estes promovem processos de significação e de identificação das pessoas com estes, como por exemplo, a residência pode ser considerada um lugar, um espaço de referência básica para a construção de um sentido de proteção e de segurança.

Dessa maneira, conforme afirmam Martín, Hernández e Ruiz (2006), fatores como violência, criminalidade, ruídos, poluição, falta de saneamento e insegurança influenciam a relação das pessoas com o ambiente visitado, afetando diretamente o apego das pessoas a determinados lugares. Logo, assim como o apego é capaz de promover o bem-estar do usuário, o desinteresse tende a agir como um bloqueador de possíveis apoderações do espaço.

Distante de um ambiente acolhedor, parte das experiências usuário/ambiente são impedidas. Segundo Tuan (1983, p. 10), “experenciado é aprender, compreender; significa atuar sobre o espaço e poder criar a partir dele”. Para Duarte e Cohen (2007), é necessário que o processo cognitivo se desenvolva através da percepção e da apreensão do espaço para que o indivíduo possa conhecê-lo e agir sobre ele.

Após o desmembramento desses conceitos, parte-se para uma reflexão e, agora, observa-se estes espaços sob outra perspectiva, na qual os valores citados

acima não agregam significados e relação alguma com o EPLT; a pergunta que se faz é: o “lugar” ainda continua a “existir”? A sua integração com o meio e com aqueles a quem se destina permanece inalterada?

Afirmar a existência inerente do Patrimônio é algo concreto, mas afirmar a sua capacidade de criar vínculo com seus usuários é algo mais subjetivo. De acordo com Tuan (1983, *apud* DUARTE e COHEN, 2005), “espaços” transformam-se em “lugares” quando permitem que a pessoa desenvolva afetividade (positiva ou negativa) em relação a este local e isso só é possível através da experiência urbana.

Nesse sentido, pode-se compreender que, a inacessibilidade dos espaços pode vir a comprometer os processos de afeto e de construção do Lugar, impedindo muito mais do que o acesso, já que interferem na sua construção identitária e na sua relação com o outro (DUARTE e COHEN, 2010).

Sendo assim, o descaso ocorrido em áreas históricas, somado à questões como a inacessibilidade presente nestes locais, pode impedir possíveis experiências, tornando o espaço tombado distante da memória comum dos habitantes da cidade, passando inclusive a um possível “esquecimento”, já que o “fazer parte do cotidiano urbano” se torna impossibilitado.

As inúmeras barreiras arquitetônicas, definidas pela NBR 9050 (ABNT, 2015) como “qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano”, encontradas nas cidades e, inclusive em seus Centros Históricos são, em parte, a causa da quebra desse vínculo, pois impedem que sensações sejam experimentadas e presenciadas nestes espaços. A relação inicial entre o ambiente e seu usuário é barrada pela falta de acesso e a percepção, consequência de estímulos provocados por tal ambiente sobre os sentidos dos usuários é impedida (REIS & LAY, 2010, p. 106).

Com suas exceções e impedimentos, a cidade passa, então, a se contradizer quanto ao seu papel democrático, cultural e social na sociedade. Tais limitações impostas por seus espaços acabam interferindo no crescimento psicossocial de seus indivíduos, alterando suas sensações, seu processo de moldagem do Lugar, a sua apreensão da cidade, a sua identificação urbana e a sua afetividade ambiental (CALVINO, 1990).

O objetivo do discurso de conservação do Patrimônio proferido pelos órgãos patrimoniais trata da não exclusão das pessoas de seu convívio, trazendo-as para

perto, de forma a fazê-las entender a importância das áreas históricas. Como afirma Lynch (2011, p. 1) os elementos transitórios de uma cidade, em especial as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias. Para tanto, embora seja constante a dificuldade em se levar acessibilidade aos Centros Históricos, deve-se insistir nesse discurso para que sejam refletidos e “repensados” como locais de integração, a partir de ações que os tornem espaços adequados à demanda das necessidades e limitações da sociedade.

As pessoas precisam de lazer, cultura, assim como necessitam realizar as atividades comuns do dia a dia, como se alimentar, estudar e trabalhar. Nesse sentido, a acessibilidade precisa ser avaliada de maneira ampla e associada à mobilidade, como algo que possibilita o acesso e traz benefícios, como forma de agregar valor ao espaço, renovando e dando continuidade à qualidade de convívio naquele meio.

É necessário, ainda, desconstruir a ideia de que projetar de forma acessível é difícil e dá trabalho. Ações de intervenção ponderadas no respeito às diferenças e no valor do bem tombado podem resultar em espaços mais inclusivos e com um benefício maior a toda a sociedade.

A valorização do indivíduo deve ser vista com responsabilidade e a intervenção no EPLT deve ser realizada sem fazê-lo perder aquilo que precisa ser salvaguardado. Logo, deve haver equilíbrio entre o que se pode abdicar e o que pode vir a agregar maior qualidade projetual a este Patrimônio.

As barreiras (físicas, comunicacionais, sociais e atitudinais) contidas nas cidades contribuem para o desuso de seus espaços. De úteis, funcionais e inovadores ao desenvolvimento urbano, estes acabam por se tornar subutilizados/ociosos o que, de acordo com Magalhães (2005), exercem um paradoxal poder de presença no ambiente urbano, pelo seu potencial em influir na perda da vitalidade urbana e, ao mesmo tempo, constituírem os espaços potenciais para a transformação da condição atual. Em outros casos, também podem ser incluídas nessa categoria aquelas construções cuja utilização deixou de ter interesse econômico e permanecem em pé, mas com ociosidade.

A partir da reflexão do autor citado, os espaços tombados somam uma outra problemática: a ociosidade no espaço público urbano, pois alguns conjuntos, passam a justificar a sua existência apenas através do simbolismo que imprimem na imagem

da cidade, camuflando a necessária integração²² do homem em seu meio. Mas, o que dizer de um Patrimônio que, mesmo em dias atuais ainda limita a possibilidade de convivência da população?

Desprovidas, em geral, de áreas acessíveis, as cidades brasileiras distorcem a possível interação e liberdade de seus usuários. Para MONTEIRO²³ (2013), “sem acessibilidade os espaços urbanos ‘se perdem’, deixam de servir às necessidades de todos, fazendo as pessoas recorrerem a locais mais “acessíveis”, como shoppings e espaços privados, então, cada vez mais a cultura construída é perdida na memória de seu povo”.

De uma forma geral, os problemas de acessibilidade recorrentes nas cidades brasileiras englobam: calçadas com desníveis; passeios degradados; mobiliário urbano localizado na faixa livre do pedestre; ocupação da vegetação sobre a faixa de circulação; entre outros. No entanto, tanto o CH quanto outras áreas podem vir a reunir todas estas situações citadas (problemas gerais e específicos). O que difere esta área do restante da cidade é justamente o fato de que, nesses espaços, a adaptação às normas de acessibilidade é conduzida pela conservação do patrimônio, devendo ser também compatível com o resguardo desses bens. Logo, nesse processo, surgem dificuldades em se compatibilizar o uso existente com as necessidades advindas do acesso seguro e autônomo, o que impossibilita a adaptação em edificações e no EPLT.

A princípio, os obstáculos relacionados ao EPLT podem ser vistos, por pessoas que não apresentem limitação alguma, como impedimentos sutis, mas a vivência em áreas como estas, em sua maioria desprovidas de acessibilidade, reúne uma complexidade de barreiras superior às observadas num primeiro momento.

Para Duarte e Cohen (2010, p. 91):

A relação de obstáculos encontrados na cidade é grande, assistindo-se diariamente ao surgimento de novos obstáculos, às vezes intransponíveis. Tais impedimentos têm sido mencionados tanto pelas pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, quanto por muitos pesquisadores do assunto e, com isso, temos visto com preocupação a volta do tema das

²² Em geral, no tempo de construção destes sítios históricos não havia tal preocupação, sendo em sua maioria de acesso limitado.

²³ Arquiteta do IPHAN com experiência prática e teórica na área de conservação do patrimônio histórico, com atuações importantes da área de intervenções em edificações e áreas de interesse histórico-cultural e adequação à Acessibilidade. (Disponível em: <http://br.linkedin.com/pub/karina-monteiro/22/995/bab>>. Acesso em: 18 fev. 2014.)

barreiras físicas ou de acesso desvinculado de suas implicações na busca pela agradabilidade ou pelo sentido de pertencimento aos Lugares.

Nesse sentido, a desvantagem ocasionada no ambiente pela presença de barreiras acaba por criar certa incapacidade na realização de ações e atividades das PcD ou com mobilidade reduzida (Figura 1). Tal relação é descrita abaixo pelo Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível, em seu segundo Caderno (Brasil Acessível, 2006b):

Figura 1. Relação Deficiência – Incapacidade – Desvantagem.



Fonte: Brasil Acessível (2006b).

Entende-se, então, que **acessibilidade** se refere a uma gama de variáveis relacionadas às possibilidades de acesso a um local, discussão que engloba aspectos que vão desde a identificação das trajetórias das pessoas ao se deslocarem em/para áreas específicas e as atividades que ali acontecem (ELALI et al, 2010). Logo, a tentativa de acesso a um determinado local, seja por PcD ou com mobilidade reduzida, envolve maior grau de percepção quanto às barreiras (ABNT, 2015) do que as identificadas pela população em geral.

O Programa Brasil Acessível (2006b) traz em seu segundo Caderno a classificação das barreiras encontradas na cidade, agrupando-as em barreiras físicas, barreiras tecnológicas e barreiras atitudinais. Elali (et al, 2010) desmembra essa classificação, adotando a existência de quatro tipos de barreiras - físicas, comunicacionais, sociais e atitudinais, as quais descreve abaixo:

Barreira Física (ou Arquitetônica) – obstáculos para o uso adequado do meio, geralmente originados pela morfologia de edifícios ou áreas urbanas. Exemplificam tais barreiras: degraus impedindo a circulação dos pedestres nas calçadas; janelas altas que dificultam a visualização do exterior e não podem ser manuseadas por crianças, idosos e/ou pessoas com estatura reduzida; portas estreitas que não deixam passar uma cadeira de rodas.

Barreira Comunicacional – dificuldade gerada pela falta de informações a respeito do local, em função dos sistemas de comunicação disponíveis (ou não) em seu entorno, quer visuais (inclusive em *braille*), lumínicos e/ou auditivos. Ilustram essa idéia: falta de sinalização urbana, impedindo alguém de chegar a um determinado bairro. Inexistência de comunicação interna nos edifícios, dificultando a localização de uma sala. Esse é o tipo de dificuldade encontrado por analfabetos em situações em que ler é uma habilidade imprescindível, ou pela pessoa que chega a um país estrangeiro e não consegue entender placas escritas na língua local. Note-se que a barreira comunicacional pressupõe haver um estágio mental prévio que antecede a ida de uma pessoa a um local, viabilizando-a (ou não).

Barreira Social – relativa aos processos de exclusão/inclusão social de grupos ou categorias de pessoas, especialmente no que se refere às chamadas “minorias” como grupos étnicos, homossexuais, pessoas com deficiência (física ou mental), entre outros.

Barreira Atitudinal – gerada pelas atitudes e comportamentos dos indivíduos, impedindo o acesso de outras pessoas a algum local, quer isso aconteça de modo intencional ou não. São situações comuns a esse tipo de barreira: o motorista que estaciona veículo sobre a calçada, dificultando a circulação de pedestres; a pessoa que, para deixar o local mais atraente, coloca um vaso com plantas no patamar da rampa de acesso a um edifício, embora isso dificulte a passagem de uma pessoa em cadeira de rodas.

Percebendo dessa maneira que, a acessibilidade perpassa o ambiente físico, acrescente-se ao espaço produzido, não apenas aquilo que pareça palpável e ao alcance da visão, mas principalmente o que é perceptível/sentido por todos que fazem uso daquele local. Afinal, as impressões montadas pela experiência ambiental estruturam a interação entre o usuário e o ambiente.

A sensação de não pertencimento gerada pela dificuldade de acessar um local exclui a possibilidade de afeto. O indivíduo passa, então, a sentir-se excluído do meio em que vive. Para Duarte & Cohen (2007, p.122) quando não acessíveis, os espaços agem como atores de um *apartheid*²⁴ silencioso que acaba por gerar a consciência de exclusão da própria sociedade. Processos como este, de separação entre pessoas, ocorrido na África do Sul entre os anos de 1948 a 1994, são vistos ainda hoje, porém, de maneira camuflada, na qual os “poucos” que os percebem ou são providos de uma sensibilidade atípica acerca do espaço das cidades ou, então, detêm de alguma deficiência ou mobilidade reduzida.

²⁴ Regime de separação entre negros e brancos introduzido como política oficial no país. O movimento violento teve como consequência grandes revoltas e a oposição de diversos movimentos de resistência.

De certo, para um distinto grupo de pessoas, esse processo pode ser também denominado de exclusão espacial. Este conceito, também desenvolvido por Duarte e Cohen (1995) encara o espaço como um ator que se relaciona com o usuário de forma a excluí-lo ou a incluí-lo no âmbito de uma inter-relação espacial, acontecendo, pois, quando os espaços se transformam na materialização das práticas segregatórias e da visão de mundo de sociedade que dá menor valor às diferenças (sociais ou físicas).

Para as autoras citadas, *“por mais que a sociedade apresente um discurso que condena a exclusão social, os espaços que ela cria falam por ela, muitas vezes contradizendo o que proclama. A Exclusão Espacial passa, então, a significar (também) a exclusão social”*, pois também é acompanhada da declaração expressa de preconceito e desrespeito ao próximo. Exemplos de ações como estas estão espalhadas nas cidades, na construção de edifícios, de ruas e calçadas. São obstáculos muitas vezes de fácil transposição e imperceptíveis para alguns, como desníveis e a falta de sinalização visual (elementos que, por meio de sinais, comunicam informações visuais), mas que acabam por gerar grandes dificuldades a quem não pode simplesmente transpô-los.

A prática do desenho universal colabora com a produção de espaços igualitários e de melhor qualidade de vida, sanando os recorrentes problemas de acesso dispostos nos ambientes. Entendido inicialmente nos Estados Unidos, década de 1960, como “desenho livre de barreiras”, priorizava unicamente a eliminação de barreiras arquitetônicas nos projetos de edifícios, equipamentos e áreas urbanas.

Após grande evolução, o Desenho Universal assume um conceito mais amplo passando a incorporar as diferenças entre pessoas e a garantia de acessibilidade a todos os componentes do ambiente, independente se o indivíduo possuía deficiência ou não (PASSAFARO, 2002).

Sendo assim, Ronald Mace (1991) conceituou Desenho Universal como *“a criação de ambientes e produtos que podem ser usados por todas as pessoas na sua máxima extensão possível”*. E conforme Almeida, Prado e Rodrigues (2010), ao acomodar uma grande gama de parâmetros antropométricos, o Desenho Universal engloba situações e padrões distintos – como homens e mulheres altos ou baixos, em pé ou sentados, de diferentes idades e habilidades físicas, sensoriais e cognitivas – considerando seus limites. Atender a essas necessidades implica reduzir diretamente o esforço necessário para cada pessoa executar determinada tarefa ou acessar determinado ambiente.

O uso e aplicação dos princípios do Desenho Universal impulsiona a reflexão sobre as mais variadas situações, como um produto poder ser acessível e utilizado por destros e canhotos; a utilização de meios diferentes de comunicação (símbolos, informações sonoras, táteis etc) como maneira de estabelecer comunicação e relação com usuários; até mesmo a acomodação variável de tamanhos de mãos e pegadas em escadas e maçanetas.

Dessa maneira, pensar a cidade pede um olhar ampliado sobre as transformações que a atingem todos os dias. As perdas e demandas ocasionadas pela má e rápida elaboração de projetos arquitetônicos e urbanísticos associadas à prática corrente de execuções lentas e descompromissadas com o “diferente”, limita o homem e seus passos. Em seus deslocamentos e movimentos pessoais, o habitante da grande cidade convive com a anulação da diferença, com a indiferença perante toda individualidade (PRADO et al, 2010).

De fato, a experiência espacial envolve diferentes competências motoras, emocionais e sociais que agem segundo uma percepção situada no tempo e no espaço. Isso aponta para a necessidade de transformação das atividades projetuais de arquitetos e planejadores urbanos no sentido de dotar os espaços com atributos que possibilitem às pessoas uma identificação com a cidade por meio do seu processo de moldagem do Lugar (DUARTE apud COHEN, 2010).

Como, então, dizer o que é transponível para uns e outros usuários? Se livre de barreiras, a reprodução desse tipo de espaço deixará de ser vista como um entrave em planejamentos e projetos, passando de problema à reflexão contínua do ato de projetar, com a possibilidade de uma cidade acolhedora e com condições igualitárias.

2.4 Turismo e inclusão

Ao longo do tempo as cidades têm passado por constantes transformações e, como resultado, vê-se um acúmulo desenfreado de problemas diversos em seus espaços, como habitação, educação, saúde, mobilidade e acessibilidade. A junção de tais problemas tem levado os setores de planejamento (federal, estadual e municipal) à escolhas, na maioria das vezes, não condizentes com os interesses da população.

Para Nobre (2003), os principais beneficiados são os proprietários de terra, empreendedores imobiliários e turistas, ao passo que as demandas legítimas por emprego, moradia, saúde e educação da população local e de baixa renda não são

supridas. Ocorre que, as ações das gestões municipais excluem e se distanciam da realidade e necessidades advindas de seus usuários. Escolhe-se um dos problemas e, investe-se no que se considera de maior dimensão política e social, ou, trabalha-se naquele que será capaz de trazer maiores benefícios financeiros.

Neste ponto, o turismo tem sido considerado elemento significativo e de grande potencial, sendo visto como uma forte fonte de renda em crescimento e ascensão a ser incentivada por diversos setores econômicos (públicos e privados), já que as vantagens deste investimento/produto têm colaborado com a oferta de empregos e desenvolvimento das cidades.

O Ministério do Turismo – MTur, define o “produto turístico” como,

O conjunto de atrativos, equipamentos e serviços turísticos acrescidos de facilidades, localizados em um ou mais municípios, ofertado de forma organizada por um determinado preço”, cujo rol inclui, museus, monumentos (produtos físicos), festividades e manifestações culturais (produtos culturais), entre muitos. (BARBOSA, 2011, p. 27)

Nota-se, portanto, que o “produto” a ser oferecido pela atividade do turismo engloba uma série de requisitos que precisam estar em consonância com as necessidades e anseios do público alvo, visto que são inúmeras as diferenças encontradas em grupos diversos da população.

Dados do IBGE (2012) indicam que, no Brasil, o número de pessoas a incluir a prática do turismo como atividade presente em suas vidas tem crescido, variando o perfil deste público, desde jovens a idosos, estando aí presentes, pessoas com e sem deficiência. Para tanto, o setor deve estar atento à demanda e potencial do mercado mundial e, em como atender este público também.

Para Shimosakai²⁵ (2014), apesar de ainda não ter uma pesquisa oficial em relação ao cenário econômico acessível no Brasil, nos Estados Unidos adultos com deficiência movimentam mais de 14 bilhões de dólares por ano em atividades turísticas. Para tanto, o Ministério do Turismo (BRASIL, 2006, p. 03, 2006b) assegura a importância desta atividade para o desenvolvimento social e econômico do país, quando,

²⁵ Turismólogo, Shimosakai é diretor da empresa Turismo Adaptado, uma organização que trabalha a acessibilidade e inclusão das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no lazer e turismo. (Informação retirada do endereço: http://www.vidamaislivre.com.br/especiais/materia.php?id=6252&/ricardo_shimosakai_fala_sobre_ace_sibilidade_no_turismo_e_traz_inumeras_dicas. Acesso em: 09 mar. 2014)

O turismo vem sendo valorizado cada vez mais como atividade econômica sendo capaz de gerar riquezas e promover a distribuição de renda. Nesse cenário, é inegável o potencial brasileiro para essa atividade, pelo expressivo acervo de bens paisagísticos, naturais, culturais e sociais. Contudo, o País ainda não alcançou as condições ideais, sustentáveis e inclusivas de modo a permitir o acesso de todos à experiência turística.

Sob esta ótica, sendo o turismo uma fonte de renda a ser estimulada, deve ser acessível²⁶ para todos, devendo contar com o auxílio de práticas inclusivas que permitam a presença de PcD e mobilidade reduzida em espaços antes considerados inacessíveis.

Às pessoas com deficiência devem ter asseguradas as mesmas oportunidades das demais, a mesma possibilidade de deslocar-se e de escolha de locais. São consumidores e esperam ser tratados com a mesma dignidade e respeito, tendo garantido seu acesso a edifícios, ao lazer, ao transporte, à informação e ao direito de viajar (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006b).

No Brasil, o “Programa Turismo Acessível - PTA” (2012), criado pelo MTur como a sua política de acessibilidade – “propõe uma série de medidas que visam promover a inclusão social e o acesso de pessoas com deficiência aos benefícios da atividade turística, permitindo o alcance e a utilização de equipamentos turísticos com segurança e autonomia” – tem trazido essa preocupação, baseando-se nos em dois artigos da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988):

(i) Artigo 180 – “A União, Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão e incentivarão o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico”.

(ii) Artigo 217 – “O Poder Público incentivará o lazer como forma de promoção social”.

As ações deste Programa revelam uma preocupação social que se expande por todo o mundo, a de inserir o desenho universal como ferramenta de alcance da socialização e inclusão no processo dos serviços, arquitetura, urbanismo e desenho industrial.

Ao propiciar a inclusão de pessoas com deficiência na atividade turística, o Programa vai ao encontro das ações e iniciativas do Governo Federal que buscam defender e garantir condições de vida com dignidade, a plena

²⁶ Acessível aqui é colocado no sentido da acessibilidade espacial, física e cognitiva, não financeira.

participação e inclusão na sociedade, e a igualdade de oportunidades a todas as pessoas com deficiência (MTur, 2012).

Além de ações como o Programa Turismo Acessível (2012), vale salientar a existência do item 10.13 - Parques, praças e locais turísticos - contido na NBR 9050 (ABNT, 2015) que também auxilia e instrui quanto à inclusão de acessibilidade no ramo turístico:

10.13.1 Parques, praças e locais turísticos que possuam pavimentação, mobiliário ou equipamentos edificados ou montados devem ser dotados de rotas acessíveis.

10.13.2 Nos locais onde as características ambientais sejam legalmente preservadas, deve-se buscar o máximo grau de acessibilidade com mínima intervenção no meio ambiente.

10.13.3 O piso das rotas acessíveis deve atender às especificações contidas em 6.3²⁷.

10.13.4 Pelo menos 5 %, com no mínimo uma, do total das mesas destinadas a jogos ou refeições devem atender ao descrito em 9.3²⁸. Recomenda-se, além disso, que pelo menos outros 10 % sejam adaptáveis para acessibilidade.

10.13.5 Quando se tratar de áreas tombadas, deve-se atender ao descrito em 10.1 e 10.2²⁹.

Embora no Brasil, tal inquietação seja refletida na modificação e criação de políticas públicas, novas legislações e costumes, o fato desta preocupação ter vindo de forma tardia³⁰, percebe-se que ainda há muito o que se fazer para que este grupo

²⁷ Referente às orientações de acessibilidade quanto às condições gerais de Circulação – “A circulação pode ser horizontal e vertical. A circulação vertical pode ser realizada por escadas, rampas ou equipamentos eletromecânicos e é considerada acessível quando atender no mínimo a duas formas de deslocamento vertical. Os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê). Admite-se inclinação transversal da superfície até 2% para pisos internos e 3% para pisos externos e inclinação longitudinal máxima de 5% [...]. Recomenda-se evitar a utilização de padronagem na superfície do piso que possa causar sensação de insegurança [...]”.

²⁸ Item da NBR 9050 (ABNT, 2015) referente às orientações de acessibilidade quanto à mesas ou superfícies para refeições ou trabalho.

²⁹ Item da NBR 9050 (ABNT, 2015) referente às orientações de acessibilidade quanto aos Bens Tombados.

³⁰ Apesar do debate sobre o desenho Universal e a equiparação das oportunidades ter sido introduzida no Brasil nos anos 80, apenas após uma década começou-se a trabalhar de maneira mais abrangente sobre o tema. Enquanto países como Japão, EUA e Suécia já discutiam sobre políticas desde 1961. (Informação retirada da cartilha Desenho Universal – um desenho para todos, de Mara Gabrilli. Disponível em: <http://www.rinam.com.br/files/referencias_DesenhoUniversalumconceitoparatodos.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2014).

de pessoas tenha seus direitos garantidos e assegurados. Para Schwarz & Haber³¹ (2009) o turismo para pessoas com deficiência ainda está muito aquém do que podemos chamar de “acessível” no território brasileiro.

É preciso, também, modificar mais que os espaços e seus elementos. De certo, a mentalidade da sociedade está sendo transformada aos poucos, mas o uso de alternativas a considerar o acesso seguro e autônomo está distante de ser visto como um direito, sendo tratado como uma concessão, um ato de caridade.

A atividade turística tem nesse ponto, um papel fundamental na transformação da cidade, já que pelo seu incentivo, pode ser agregada qualidade projetual e de vida aos espaços que constituem a cidade.

O turista deve ser valorizado e visto como um “sujeito gerador de renda” para a cidade, afinal, a sua visita deve proporcionar um aumento no fluxo financeiro da mesma, mas é interessante observar e questionar, a inserção de medidas de inclusão e acessibilidade voltadas apenas para a prática turística, uma vez que, é a população local quem mais faz uso distintamente da cidade (trabalho, atividades e circulação de pessoas) e contribui para o desenvolvimento da cidade e dar “vida” aos seus espaços.

Observa-se que ainda “falta conscientização de gestores, de políticos, de arquitetos, urbanistas, engenheiros e de desenhistas industriais sobre a importância de se planejar sem barreiras. Falta contato da população com as questões relativas à diversidade e à deficiência” (ALERJ, p. 07, 2005). E apenas com a evolução destes agentes, a cidade poderá ser realmente beneficiada.

O turismo, numa sociedade que se diz defensora da equiparação de oportunidades para todos, precisa ser adequado às necessidades especiais de um expressivo número de pessoas com deficiência a fim de que todos possam curtir a vida como turistas de vez em quando e/ou que alguns possam ser funcionários em atividades turísticas (SASSAKI, p. 101, 2005).

Foco de grandes discussões nesse tema, os EPLTs também representam as demandas e atropelos da vida contemporânea e, num discurso incitado pelas grandes revitalizações e requalificações, a ressignificação ganha tempo e interesse demasiado em transformar aqueles espaços em meros cenários turísticos e de “*merchan*”³² urbano”.

³¹ Autores do **Guia Brasil para Todos**, um livro destinado e criado para atender à enorme demanda de pessoas com deficiência que querem viajar. Contém informações, orientações e a apresentação de serviços em dez das capitais brasileiras. (Informação retirada do endereço: <http://www.brasilparatodos.com.br/>. Acesso em: 10 mar. 2014.)

³² “A expressão remete a ideia de gestão que coloca a cidade e seus espaços como mercadoria constante” (BLESSA, 2010).

Localizados, em sua maioria, em áreas centrais, estes espaços históricos têm sofrido com a típica dinâmica dos grandes centros, do mercado imobiliário, das políticas públicas e do crescimento da população. A ausência de moradores nesses locais, em decorrência do processo de gentrificação³³, por exemplo, tem trazido uma grande especulação acerca dos espaços urbanos (públicos e privados) ali existentes.

Áreas como as de Centros Históricos incitam a “espetacularização” da imagem da cidade, tornando-as meros objetos turísticos para investidores; no entanto, a relação entre o patrimônio e o fator mercado/turismo não deveria se sobrepor aos valores históricos e culturais dos EPLTs, nem tampouco aos interesses da população local.

Os valores propriamente culturais não se desnaturalizam nem se comprometem ao vincular-se com os interesses turísticos e, longe disso, a maior atração exercida pelos monumentos e a fluência crescente de visitantes contribuem para afirmar a consciência de sua importância e significação nacionais (Normas de Quito, 1967).

O turismo é, de fato, uma alternativa positiva para a inserção de políticas inclusivas e de valorização do patrimônio tombado. As vantagens deste vínculo são inúmeras e a cidade só tem a se desenvolver, contudo, faz-se necessário que, estes investimentos estejam pautados em transformações que considerem a população local como elemento preponderante neste crescimento.

A cidade como produto das relações e atividades diárias naturalmente impulsionará o setor turístico, pois os espaços se desenvolverão conforme as necessidades da população, favorecendo o mercado e o turismo. Neste contexto, a atração turística será consequência do crescimento dos espaços nela existentes, já que irá retratar a preservação e o cuidado de suas áreas historicamente relevantes.

2.5 Órgãos patrimoniais e legislação pertinente

Como visto anteriormente, a memória de um povo relaciona-se diretamente à conservação de seu patrimônio artístico e cultural. Logo, para que esses bens se

³³ Também entendido como “**enobrecimento urbano**”, consiste num conjunto de processos de transformação do espaço urbano que ocorre, com ou sem intervenção governamental, nas mais variadas cidades do mundo e diz respeito à retirada de moradias, que pertencem a [sic] classes sociais menos favorecidas, de espaços urbanos que subitamente sofrem uma intervenção urbana (com ou sem auxílio governamental) o que provoca sua evolução, favorecendo o crescimento das cidades. (Informação retirada do endereço: http://pt.wikipedia.org/wiki/Gentrifica%C3%A7%C3%A3o_na_cidade_de_S%C3%A3o_Paulo. Acesso em: 10 mar. 2014)

perpetuem, com o decorrer dos anos, criou-se o processo de tombamento que, embora exista para a segurança do patrimônio não assegura sua conservação, muitas vezes em consequência da falta de financiamento público e/ou privado.

Cabe aos Órgãos Patrimoniais a gestão, proteção e preservação dos bens tombados. Para tanto, o desenvolvimento de projetos de mobilidade e acessibilidade urbana, reabilitação de áreas degradadas, normatização e produção de planos de desenvolvimento locais são, também, objetivos destes (IPHAN, 2014). Sendo, então, responsáveis pelo tombo do bem histórico estes institutos seguem normas e legislações específicas:

A primeira legislação brasileira que normatiza o tombamento do patrimônio cultural é o decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que criou o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e ainda vigora. Desde então, 676 bens arqueológicos, etnográficos, paisagísticos e históricos estão catalogados nos livros de tombo do órgão federal; outras centenas estão em tese protegidos pelos institutos estaduais e municipais. Saiba quais são esses órgãos, o que pode ser tombado e entenda o processo e suas implicações (IPHAN, 2014e).

Rico em monumentos de valor histórico, o Estado da Paraíba conta com o trabalho de dois Órgãos de proteção ao patrimônio: o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP), diferenciados pela área em que atuam. Ambos os órgãos agem sobre o Centro Histórico de João Pessoa, foco de discussão desta pesquisa.

Órgão do Ministério da Cultura do governo federal, o IPHAN possui a missão de “promover e coordenar o processo de preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro para fortalecer identidades, garantir o direito à memória e contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do país” (IPHAN, 2014b).

Criado pela Lei nº 378 (BRASIL, 1937), meses depois o Decreto-Lei nº 25 (BRASIL, 1937) foi instituído para organizar a “proteção do patrimônio histórico e artístico nacional”, tendo sua estrutura organizacional estabelecida tardiamente pelo Decreto nº 6.844 (IPHAN, 2009), incluindo ainda dentro deste documento, o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural³⁴ como órgão colegiado.

³⁴ Compete ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural examinar, apreciar e decidir sobre questões relacionadas a tombamentos, a registros de bens culturais de natureza imaterial, a saídas temporárias do País de bens culturais protegidos por lei, e opinar acerca de outras questões relevantes propostas pelo Presidente (IPHAN, 2012. Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3249>>. Acesso em: 28 ag. 2014).

Já à Superintendência do IPHAN na Paraíba “compete a coordenação, o planejamento, a operacionalização e a execução das ações em âmbito estadual, bem como a supervisão técnica e administrativa dos Escritórios Técnicos e de outros mecanismos de gestão localizados nas áreas de sua jurisdição” (IPHAN, 2014c). Assim conserva-se o Convênio Brasil-Espanha com a Agência Espanhola de Cooperação Internacional, de apoio ao Programa Oficina-Escola, e o Plano Integrado de Ações, junto aos governos estaduais e municipais dos dois estados, à Sudema e ao Ibama, entre outras instituições, com a proteção de bens tombados em âmbito federal no Estado da PB (IPHAN, 2014c).

Apesar de atuar em uma porção menor do CH de JP, o IPHAN tem realizado um trabalho intenso, buscando a valorização do Patrimônio local por meio de ações como o cadastramento patrimonial e programas de conscientização e proteção ao bem tombado.

O Centro Histórico de João Pessoa conta com a proteção do Órgão Estadual – IPHAEP (primeiro órgão a proteger esse sítio), criado pelo Decreto nº 5.255 (PARAÍBA, 1971a) e regulamentado pelo Decreto nº 5.348 (PARAÍBA, 1971b) que, atuando em uma área mais extensa, admite a função de atuar efetivamente sobre o patrimônio urbano/arquitetônico além de “resgatar e preservar a memória da Paraíba, com base no cadastramento e tombamento de bens móveis e imóveis que possuam reconhecido valor histórico, artístico, cultural, ecológico e paisagístico” (PARAÍBA, 1971a). Tal que, a atribuição de cada Órgão atuante no CH de JP difere apenas da instância em que atuam.

No mais, para controle e cuidado dessas áreas é necessário contar com o apoio de legislações que auxiliem o processo de conservação e, ao mesmo tempo, lidem com a dinâmica ocorrida neste meio, conciliando suas transformações e evolução na malha da cidade.

Para tanto, tem-se visto no cenário brasileiro, a criação de leis e tomadas de ações que contribuem com a presença da acessibilidade em seus espaços. Documento importante na administração das áreas da cidade de João Pessoa, o Plano Diretor (PMJP, 1992) dispõe de instruções relevantes para o uso democrático do meio urbano, a considerar a época de sua implantação. Tal documento caracteriza o Centro Principal da cidade que inclui o Centro Histórico como:

A porção da Área Urbana que sofre processo acelerado de transformação e que abriga funções urbanas conflitantes, tais como: maior concentração de

tráfego de veículos e pessoas e um número significativo de edificações de uso institucional, comercial e de serviços, sendo, portanto, objeto de regulamentação complementar específica, submetidas à apreciação do órgão estadual de preservação do Patrimônio Histórico (PMJP, 1992).

Destacando-se aqui:

Art. 3º. São objetivos-meios para alcançar os resultados finais propostos:
II - a adequação do uso da infra-estrutura urbana a demanda da população usuária evitando-se a ociosidade ou sobrecarga da capacidade instalada;
VI - a preservação e recuperação do meio-ambiente e do patrimônio histórico-cultural e paisagístico da cidade;
IX - **a prioridade para os pedestres** nas arcas de maior concentração de transeuntes e nas proximidades dos estabelecimentos de ensino e obrigatoriedade de calçadas e **passeios em forma de proteção da vida humana** (JOÃO PESSOA, 1994, grifo nosso).

De acordo com Bins Ely *et al* (2004), a garantia da cidadania para a pessoa com deficiência, bem como para toda a sociedade, perpassa pelo pleno exercício de direitos básicos, incluindo educação, saúde, trabalho, lazer, assistência social, transporte, cultura e acessibilidade ao meio físico. Tais direitos, no entanto, só podem ser salvaguardados se existirem sob a forma de leis aplicadas, eficientes e zelosas para com os cidadãos e suas limitações.

Logo, no sentido de garantir direitos à PcD e na busca pela defesa e conservação do EPLT o Brasil conta com inúmeras leis que deveriam assegurar o acesso ao ambiente construído. Através da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) foram inseridas políticas públicas que reconheçam a necessidade de garantir a acessibilidade a todas as pessoas, principalmente para aquelas com restrições físico-motoras. Para assegurar que essa obrigação seja cumprida, atribuiu-se aos governos a responsabilidade de cuidar da saúde e assistência pública, proteção e garantia das pessoas com deficiência, assim como dispõe o Art. 23 da Constituição.

Deste modo, fica expresso que a Constituição se preocupa em oferecer o acesso das pessoas aos bens culturais, visto que é direito de todos os cidadãos ter iguais condições de conhecer, visitar e obter informações sobre os bens integrantes do patrimônio cultural nacional (MIRANDA, 2008).

Já a Lei 7.853 (BRASIL, 1989), em seu art. 2º - V, "*visa efetivar a execução das normas que garantem a funcionalidade das edificações e vias públicas, evitando ou removendo os obstáculos às pessoas com deficiência, permitindo o acesso destas a edifícios, a logradouros e meios de transporte*".

A disposição citada acima é corroborada pela Lei 10.098/00 (BRASIL, 2000) que, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência³⁵ ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios, nos meios de transporte e de comunicação.

Regulamentada através do Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004), destaca-se aqui a também denominada Lei da Acessibilidade, que afirma que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, a legislação específica e as regras contidas nesse decreto.

Tal Lei refere-se à introdução da acessibilidade em sítios históricos apenas no Art. 25, quando menciona que estas disposições se aplicam aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens (BRASIL, 2000, p.2, grifo nosso).

Fundamentada nesses esclarecimentos, está ainda, a NBR 9050 (ABNT, 2015) que, dentre seus capítulos, dedica um para a questão dos acessos e circulação, além de abordar sobre os bens tombados em um item específico, segundo o qual (item 10.2, Bens Tombados), tem-se que:

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

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

Apesar de servir como instrução, essas proposições contribuem apenas de maneira parcial para o acesso seguro e autônomo nos EPLT. Conseqüentemente, a

³⁵ A lei citada (BRASIL, 2000) foi criada em 2000, quando o termo utilizado ainda era Pessoas Portadoras de Deficiência. Sabe-se que, desde 2004 o termo foi substituído por Pessoas com Deficiência quando instituído o Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004).

aplicação da NBR 9050 (ABNT, 2015) não se torna suficiente para garantia da qualidade do projeto. Os três itens, acima descritos, ainda se mostram carentes de diretrizes eficientes e norteadoras. A Norma ao longo dos anos levantou diversos questionamentos, resultando em um intenso processo de revisão, que foi iniciado em 2012, mas ainda não foi concluído.

Por outro lado, em decorrência de uma legislação que protege o Patrimônio Histórico, a Constituição encontra uma alternativa para esse impasse através das normativas estabelecidas pelo IPHAN, assim como esclarece o art. 30 - “as soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade a todos aos bens culturais imóveis devem estar de acordo com o que estabelece a IN-01 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN”, de 25 de novembro de 2003 (IPHAN, 2003).

No entanto, sabe-se que assegurar à PcD a plena integração espacial com a garantia de acessibilidade aos bens culturais tombados e ter acesso às edificações históricas envolve uma série de implicações na legislação. Nesse sentido, a Normativa Nº 1 do IPHAN (IPHAN, 2003) tem como objetivo tornar menos rígidas as normas de intervenção em áreas tombadas, solucionando através de diretrizes, critérios e recomendações, os problemas dos obstáculos existentes e dos impasses dos regulamentos de proteção. Para tanto são diretrizes de intervenção:

1.1 Tendo como referências básicas a Lei Federal 10.098/2000, a NBR9050 da ABNT e esta Instrução Normativa, as soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis devem compatibilizar-se com a sua preservação e, em cada caso específico, assegurar condições de acesso, de trânsito, de orientação e de comunicação, facilitando a utilização desses bens e a compreensão de seus acervos para todo o público.

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 resultante.

Por conta da legislação que protege o Patrimônio Histórico, a Constituição encontra uma alternativa para esse impasse através das normativas estabelecidas pelo IPHAN, assim como esclarece o art. 30 - “as soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade a todos aos bens culturais imóveis devem estar de acordo com o que estabelece a IN-01 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN”, de 25 de novembro de 2003.

Observa-se nestes espaços um impedimento maior sobre as deficiências e restrições características de diversas pessoas, justo pelas leis de proteção que os cercam e, frequentemente limitam o acesso nesses locais. A integração desses usuários às áreas históricas, implica no respeito à diversidade de cada indivíduo, sem que qualquer barreira de ordem físico-espacial os impossibilitem de frequentar ou fazer parte dos espaços públicos preservados.

Mas, como se lê na Lei Federal 10.098 (BRASIL, 2000), e no Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004), a construção de vias e espaços públicos acessíveis é obrigatória,

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-lo acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (Lei Federal 10098/2000).

O poder público deve ser referência quanto ao cumprimento da inserção de acessibilidade nos espaços públicos e privados. Não se pode esperar por uma conscientização que incite o exercício da lei. É preciso atenção e comprometimento sobre o que a cidade produz em seu meio, assim como às possíveis adaptações que o ambiente necessite para se tornar de fácil acesso por todos.

2.6 Políticas e ações de intervenção no Brasil

A mobilidade³⁶ em áreas tombadas é uma questão recente³⁷ no Brasil e, abrange a relação/integração das áreas históricas com o conjunto das cidades, as alternativas de percursos no interior destes centros, os acessos e os destaques dos monumentos principais, as diferentes modalidades de locomoção, por automóveis, bicicletas ou pedestres, dentro e fora das áreas protegidas, entre outros. A relevância do assunto é, pois, inquestionável. Para tanto, a mobilidade urbana no âmbito da

³⁶ Aqui, a questão da mobilidade é relacionada todo tempo com a acessibilidade, com o acesso fácil e seguro.

³⁷ Comparada a países como Estados Unidos, Reino Unido e Canadá, locais referências da inserção de acessibilidade.

preservação do patrimônio tombado trata de como chegar com conforto aos setores preservados e como locomover-se neles, confundindo-se com o próprio usufruto deste patrimônio.

Atualmente, um bom projeto de mobilidade urbana constitui uma das premissas para que essa condição de uso se estabeleça e beneficie o maior número possível de usuários. A realização de obras de infraestrutura e a instalação de equipamentos urbanos, como terminais, pontes e viadutos, alargamentos e ampliações de calçadas, ciclovias, vias periféricas, mudanças de pavimentações, inversões de sentidos de trânsito, colocação ou retirada de semáforos, criação de vias exclusivas de pedestres, vagas de estacionamentos, pontos de táxi ou de ônibus, construção de vias expressas nas vizinhanças de áreas tombadas, são fatores que podem favorecer ou comprometer a apropriação do patrimônio tombado.

Ainda que não impeçam o aspecto de ver e aproximar-se fisicamente, a ausência de acessibilidade e mobilidade pode criar ambientes “contrários” ao usufruto do patrimônio, com a privação da ambiência. Em casos como esses, os custos/benefícios e os danos efetivos causados a este componente precisam ser examinados com sensibilidade e bom senso.

Acredita-se que, o uso constante dessas áreas ainda é a melhor solução para a redução de barreiras e entraves de diferentes naturezas (sociais, políticas, econômicas etc), uma vez que à dinâmica desses centros deverá ser incorporada uma nova rotina de uso da cidade. Dessa maneira,

A preservação não deve restringir a capacidade vital dos centros históricos, mas sim considerá-los como elementos vivos, em evolução permanente, como corresponde a sua característica de assentamento humano, na qual a degradação que produz será sempre menor que a produzida pelo abandono (IPHAN, 1987).

Evidências da inserção de acessibilidade no EPLT denotam uma transformação palpável e condizente com a realidade em locais que já apresentam esse tipo de articulação em seu meio.

O que se vê a seguir são experiências obtidas pela junção de antigas áreas de conservação à necessidade do acesso seguro. Tais amostras exemplificarão a relação entre o homem e o lugar tombado, com a compreensão da singularidade de cada local e a identificação das soluções tomadas a fim de tornar a acessibilidade uma forte aliada do patrimônio.

Com o desafio da preservação urbana das cidades, tem-se presenciado no Brasil, a criação de programas voltados ao resguardo do patrimônio, logo que, o poder público, juntamente aos órgãos patrimoniais têm buscado desenvolver ações nesse âmbito.

Desse modo, com enfoque na discussão da acessibilidade e mobilidade em áreas tombadas, apresenta-se quatro Programas: Monumenta; Programa de Reabilitação Urbana de Sítios Históricos – URBIS; Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Cidades Históricas e; Programa de Mobilidade e Acessibilidade em Áreas Históricas. Nesses programas a relação da acessibilidade com a proteção de áreas tombadas, impulsiona o estudo de procedimentos e critérios viáveis a uma possível intervenção. Logo, serão observados os diferentes modos de atuar e intervir, no sentido de preservar o meio tombado, garantindo ainda, o acesso fácil. A seguir, os Programas investigados:

(i) Programa de Recuperação do Patrimônio Cultural Urbano Brasileiro - Monumenta

De abrangência nacional, o Monumenta (1999) se destacou como o maior programa federal criado para a recuperação sustentável³⁸ do patrimônio histórico urbano brasileiro. Lançado pelo Ministério da Cultura (MinC) com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), buscou intervir em monumentos nacionais tombados pelo IPHAN e situados dentro dos perímetros urbanos dos municípios. Desse modo, realizou parcerias com alguns estados e prefeituras, recebendo apoio da Organização das Nações Unidas (ONU). Assim, sua proposta foi a de,

Agir de forma integrada em cada um desses locais, promovendo obras de restauração e recuperação dos bens tombados e edificações localizadas nas áreas de projeto. Além de atividades de capacitação de mão-de-obra especializada em restauro, formação de agentes locais de cultura e turismo, promoção de atividades econômicas e programas educativos (IPHAN, 2000).

³⁸ Entende-se a execução de obras de conservação e restauro e de medidas econômicas, institucionais e educativas, para ampliar o retorno econômico e social dos investimentos do Programa, aplicando-os em sua conservação permanente (IPHAN, 2000).

A participação de municípios e estados neste Programa ocorreu por meio de uma Carta Consulta³⁹ para aqueles que desejassem receber apoio financeiro. Em João Pessoa, 07 monumentos foram contemplados com o Monumenta: Convento e Igreja de Santo Antônio ou de São Francisco; Igreja da Misericórdia; Igreja da Ordem Terceira de São Francisco; Igreja da Ordem Terceira do Carmo ou de Santa Teresa de Jesus; Igreja de N. Sra dos Navegantes e, por fim, Igreja de São Bento.

Ocorrido na mesma época da publicação das leis e normas referentes à acessibilidade⁴⁰, é confuso pensar que, um Programa de tamanha abrangência não tenha acatado a legislação em vigor. Em seu Regulamento⁴¹ Operativo n° 1.200/OC-BR⁴² (BRASIL, 2000) o Monumenta refere-se à acessibilidade a partir de algumas ações e elementos que produzam efeitos diretos sobre a Área de Projeto, como: “sinalização, estacionamento, operação do sistema viário, transporte coletivo, calçadas e demais espaços para pedestres, iluminação pública e segurança”. No entanto, essa contextualização sobre acessibilidade acaba se distanciando da ampla definição que sua palavra envolve, pois sabe-se que a essa diversos fatores se associam.

Embora tardiamente ao ano em que teve início (1999), o Monumenta promoveu ações de acessibilidade, a exemplo de Pelotas, RS (2012), na qual foram inseridos elementos a permitir o acesso seguro em seu centro, como rampas, pisos táteis nos passeios e pisos antiderrapantes.

Ferreira (2011) enfatiza que,

Algumas obras do programa, editais de contratação de serviços e novas intervenções ainda estão em andamento⁴³, portanto, sob a vigência do

³⁹ Documento que formalizava a tomada de informações à respeito da possibilidade de participação e acesso aos recursos disponibilizados pelo programa de financiamento. Com o documento aprovado, o município desenvolveria o Perfil de Projeto, cuja estrutura está detalhada no Regulamento e em seus anexos. Este documento contém as informações para a qualificação dos municípios e/ou estados participarem do Monumenta, apresenta com detalhes a área de projeto, bem como, os edifícios e áreas urbanas nela existentes e seus respectivos estados de conservação (FERREIRA, 2011).

⁴⁰ Nessa época (2000) entrava em vigor a Leis Federais 10.098 que, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e, a 10.048 que, dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência [sic], aos idosos, gestantes, lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo.

⁴¹ Documento que regulamenta o Monumenta.

⁴² Nessa época mesma época, ano de 2000, entrava em vigor a Leis Federais 10.098 que, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e, a 10.048 que, dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência [sic], aos idosos, gestantes, lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo.

⁴³ As intervenções do Monumenta seguem em execução. Até o momento, das 26 cidades inicialmente contempladas com o Programa, apenas x já passaram por suas ações

Decreto-lei nº 5.296 que, em 2 de dezembro de 2004, tornou obrigatória a acessibilidade em edificações públicas ou privadas de caráter público (grifo nosso).

Dessa maneira, ações futuras têm, por obrigação, a responsabilidade de inserir acessibilidade em seus projetos essas ações envolvem uma série de transformações e, para que ocorram, o Programa conta com a participação efetiva do estado ou município a partir da aplicação de um Fundo de Preservação, que de acordo com o Monumenta, surgirá da captação de recursos provenientes do investimento deste, num prazo mínimo de 20 anos⁴⁴.

Contando com a participação de 26 cidades – Alcântara (MA), Belém (PA), Cachoeira (BA), Congonhas (MG), Corumbá (MS), Diamantina (MG), Goiás (GO), Icó (CE), Oeiras (PI), Olinda (PE), Ouro Preto (MG), Pelotas (RS), Penedo (AL), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Laranjeiras (SE), Lençóis (BA), Manaus (MA), Mariana (MG), Natividade (TO), Salvador (BA), São Cristóvão (SE), São Francisco do Sul (SC), São Paulo (SP) e Serro (MG) – o Monumenta ainda está em andamento.

Nota-se que, a longo prazo, o Monumenta (se em parceria com órgãos municipais e estaduais) poderá alcançar grandes benefícios nestes Centros Históricos e, uma condição relevante para que isso ocorra efetivamente é a ação de integrar aos seus processos de intervenção, as recomendações do Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004) e da NBR 9050 (ABNT/2015), o que resultaria em um planejamento efetivo que associa o uso do patrimônio aos anseios da população que o vivencia.

(ii) Programa de Reabilitação Urbana de Sítios Históricos – URBIS

O Programa de Reabilitação Urbana de Sítios Históricos – URBIS (2001), coordenado pelo IPHAN é estratégico para a solução de problemas relacionados ao patrimônio cultural nas cidades, na medida em que se volta para o desenvolvimento de uma cultura urbanística do patrimônio. Nesse programa, o patrimônio cultural é considerado elemento propulsor para o desenvolvimento local (IPHAN, 2012). Trata-se do compromisso do Governo Federal com a história, memória e patrimônio cultural das cidades.

⁴⁴ O Monumenta entende que este Fundo de Preservação é capaz de gerar a sustentabilidade econômica dos projetos realizados a partir de seus investimentos.

Com base nessa estratégia, esse patrimônio torna-se alvo da requalificação, de maneira que seja reinserido no contexto urbano atual, a fim de que essas áreas se tornem de interesse às ações e investimentos em relação ao restante da cidade e cumpram um papel social importante para o funcionamento de seus espaços.

A preocupação na gestão urbana das cidades em investir no seu patrimônio cultural, buscando não somente resolver problemas de deterioração e abandono de edifícios de maior ou menor valor arquitetônico, mas melhorando a gestão do espaço urbano disponível e dos recursos urbanísticos existentes, como infraestrutura, rede viária, equipamentos coletivos, contribuem para a integração dessas áreas urbanas ao resto da cidade, reconhecendo os seus valores.

Conforme o IPHAN (2012) o Programa contribuiu com a preservação do patrimônio cultural brasileiro, recuperando as condições de habitabilidade dos sítios históricos, proporcionando condições favoráveis para a melhoria da qualidade de vida das áreas tombadas que estão localizadas em áreas urbanas e valorizando o patrimônio cultural enquanto fator de cidadania e recurso efetivo para o desenvolvimento sustentável das comunidades detentoras de patrimônio.

Gerido pelo MinC, através da Secretaria do Patrimônio, Museus e Artes Plásticas, ainda são poucas as cidades que se encontram como objeto de sua ação: como Mariana, no estado de Minas Gerais; Pirenópolis, no estado de Goiás; Sobral, no estado do Ceará; e, Laguna, no estado de Santa Catarina.

Os trabalhos desenvolvidos nessas cidades são executados e acompanhados pelo IPHAN, e resultaram em um documento, intitulado “Orientações gerais para a promoção da Acessibilidade em Sítios Históricos Urbanos (IPHAN, 2012)” que, relata e destaca o valor da acessibilidade no patrimônio cultural com base nas legislações existentes.

(iii) PAC Cidades Históricas

Lançado em 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Cidades Históricas inova em relação às políticas anteriores. Caracterizado por uma política dinâmica, com a participação de diversos agentes, como Ministério da Cultura, Caixa Econômica Federal, 03 Ministérios (das Cidades, da Educação e do Turismo) e BNDES, entre outras agências; os planos de ação desenvolvidos pelo PAC integram

os municípios combinando planejamentos e permitindo a sua execução por órgãos públicos e governamentais.

Disponível para as cidades com áreas tombadas, exige-se que essas produzam planos de ação capazes de reestruturar esses espaços e, assim, promover o desenvolvimento por meio da valorização do patrimônio cultural, com apoio constante dos setores públicos e privados, e ainda, com a participação da população.

Desse modo, o PAC, diferentemente de outros programas, insere como dado novo em seu Regulamento (BRASIL, 2009, p. 6), a participação da sociedade em “todas as etapas de formulação e execução dos Planos de Ação”, identificando-se os papéis que os diversos atores sociais devem desempenhar em cada uma. Por isso, um dos primeiros passos é a identificação dos agentes locais.

Com o propósito de gerar empregos e renda, o patrimônio é posto no PAC, como condutor principal de inúmeras transformações, como planejamento e ordenamento do desenvolvimento urbano, agregação social, promoção da requalificação das áreas tombadas e reabilitação de imóveis; além da melhoria em outras esferas, como transporte público e habitação social, pontos esses que se não estruturados interferem negativamente no patrimônio, promovendo o abandono e degradação de suas áreas.

Esta forma de atuação participativa permite uma integração mais efetiva da sociedade, pois atua de forma ampla no tecido urbano, articulando a população local e sua produção à preservação do patrimônio e dinâmica da cidade. Assim,

Como um dos princípios deste programa é integrar as ações de preservação às demais políticas públicas no campo do turismo, da educação e do desenvolvimento socioeconômico [...] a qualificação das cidades históricas brasileiras é estratégica para recuperar o papel simbólico e referencial de nossa cultura e para promover e acelerar o atual processo de desenvolvimento do país. O PAC - Cidades Históricas, ao considerar as experiências exitosas do passado e ao propor uma abordagem inovadora, reúne os requisitos para que as cidades brasileiras atinjam essa meta.

Embora de ação complexa e com a participação de políticas públicas extensas (Figura 36), o Programa em questão ainda não se tornou suficiente para impedir o processo de deterioração das cidades históricas, que de acordo com seu Plano (BRASIL, 2009, p. 7, grifo nosso), pode ser caracterizado pelos seguintes problemas:

- Subaproveitamento do potencial econômico e simbólico dos sítios históricos para a geração de renda, novos empregos, agregação social e identitária;

- Crescimento urbano desordenado que favorece as ocupações irregulares e outras ameaças de descaracterização do patrimônio protegido;
- Infraestrutura urbana precária com carência de saneamento ambiental, transporte, mobilidade⁴⁵ e habitação social, fatores que aceleram o processo de degradação do patrimônio cultural;
- Risco de arruinamento dos imóveis protegidos;
- Grande parte dos bens de valor cultural está subutilizada ou sem condição de uso.

Figura 36. Ações de implementação do PAC e agentes envolvidos.



Fonte: Programa de Aceleração do Crescimento – PAC Cidades Históricas (BRASIL, 2009, p. 18).

Dentre todos os objetivos do PAC, destaca-se (por tratar de elementos de acessibilidade) “promover a requalificação urbanística dos sítios históricos e estimular usos que garantam seu desenvolvimento econômico social e cultural” (BRASIL, 2009, p. 10) e suas ações:

- Embutimento de fiação aérea nas cidades;

⁴⁵ A dificuldade ou ausência de deslocamento em determinada área produz trechos inacessíveis, uma vez que impede o acesso fácil e seguro.

- Recuperação de espaços públicos com acessibilidade universal;
- Destinação de uso prioritário para equipamentos sociais e comunitários;
- Instalação de mobiliário urbano e sinalização turística;
- Iluminação de destaque para valorização de monumentos e áreas públicas;
- Ampliação da capacidade de comunicação com instalação de internet sem fio.

Se o Espaço Público Livre Tombado se utilizar de ações como essas e, assim praticá-las em junção com políticas complementares, essas medidas auxiliarão em muito a inserção de acessibilidade nos sítios históricos urbanos brasileiros.

(iv) Programa Nacional de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Áreas Tombadas

Criado pelo IPHAN, através da portaria nº 623 (IPHAN, 2014d, p. 69) em resposta aos problemas recorrentes de acessibilidade e mobilidade em áreas tombadas, tal Programa (2009) busca implantar práticas novas que compatibilizem o acesso destes espaços à preservação do patrimônio “com práticas e equipamentos referenciados em padrões atuais”. Para isso, investe-se em ações que possibilitam formas diversas de apropriação do tecido urbano.

Tomado como obrigação legal para cidades com mais de 20 mil habitantes⁴⁶ (BRASIL, 2012) a elaboração de um plano de mobilidade e acessibilidade para o restante de suas áreas, vem sanar uma realidade ainda incipiente em soluções e medidas de projetos direcionados às áreas tombadas. Sendo assim, a adequação do planejamento urbano à acessibilidade e mobilidade, deve ser articulada de acordo com ações de infraestrutura⁴⁷.

De forma igual, os diversos planos⁴⁸ de organização das cidades devem ser associados ao plano de mobilidade e acessibilidade, compatibilizando-os a fim de levar à sociedade as reais necessidades pelas quais foram pensados.

⁴⁶ De acordo com a Lei Federal 12.587/2012 (BRASIL, 2012), municípios com população acima de 20.000 (vinte mil) habitantes são obrigados, na forma de lei, à elaboração do plano diretor, elaborar o Plano de Mobilidade Urbana integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

⁴⁷A exemplo de abastecimento de água, esgotamento sanitário, pavimentação, drenagem e embutimento de fiação elétrica (BRASIL, 2009).

⁴⁸ Plano diretor, plano de habitação, Lei de Uso e Ocupação do Solo, se houver, entre outros.

Deve-se observar que, a política de intervenção sobre o patrimônio proposta pelo Programa Nacional de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Áreas Tombadas deve se integrar ao Plano de Mobilidade formulado para o restante da cidade, com a elaboração de projetos que se conectem.

Para as áreas tombadas é preciso, “ter consciência de que nem todos os problemas serão resolvidos pela norma, e sim pelo bom senso e pela criatividade, pois os centros históricos têm especificidades que necessitam ser consideradas” (IPHAN, 2014d, p.42).

Logo,

A implantação de um plano de mobilidade deve seguir lógicas de implementação que considerem as dimensões política e social das ações propostas. Por exemplo, os anteprojetos devem focar as ações corretivas, de efeitos imediatos, baseadas nas respostas aos problemas detectados a partir das demandas contemporâneas. Além disso, as intervenções propostas nos anteprojetos, quando executadas, deverão ser objeto de monitoramento, avaliação e manutenção (IPHAN, 2014, p. 42).

É importante atentar, ainda, que o sistema de acessos, informações e comunicação proveniente de um projeto baseado em acessibilidade e mobilidade, ultrapassa a inserção mecânica de elementos⁴⁹, sendo indispensável considerar a flexibilidade e bom senso de quem planeja e age sobre as áreas históricas.

Logo, de forma a proporcionar a otimização da acessibilidade e mobilidade nessas áreas, o Programa baseou-se em três estratégias (IPHAN, 2014d):

- Elaboração de projetos pilotos em cidades ou conjuntos urbanos tombados;
- Promoção do Encontro Nacional de Mobilidade Urbana em Áreas Tombadas;
- Elaboração de um Caderno de Referências sobre o tema.

A partir destas condições, nos últimos anos foram realizados quatro planos de mobilidade e acessibilidade - para os conjuntos urbanos protegidos dos municípios de Laguna (SC), Paranaguá (PR), Ouro Preto (MG)⁵⁰ e São Francisco do Sul (SC) - com a participação de técnicos do IPHAN e da população moradora das cidades. Os planos apresentaram diagnósticos sobre a situação dos conjuntos urbanos tombados,

⁴⁹ Rampas com inclinações adequadas e elevadores com cabines bem dimensionadas (BRASIL, 2009), como recomendados pela NBR 9050 (ABNT, 2015).

⁵⁰ Cidades a serem discutidas no tópico a seguir.

seguidos de propostas, procurando integrar as ações de planejamento da mobilidade e acessibilidade à preservação do patrimônio urbano e ambiental. (IPHAN, 2014d).

No tópico a seguir, serão apresentadas as peculiaridades locais das propostas realizadas para algumas das cidades brasileiras que tiveram em seus centros históricos ações e projetos dos Programas aqui apresentados. A observação das soluções adotadas para problemas distintos será vista nos exemplos correlatos seguintes.

2.6.1 Centros Históricos Brasileiros

A análise de correlatos realizada nessa pesquisa, concentrou-se em exemplos e evidências apenas brasileiras, visto que as condições e realidades experienciadas no Brasil diferem em muito dos projetos concretizados em cidades internacionais, como Medellín, na Colômbia; Viena, na Áustria; Lisboa, em Portugal; Madri, na Espanha, entre tantos outros.

Dessa maneira quatro casos brasileiros foram avaliados– Laguna, SC; Ouro Preto, MG; Paranaguá, PR e Salvador, BA – os três primeiros, detentores de planos de mobilidade e acessibilidade apoiados pelo IPHAN (IPHAN, 2014d, p.4). Sendo assim, iniciou-se a análise pela cidade de Laguna, no litoral de Santa Catarina – uma cidade pequena, com extensão de 336,396 km² e de 51.562 mil habitantes (IBGE, 2014), na qual é possível observar,

[...] o espraiamento da ocupação urbana e problemas de circulação viária, com deficiência de transporte coletivo que faça a ligação da área central aos bairros. Por outro lado, o centro da cidade sempre desempenhou importante papel, por ser o lugar onde se concentram as principais atividades econômicas, sociais, culturais e religiosas (IPHAN, 2014d, p. 18, grifo nosso).

Diferentemente de João Pessoa, a cidade de Laguna não proporciona conexão entre os espaços de seu centro histórico. A limitação do uso do transporte público ocasiona áreas desarticuladas com os pedestres e atividades realizadas no dia-a-dia. Por sua localização, Laguna é suporte para manifestações culturais constantes que se mesclam entre seu lado histórico e sua “vida” de cidade litorânea (Figura 02). Seus espaços, do mesmo modo que a Praça Barão do Rio Branco (Figura 03), com o evento “Sabadinho Bom” e a Praça Vidal de Negreiros (Ponto de Cém Réis) (Figura 04), com *shows* e apresentações, na cidade de João Pessoa, dão suporte à dinâmica e à realização de atividades na área.

Figura 2. Carnaval nas ruas de Laguna, SC.



Fonte: Google, 2015.

Figuras 3 e 4. Praça Barão do Rio Branco (evento “Sabadinho Bom”) e Praça Vidal de Negreiros (apresentação de bandas locais), respectivamente.



Fonte: Google, 2015.

Após estudos (IPHAN, 2014d) os maiores problemas apontados na cidade foram a má estrutura física e de segurança para ciclistas e pedestres; o intenso tráfego de veículos; ausência de zonas de velocidades diferenciadas (pedestres, ciclistas, veículos motorizados, pessoas com deficiência); necessidade de redução do trânsito de veículos no Centro Histórico, a partir da criação de estacionamentos localizados na margem dessa área; a falta de manutenção dos passeios públicos e o desacordo destes com a acessibilidade e padrões do desenho universal; deficiente sistema de sinalização e orientação. A partir desse apontamento as vias de acesso foram reorganizadas, como visto no mapa a seguir.

Figura 5. Tipologia das vias do Centro Histórico de Laguna.



Legenda

- Via Tipo 00 (pedestre)
- Via Tipo 01 (Via compartilhada- pedestre/PMR/Veículos)
- Via Tipo 02 (Via compartilhada- pedestre/PMR/ciclista/Veículos)
- Via Tipo 03 (Via compartilhada- pedestre/PMR/ciclista/Veículos - com estacionamento)
- Via Tipo 04 (Via com adequação de passeio para PMR)
- Via Tipo 05 (Tratamento especial para melhoria de trânsito)
- - - Poligonal de tombamento

Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d); modificado pela autora, 2015.

A partir da setorização e organização das vias, adotou-se para Laguna o sistema de “espaço compartilhado⁵¹” (Figuras 06 e 07), que ocorre quando “o nível da pista de rolamento é elevado ao nível do passeio, possibilitando, assim, melhor acessibilidade e mobilidade dentro do Centro Histórico” (IPHAN, 2014d, p. 71).

⁵¹Conhecido como *shared space*, foi desenvolvido pelo holandês Hans Monderman, em 1969, com o objetivo de remover a segregação por meio da oferta de espaços compartilhados e adoção de velocidades compatíveis (IPHAN, 2014d, p. 71).

Figuras 6 e 7. Proposta de espaço compartilhado.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d).

Apesar da eficiência da solução em manter o espaço utilizado por todo tipo de usuário, faz-se necessário um intenso trabalho de educação e conscientização da população. Recorrente em cidades europeias, a exemplo de Paris e Madri, a harmonia desse sistema e segurança do coletivo depende de fatores como a compatibilização da velocidade adotada por veículos automotores. Somente com base nessas medidas é possível zelar pelo conceito de compartilhamento.

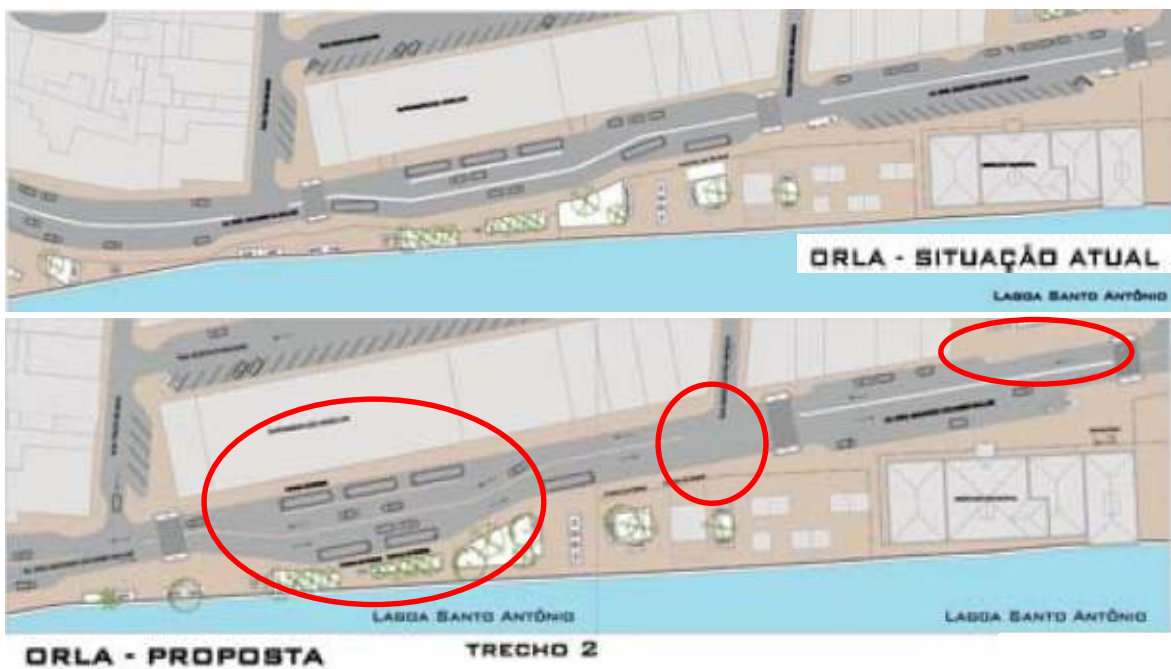
Para a inserção desse “modelo”, deve-se recorrer a ações (Figuras 08 e 09) como o alargamento de calçadas e rebaixamento de passeios ou alteamento da pista de rolamento.

Figura 8. Melhoria urbanística na rua Celso Ramos, trecho II – Laguna, SC.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d); modificado pela autora, 2015.

Figura 9. Melhoria urbanística na Orla de Lagoa de Santo Antônio – Laguna, SC.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d); modificado pela autora, 2015.

A adoção do espaço compartilhado em áreas como o centro histórico de Laguna permite o aproveitamento e fruição de seus espaços por todos (Figura 10), logo, para que essa realidade venha a funcionar em João Pessoa é crucial o ordenamento das vias e seus usos. A fiscalização sobre o estacionamento de veículos automotores deve ser rígida, assim como o combate à grande presença de barreiras atitudinais (motocicletas estacionadas e mobiliário urbano situado incorretamente) sobre os passeios, de forma a priorizar o pedestre e ciclistas em seu deslocamento.

Figura 10. Reordenamento da via na Orla de Lagoa de Santo Antônio – Laguna, SC.



Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Laguna, 2015.

Um outro exemplo a ser citado é a de cidade Ouro Preto, em Minas Gerais que, apresentando problemas típicos das áreas históricas (calçadas estreitas; ausência de sinalização adequada; carga e descarga regulamentada e não respeitada; trânsito de veículos pesados no centro; congestionamento de veículos na área central, onde se concentram as atividades comerciais e institucionais; estacionamentos insuficientes; necessidade de melhoria do transporte coletivo (IPHAN, 2014d))

inclusive com alguns trechos semelhantes à realidade do centro histórico de João Pessoa (Ladeira de São Francisco, Ladeira da Borborema e encontro da Rua Peregrino de Carvalho com a Praça Aristides Lobo) por suas recorrentes ladeiras, teve seu Plano de Mobilidade apoiado na valorização do deslocamento pedonal⁵².

Para tanto, diversos problemas foram apontados em Ouro Preto, com as propostas de melhoria (IPHAN, 2014d) citadas a seguir.

- Oferta de sistema de transporte, de baixo impacto ambiental, qualificado do Núcleo Histórico para a UFOP, morros da Serra do Veloso e Cruzeiro e vice-versa;
- Qualificação dos espaços e vias públicas;
- Elaboração e implementação de Novo Plano de Circulação, com foco no ordenamento do sistema viário, dando prioridade para o deslocamento do pedestre;
- Estabelecimento de nova política de estacionamentos, com foco nos moradores e usuários do núcleo histórico;
- Dotação de infraestrutura de transporte de pessoas e mercadorias por meio da implantação de planos inclinados, elevadores, escadas rolantes, com foco na acessibilidade, turismo e reapropriação social;
- Implantação de 5,3 km de ciclovias a partir do aproveitamento de vias situadas em curvas de nível semelhantes e implantação de bicicletários onde se possa ter aproveitamento da paisagem construída e natural;
- Construção de pontos de intermodalidade com integração entre modais rodoviário, cicloviário pedestre e planos inclinados;
- Mudança de geometria do Trevo do Jacuba e melhoria da sinalização e fiscalização do trânsito de carga pesada;
- Implementar serviço de transporte coletivo integrando UFOP, Cabeças e Padre Faria;
- Implementação de sinalização vertical e horizontal, com máxima eficiência e mínima interferência no patrimônio cultural.

⁵² Refere-se a quem se desloca a pé ou em cadeiras de rodas na via pública (Site da Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade/modos-suaves/mobilidade-pedonal>>. Acesso em: 20 out. 2015).

Embora também fazendo uso do conceito de espaço compartilhado visto anteriormente em Laguna, aqui as vias tiveram um reordenamento baseado no pedestre, a exemplo da Praça Tiradentes (Figura 11), um dos mais importantes locais de convergência da cidade, com um intenso fluxo de pessoas, veículos, táxis e ônibus.

Figura 11. Planta baixa/proposta de alteamento para o reordenamento do espaço público na Praça Tiradentes; Praça Tiradentes em dias atuais, respectivamente.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d); Google, 2015.

As ações de melhoria executadas em Ouro Preto (Figura 13 e 14) confirmam-se como positivas pelos usuários (comunidade e turistas) e pelo IPHAN que, em

declaração à Revista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - Iepha (Jornal O Liberal, 2012) afirmou que,

A experiência de Ouro Preto mostra que é possível promover, nas cidades protegidas, uma gestão pública que harmonize as normas de preservação e conservação do patrimônio cultural com o desenvolvimento e as necessárias melhorias na qualidade de vida cidadãos, promovendo acessibilidade, conforto e segurança sem descaracterizar ou alterar a identidade histórica do local.

Figura 13. Rua São José com os passeios alargados.



Fonte: Daniel Palazzo, 2012.

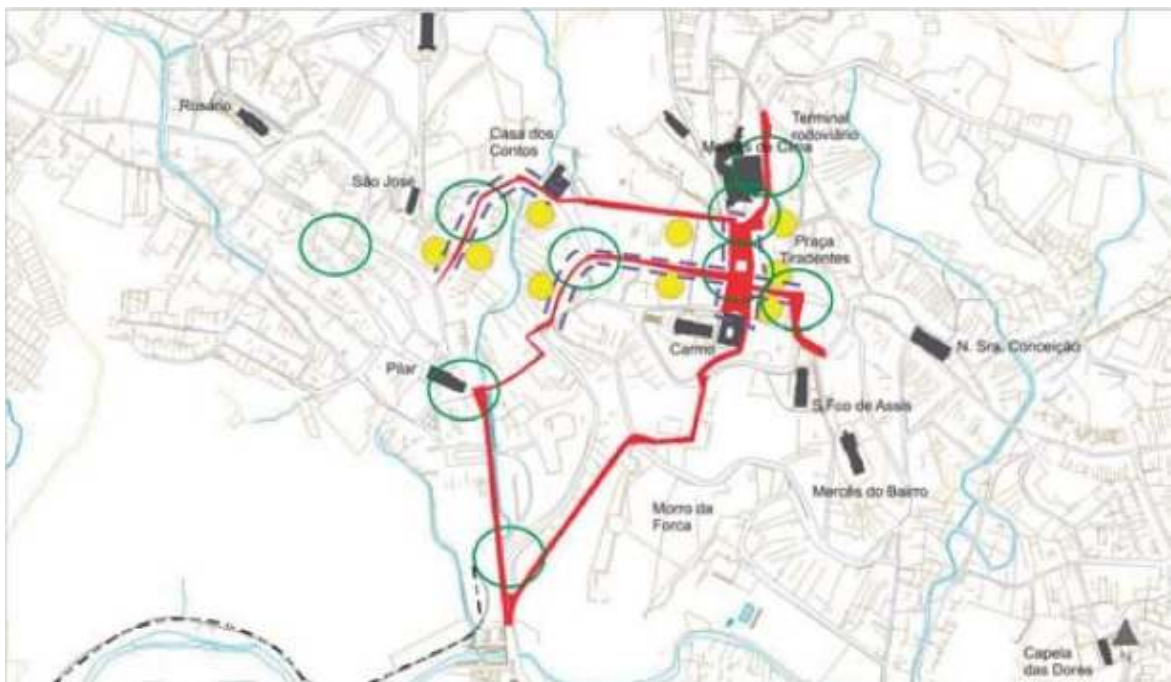
Figuras 14 e 15. Ouro Preto (2009) antes das modificações/reformulações em seus espaços; proposta urbanística para a cidade de Ouro Preto, respectivamente.



Fonte: Google, 2015; Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d).

Para se chegar a uma condição de mobilidade e acessibilidade satisfatórias inúmeros estudos (Figura 16) sobre a circulação (veículos automotores, ciclistas e pedestres) de Ouro Preto foram feitos, visto que, semelhante à Laguna (SC), observa-se a presença de veículos/transeuntes em proporção como as observadas em grandes centros metropolitanos, a exemplo de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo (PMP, 2011).

Figura 16. Diagnóstico sobre o conflito (verde) entre os modais⁵³ motorizados e não-motorizados.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d).

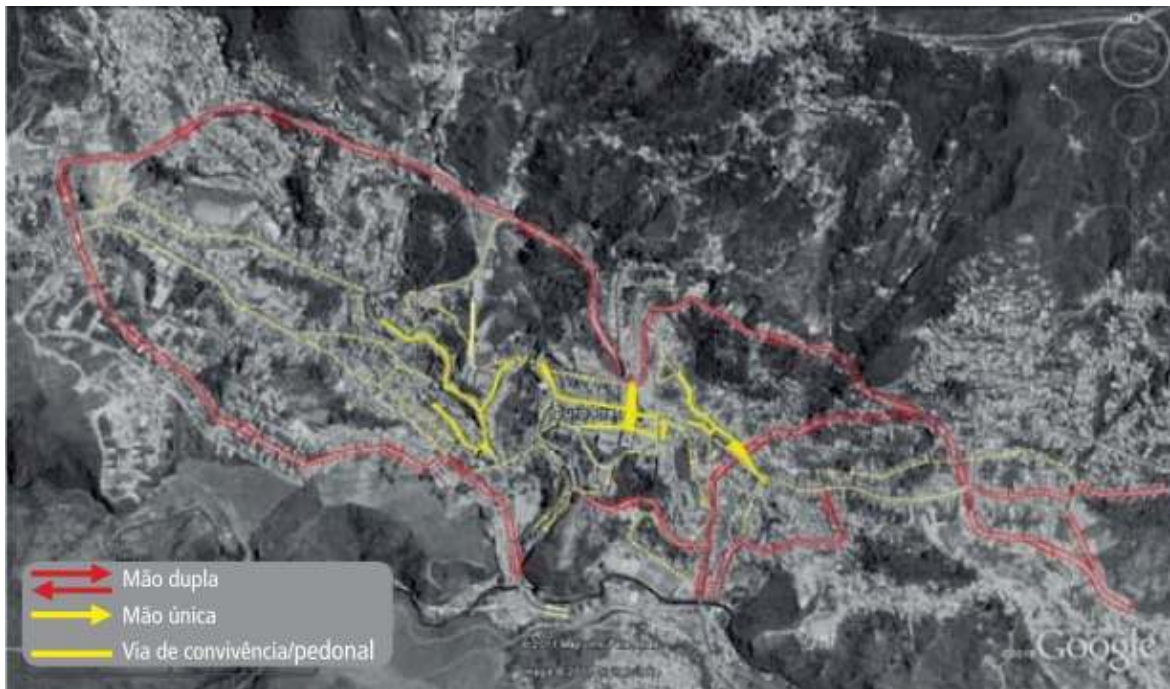
As reformulações foram, então, fundamentadas na melhoria dos conflitos apontados, com a inserção de binários⁵⁴, mudanças de sentido e direção de algumas vias. Essas soluções (Figura 17) possibilitaram a manutenção da vitalidade urbana e social da área, sem que a preservação da cidade monumento sofresse consequências danosas em seu patrimônio.

⁵³ Meios de transporte.

⁵⁴ Ruas paralelas que operam em sentido oposto (Site da Prefeitura Municipal de Cascavel, 2010. Disponível em: <cgn.com.br/noticia/144548/binarios-cettrans-projeta-mais-dois-ate-2016>. Acesso em: 02 set. 2015).

Os fluxos formados garantiram o acesso de modais motorizados e não-motorizados lançando estratégias como vias de mão dupla, de mão única e vias de convivência, destinadas apenas ao pedestre, a exemplo do trecho (encontro da Rua Duque de Caxias com a a Rua Peregrino de Carvalho até a Praça João Pessoa) da Rua Duque de Caxias no centro Histórico de João Pessoa.

Figura 17. Proposta de circulação para Ouro Preto.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d).

No caso de João Pessoa, apesar da utilização do binário já existente – Avenida General Osório e Rua Duque de Caxias – não é permitido o escoamento do fluxo de veículos motorizados e não-motorizados devido à desorganização da via e mau uso de sua largura e extensão. A possibilidade de estacionamento em ambos os lados da via instaura o caos e, o pedestre, usuário que deveria ser priorizado em seu deslocamento acaba disputando espaço num passeio degradado e inacessível.

Transformações como essas, ocorridas na cidade mineira, leva-nos a refletir sobre os espaços do centro histórico e como esses estão sendo usufruídos pela população. O reordenamento de algumas vias de Ouro Preto permitiu que a população tomasse posse do Espaço Público Livre Tombado, bem como do lazer e cultura ofertados constantemente em sua história.

Outro fator relevante e que deve ser pontuado foi a participação da comunidade em reuniões e “corpos”, como o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio

Cultural e Natural (COMPATRI), de forma a atuar em favor da harmonia e interesse de todos. Essa forma de planejamento sobre o EPLT foi algo também a ser seguido como exemplo pela cidade de Paranaguá, no Paraná, que ao reunir a população no “Dia da Mobilidade” permitiu que o objetivo do Plano de Mobilidade e Acessibilidade fosse exposto, assim como problemas e soluções puderam ser apontadas pelas pessoas, mantendo-as, ainda, informadas acerca das propostas tomadas a partir da criação de um *blog* específico.

Essa forma de atuar sobre a cidade, integrando a população ao bem tombado somente favorece a eficiência e uso do patrimônio que, pensado de maneira integrada mantém a instância⁵⁵ histórica de suas obras e a memória coletiva, considerando gerações e costumes futuros.

Para tanto, como diagnóstico da cidade de Paranaguá apontou-se o conflito (Figura 18) de modais motorizados (automóveis, motocicletas, caminhões) e não-motorizados (pedestres e bicicletas), assim como em Ouro Preto. No entanto, como elemento propulsor para as reformulações no sistema de circulação dessa área foi adotada a estratégia do *traffic calming*⁵⁶.

Figura 18. Conflito de Circulação na Rua da Praia: ciclista x automóvel x caminhão.



Fonte: Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá, Paraná – Brasil (PMP, 2011).

⁵⁵ Caráter/produção humana realizada em um certo tempo e em certo lugar (Nota de aula realizada durante a disciplina de “Intervenções em áreas tombadas”, no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal da Paraíba, no período de 2013.2).

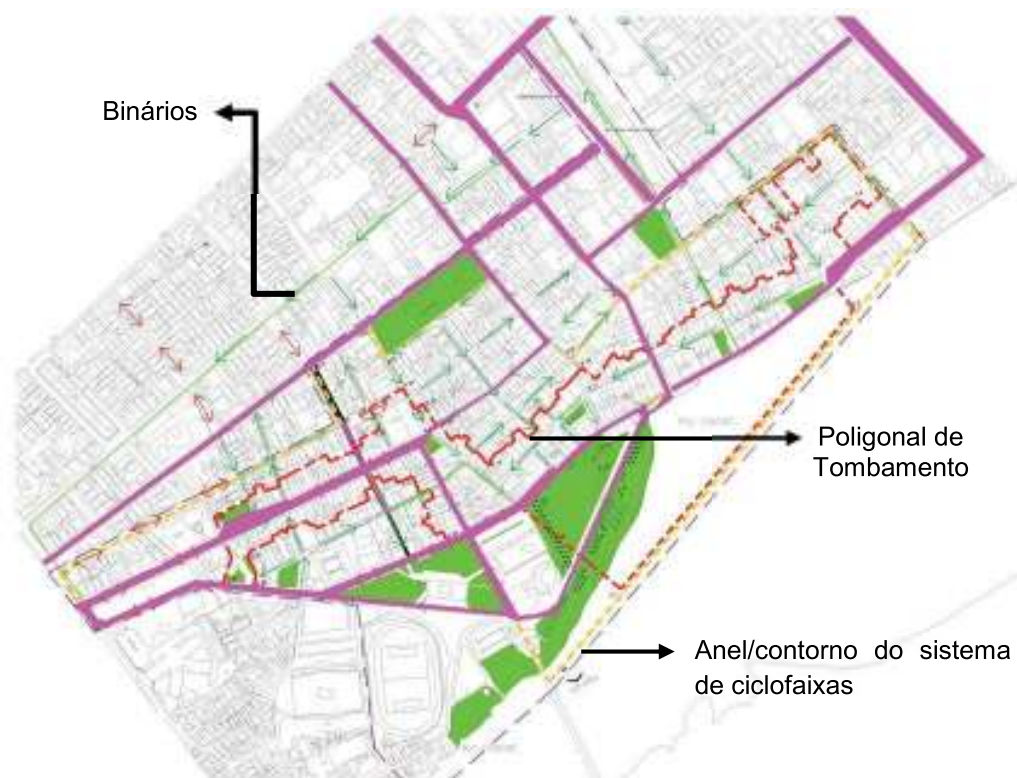
⁵⁶ Tendência mundial que pode ser assim definida como uma técnica (ou um conjunto de técnicas) para reduzir os efeitos negativos do trânsito ao mesmo tempo em que cria um ambiente seguro, calmo, agradável e atraente. Atua-se no sentido de mudar o volume do tráfego e o comportamento dos motoristas, que passam a conduzir seus veículos de maneira mais lenta e adequada às condições locais que adaptar o ambiente às exigências do tráfego motorizado (Site Blumenews. Disponível em: <<http://antigo.blumenews.com.br/index.php/capa/item/6643-traffic-calming-conheca-as-medidas-para-acalmar-o-transito>>. Acesso em: 10 set. 2015).

Dessa maneira, seguiu-se,

A adoção de tipologias de ruas (ruas de pedestres, ruas de circulação compartilhada, ruas de circulação segregada e ruas de convivência). A partir destas tipologias foram propostos melhoramentos nos calçamentos, na sinalização para os diversos modais (pedestres, ciclistas e motoristas) além do incentivo ao uso de transporte coletivo e de modais não motorizados (IPHAN, 2014d, p. 78).

A valorização de modais não motorizados, com ações de restrição da velocidade de automóveis e estudos sobre a infraestrutura urbana da cidade, impulsionou a criação de um plano cicloviário (Figura 19), composto por binários; ruas principais do município que conectam bairros ao centro; ciclovias ligadas a ruas principais. Para tanto, a proposta resultou num anel, uma vez que foi demarcada no entorno desse Centro, evitando que o deslocamento ocorresse em vias internas estreitas⁵⁷.

Figura 19. Estudo de ciclofaixas.



Fonte: Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá, Paraná – Brasil (PMP, 2011).

⁵⁷ A configuração original e estreita da cidade de Paranaguá impossibilita o uso de seus espaços de forma indiscriminada. As vias e passeios estreitos localizados no interior de sua extensão tornam inviáveis a formação de ciclofaixas (PMP, 2011).

Sobre a tipologia de vias (Figura 20) para esse Centro Histórico foram configurados três tipos de uso (PMP, 2011):

- Rua de Pedestre: vias exclusivas para circulação de Pedestres;
- Rua com estacionamento (Figura 21): possibilidade de estacionar;
- Rua sem estacionamento: vias apenas de passagem de veículos.

Figura 20. Tipologia de vias.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d).

Figura 21. Simulação de melhoria urbanística para Paranaguá – rua com estacionamento.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d); modificado pela autora, 2015.

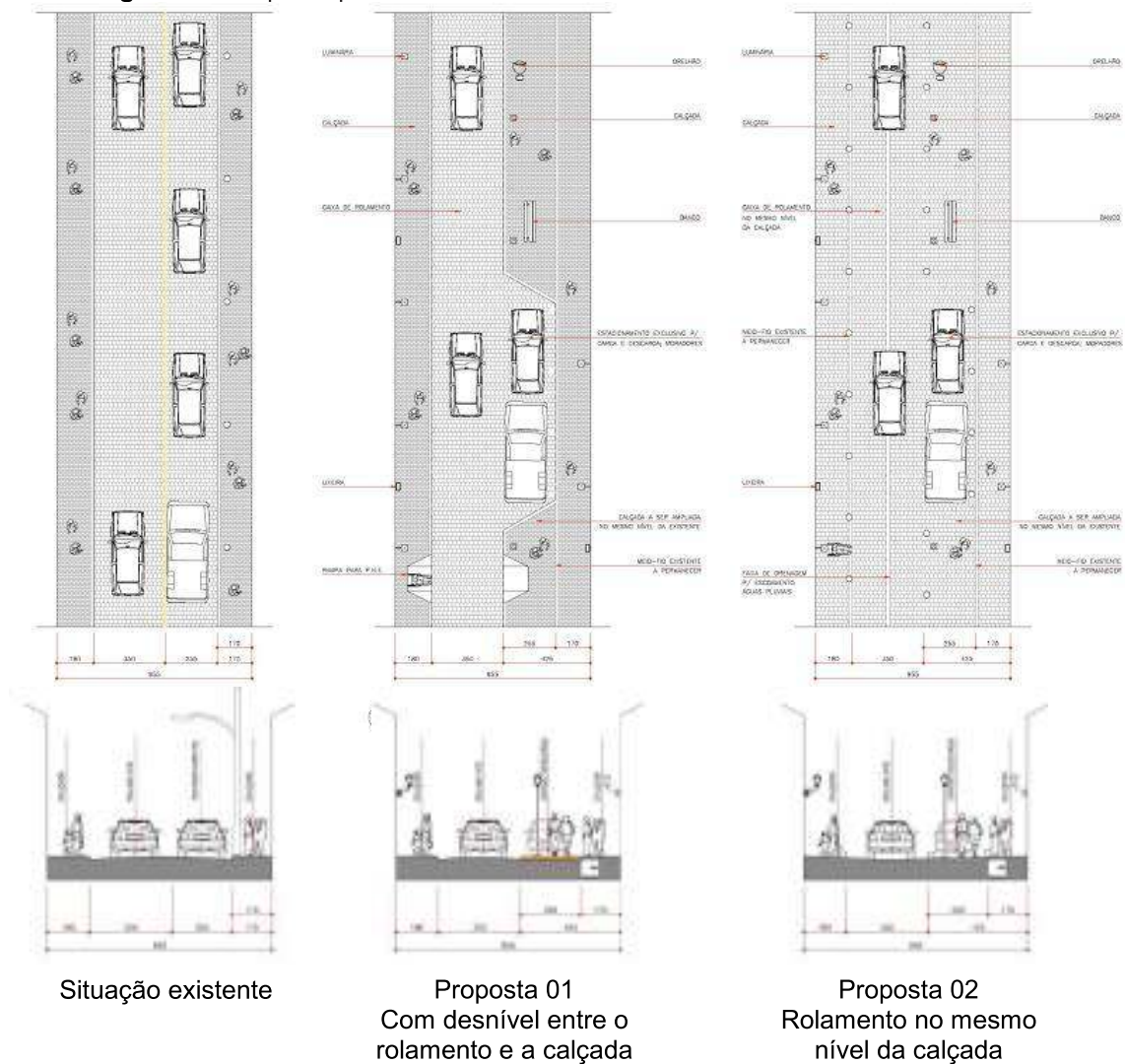
Essa proposta foi baseada na qualidade do deslocamento do pedestre, com o alargamento de passeios e seu conforto ao circular pelas ruas desse Centro. Logo, o tratamento do mobiliário urbano e enterramento da fiação elétrica foi importante para que essas mudanças pudessem ser instauradas.

Assim como no Centro Histórico de João Pessoa, o posicionamento do mobiliário (lixeiras, telefones públicos, postes de iluminação) de maneira aleatória sobre o passeio, ocasiona disputas constantes pelo uso da calçada. O pedestre acaba tendo que desviar seu percurso, para que tenha maior possibilidade de circular pela área. De fato, o tratamento da fiação elétrica sob o passeio permitiria que calçadas fossem ampliadas e organizadas, e conseqüentemente, que usuários diversos se apropriassem desses espaços e elementos de acessibilidade, como pisos táteis, pudessem ser introduzidos seguramente.

Um dos modelos aplicados dessa tipologia de vias foi a Rua XV de Novembro (Figuras 22 a 25) que, concentrando os principais comércios de Paranaguá apresentava passeios estreitos e degradados. Dessa forma, a proposta do plano foi,

Valorizar esse passeio com a retirada do estacionamento de veículos para o alargamento desse e permitir apenas a circulação com velocidade limitada dos automóveis. Mesmo com a retirada do estacionamento, haverá as vagas de carga e descarga. Há duas propostas de nível de rua, sendo uma mantendo o meio fio e outra, onde o passeio e a caixa de rua estão no mesmo nível (PMP, 2011, p. 230)

Figura 22. Proposta para Rua XV de Novembro com a retirada do Estacionamento.



Fonte: Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá, Paraná – Brasil (PMP, 2011); modificado pela autora, 2015.

Figuras 23 e 24. Proposta da Rua XV de Novembro. (A) atualmente; (B) com a retirada do estacionamento com bolsões de carga e descarga e a existência do meio fio.



Fonte: Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá, Paraná – Brasil (PMP, 2011).

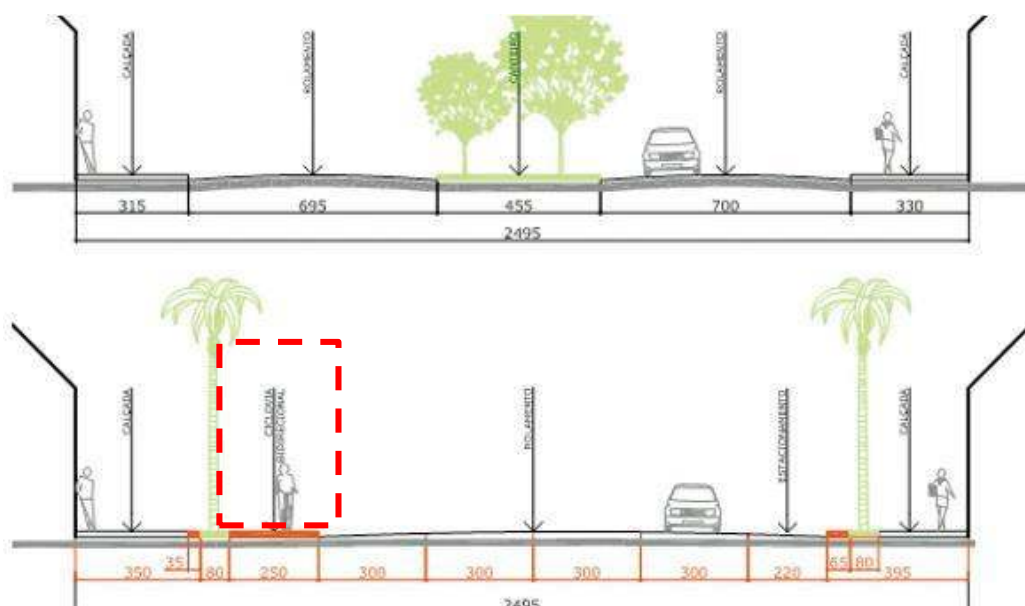
Figura 25. Proposta da Rua XV de Novembro - com a retirada do estacionamento com passeio e caixa de rua no mesmo nível.



Fonte: Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá, Paraná – Brasil (PMP, 2011).

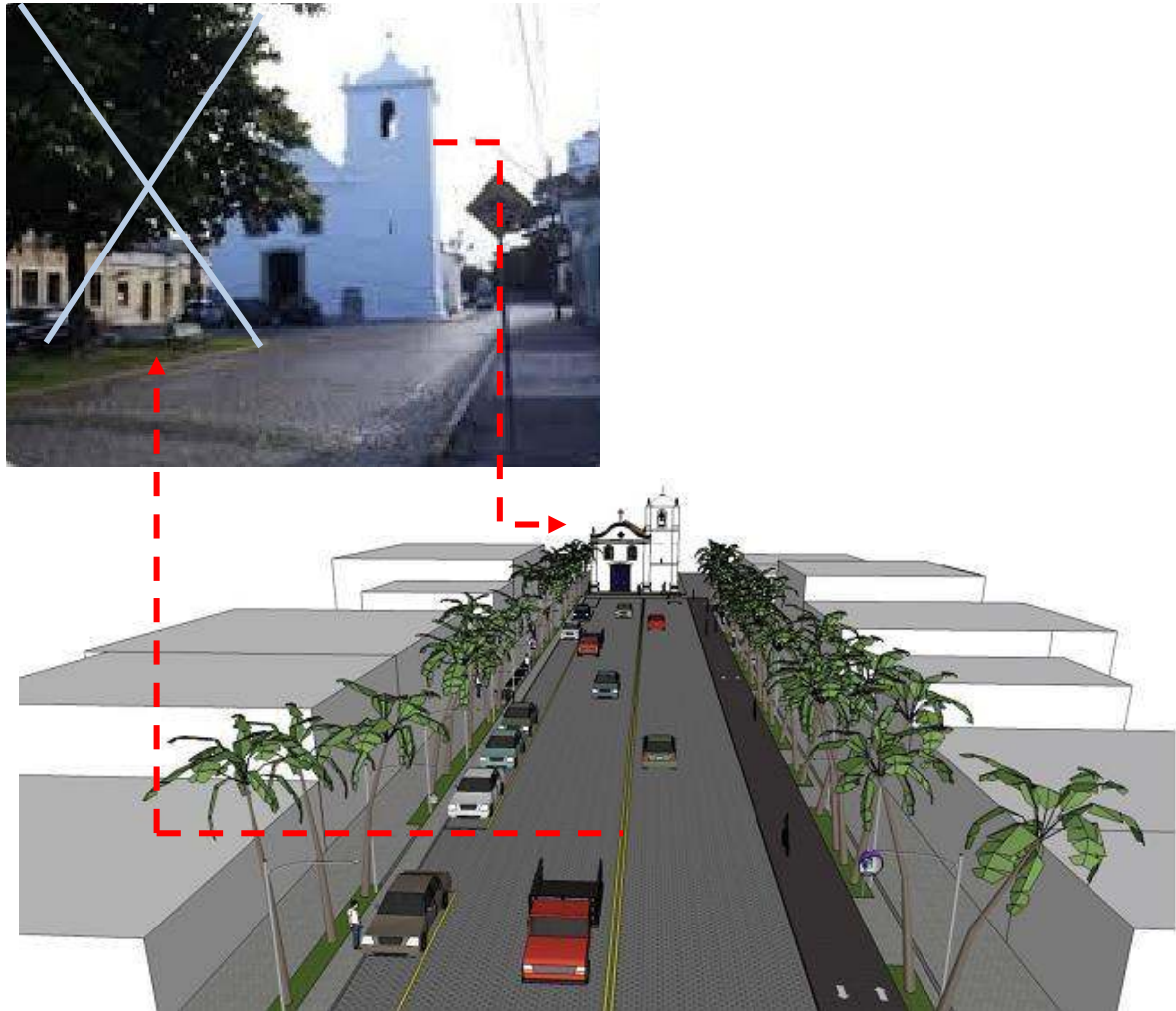
Outra proposta ocorreu na Rua Conselheiro Sinimbu (Figuras 26 e 27) que, interliga importantes igrejas. Nesse ponto a intervenção baseou-se não só na estrutura física, mas no resgate da legibilidade do local, já que o canteiro central interferia na visualização do monumento (Igreja São Benedito) ali presente. Além disso foram implantadas palmeiras ao longo dos passeios com a intenção de “privilegiar” o espaço, criando-se ainda uma uma ciclofaixa.

Figura 26. Rua Bonselheiro Sinimbu com a retirada do canteiro central e sua organização em faixas.



Fonte: Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá, Paraná – Brasil (PMP, 2011).

Figura 27. Proposta urbanística para a Rua Bonselheiro Sinimbu com a retirada do canteiro central.



Fonte: Fotografia - Site Tripadvisor, 2015; Perspectiva - Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá, Paraná – Brasil (PMP, 2011); modificado pela autora, 2015.

A intervenção proposta para a Rua Sinimbu conciliou as estratégias do *traffic calming* de maneira positiva, pois possibilitou um trânsito harmonioso e em consonância com a realidade da população local. Esse tipo de ação favorece a apropriação do usuário e melhor desenvolve nele o sentimento de pertencimento e afetividade ambiental, fazendo-o se apoderar das boas condições de vivência do espaço.

Vale destacar ainda que, ações de resgate da legibilidade do Patrimônio, como visto nesse exemplo, são vitais para a manutenção da ambiência do monumento em meio a tantas transformações. Sobre planos de mobilidade e acessibilidade produzidos para centros históricos também “pesa” o resgate do espaço histórico e a conservação de sua representatividade perante a população. Não basta setorizar vias, é preciso manter o monumento “vivo” e incorporado às novas mudanças.

Por fim, o Centro Histórico de Salvador, na Bahia, é apresentado como última experiência nessa análise, já que, embora tenha tardiamente iniciado um plano de acessibilidade e mobilidade para essa área, há tempos tem sido objeto de intensos processos de intervenção.

Patrimônio Mundial da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, esse Centro tem sofrido com a ausência de uma política de preservação. Alvo de interesse econômico excluiu sua função de habitação na década de 1990 (CAU/PB, 2015) e foi reorganizado de maneira a atrair o turismo comercial⁵⁸. Desde então, a vitalidade da área tem “concedido” espaço à marginalização e à degradação de edificações.

As recentes mudanças ocorridas nesse Centro deram-se em função de dois acontecimentos – a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 - Rio de Janeiro/ Brasil. O fator mobilidade, item contido na Matriz de Responsabilidade⁵⁹ desses eventos, envolve fatores como: plano Mestre de Acessibilidade: microacessibilidade e rotas para pedestres no Centro Histórico; arena e centros de treinamentos; proposta sistema metroviário (pós-Copa) – impulsionando ações concretas, mesmo o fator-lei da acessibilidade (BRASIL, 2004) existir desde 2004.

Partindo-se do conceito de Rota Acessível e com um quilômetro de extensão, elementos de acessibilidade foram implementados nessa área. Cada vez mais recorrente em intervenções ocorridas no espaço público brasileiro, a exemplo de Curitiba, SC e Pirenópolis, GO (IPHAN, 2014d), esse tipo de solução permite a transposição de barreiras num recorte do espaço, uma vez que após a análise do local e de suas potencialidades, delimita-se uma porção de área, podendo tratá-la e estudá-la com maiores possibilidades de acesso e uso.

Para tanto, o projeto da Rota Acessível do Centro Histórico de Salvador (Figuras 28 e 29), propõe,

O alargamento de calçadas em uma das laterais, com a manutenção do meio-fio existente em granito e a complementação da largura em concreto lavado. Nos cruzamentos das ruas, foram propostas faixas em nível, com a pedra “cabeça de nego” existente na pavimentação da rua. Na parte superior será colocada uma passagem em granito cerrado para garantir maior regularidade para o deslocamento de pessoas com deficiência (IPHAN, 2014d, p.47).

⁵⁸ De acordo com o CAU/BA (2015) a área apresenta um “turismo inconstante e que não consegue manter a atividade econômica dessa zona”.

⁵⁹ Informação retirada do site da Copa do Mundo de 2014. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/12202012_anexo2_resolucao_gecopa>. Acesso em 25 ag. 2015).

Figura 28. Calçada acessível no Pelourinho.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d).

Figura 29. A) Perspectiva da via com revestimento em pedra nivelada; B) Calçada acessível com corrimão e guardacorpo metálico.



Fonte: Caderno Técnico 9, Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos (IPHAN, 2014d);

Como visto nas figuras acima, a rua foi elevada ao nível da calçada para permitir o deslocamento do usuário, partindo-se de materiais presentes em seus espaços. A compatibilidade dos elementos utilizados nessa intervenção tornou possível a adaptabilidade do bem e, à valorização funcional do pedestre (Figura 30) pôde ser acrescida novas capacidades e possibilidades de apropriação desse meio.

Figura 30. Usuária com deficiência física acessando o Centro Histórico de Salvador.



Fonte: Manu Dias, Governo do Estado da Bahia, 2013.

Conforme o IPHAN (2014d) ações de ampliação do projeto estão em desenvolvimento, com a “construção de teleféricos, edifícios-garagem, estacionamentos e a recuperação de elevadores para fazer a ligação da cidade alta à cidade baixa”, restando saber, apenas, em que momento essas propostas serão concluídas.

As condições de acessibilidade e mobilidade desse Sítio só puderam ser implementadas em função da parceria entre o governo do estado e a prefeitura de Salvador. Esse fato somente corrobora a necessidade de que políticas que envolvem a transformação do EPLT, devem ser amplamente discutidas por instâncias distintas e que, complementando-se como fonte de informações e base de dados para o processo de planejamento dessas áreas.

Por fim, foram produzidos quadros de resumo (Quadros 1 a 4) sobre os espaços históricos analisados. Esse método denotou poder de síntese, possibilitando clareza e compreensão das informações apresentadas.

Quadro 1. Centro Histórico de Laguna, Santa Catarina.

<p>Laguna, SC</p> <hr/> <p>Características locais: área litorânea; relevo acidentado; calçadas estreitas.</p> <p>Solução de acessibilidade adotada: Espaço Compartilhado</p> <p>Elementos de melhoria: implantar sinalização de orientação; implantar zonas de velocidade diferenciadas; reduzir o trânsito de veículos dentro do Centro Histórico, entre outros.</p> <p>De que forma: alargamento de calçadas; divisão da via em trechos (área de pedestre, de veículos automotores, de bicicletas); elevação do nível da pista de rolamento ao nível do passeio.</p>	
---	---



Fotos: IPHAN, 2014d.

Quadro 2. Centro Histórico de Ouro Preto, Minas Gerais.

Ouro Preto, MG	
<p>Características locais: calçadas estreitas; ausência de sinalização adequada; congestionamento de veículos na área central, onde se concentram as atividades comerciais e institucionais; estacionamentos insuficientes.</p>	

Fotos: Prefeitura Municipal de Ouro Preto, 2012.

Quadro 3. Centro Histórico de Paranaguá, Paraná.

Paranaguá, PR	
<p>Características locais: cidade sem sinalização adequada; diversos pontos de conflito (automóveis x pedestres x bicicletas x motos x caminhões) ainda ocorrendo uma prioridade dos automóveis.</p> <p>Solução de acessibilidade adotada: medidas de <i>traffic calming</i>.</p> <p>Elementos de melhoria: passeios largos e confortáveis; harmonização do trânsito (modais motorizados e não-motorizados); maior uso de modais não motorizados.</p> <p>De que forma: adoção de tipologias de ruas (ruas de pedestres, ruas de circulação compartilhada, ruas de circulação segregada e ruas de convivência).</p>	

Fotos: IPHAN, 2014d.

Quadro 4. Centro Histórico de Salvador, Bahia.

<p>Pelourinho – Salvador, BA</p> <p>Características locais: terreno íngreme com muitas ladeiras; piso acidentado; calçadas estreitas.</p> <p>Solução de acessibilidade adotada: Rota Acessível.</p> <p>Elementos de melhoria: calçadas mais largas, rampas de acesso com corrimãos, equipamentos turísticos (pontos de descanso), piso tátil (direcional e de alerta), faixa elevada para travessia de pedestres.</p> <p>De que forma: alargamento de calçadas em uma das laterais; manutenção do meio fio existente e complementação da largura em concreto lavado; elevação das travessias com a pedra "cabeça de nego" existente na pavimentação da rua e sobre essas, o uso do granito cerrado para maior estabilidade do</p>	
--	---

Fotos: Manu Dias, Governo do Estado da Bahia, 2013; Site IBahia, 2015, respectivamente.

O apontamento das soluções adotadas nessas áreas a fim de sanar a inacessibilidade existente, possibilitou o conhecimento de estratégias e intervenções concretas de como inserir o acesso seguro no EPLT.

3 METODOLOGIA



Segundo LUDKE e ANDRÉ (1986),

Para realizar uma pesquisa é preciso promover um confronto entre os dados, as evidências, as informações coletadas sobre determinado assunto e o conhecimento teórico acumulado a respeito dele. Trata-se de construir uma porção do saber. Esse conhecimento é não só fruto da curiosidade, da inquietação, da inteligência e da atividade investigativa do pesquisador, mas também da continuação do que foi elaborado e sistematizado pelos que já trabalharam o assunto anteriormente.

Este capítulo busca, então, apresentar os métodos e técnicas selecionados, descrevendo as ferramentas aplicadas até à discussão dos resultados alcançados. Para tanto, essa pesquisa pode ser descrita como empírica, uma vez que realiza a investigação de um fenômeno contemporâneo dentro de um determinado contexto. Robert Yin (2005) define o estudo de caso como:

[...] a estratégia escolhida ao se examinarem acontecimentos contemporâneos, mas quando não se podem manipular comportamentos relevantes. O estudo de caso conta com muitas das técnicas utilizadas pelas pesquisas históricas, mas acrescenta duas fontes de evidências que usualmente não são incluídas no repertório de um historiador: observação direta dos acontecimentos que estão sendo estudados e entrevistas das pessoas neles envolvidas.

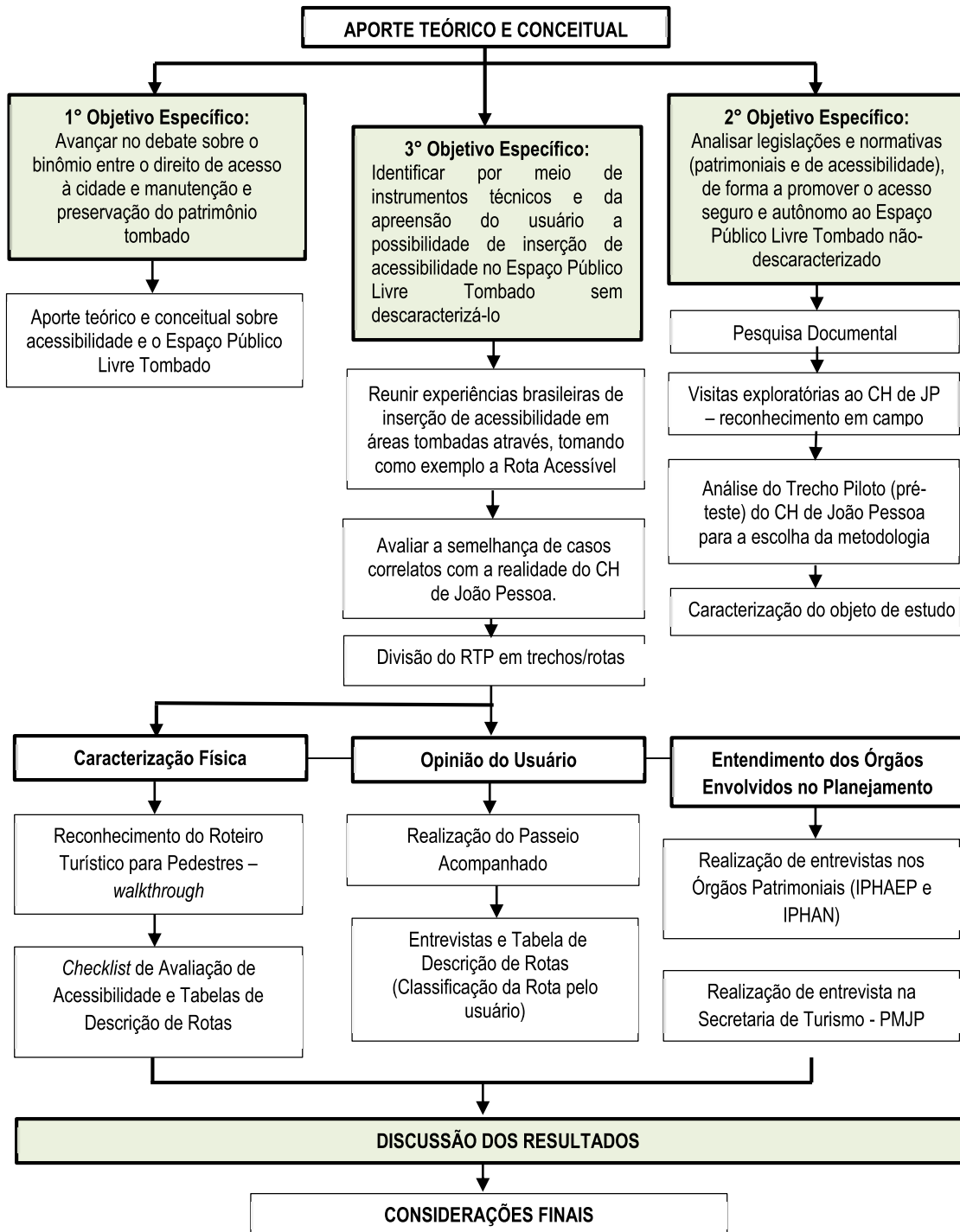
Logo, ainda segundo Yin (2005) o estudo de caso realizado nessa pesquisa classifica-se tanto como causal/exploratório, uma vez que, embora trate de um estudo de caso e não se resuma à exploração, “permite ao investigador elencar elementos que lhe auxiliem diagnosticar um caso com perspectivas de generalização naturalística” (exemplo: a utilização do usuário nesse estudo como forma de avaliar o espaço construído); quanto descritivo, já que esta pesquisa faz “uso da descrição de fenômenos contemporâneos dentro de seu contexto real”, ou seja, a discussão acerca da inserção de acessibilidade em áreas tombadas.

A discussão da acessibilidade relacionada ao patrimônio histórico revela, através do caso do RTP, informações capazes de auxiliar um processo de planejamento que priorize o pedestre e suas necessidades de locomoção.

Para tanto, a metodologia empregada nessa pesquisa compreendeu o levantamento e estudo do **aporte teórico e conceitual**, com a análise das legislações referentes à Acessibilidade e ao Espaço Público Livre Tombado; o reconhecimento em campo do CH de João Pessoa através de visitas exploratórias e o **Estudo Piloto de um trecho desse CH** por meio de uma análise pré-teste; o estudo de práticas de intervenção – Rotas de Pedestre, ocorridas em áreas semelhantes; a **avaliação física do RTP**, através da aplicação do *walkthrough* e da tabela de descrição de rotas

(análise de acessibilidade); a **avaliação do usuário**, através do método de passeio acompanhado ao longo de todo o Roteiro e; **o entendimento dos Órgãos Públicos** – Órgãos Patrimoniais (IPHAN e IPHAEP) e da Secretaria Municipal de Turismo (Setur/PMJP), com a aplicação de entrevistas. Logo, para o cumprimento dos objetivos específicos expostos no início desta pesquisa fez-se necessário seguir as etapas descritas na Figura 31 abaixo.

Figura 31. Esquema metodológico com as etapas seguida nesta pesquisa.



3.1 Aporte teórico e conceitual

O primeiro passo para este estudo se deu com a reunião da literatura sobre os temas centrais da pesquisa – acessibilidade e espaço público livre tombado – além

de assuntos que tangenciam esse contexto, como turismo, mobilidade, desenho universal, entre outros. Vale ressaltar que uma parte essencial dessa pesquisa contou com a compreensão da evolução das legislações vigentes (leis, decretos e normas), para que o cumprimento efetivo dessas fosse considerado em todas as discussões aqui expostas.

O levantamento referencial foi, ainda, realizado em produções acadêmicas como teses e dissertações; artigos publicados em anais de congressos; livros e resumos; e periódicos, buscando-se como complemento, cartilhas federais, estaduais e municipais; materiais de divulgação de projetos, reportagens e outros materiais mais dinâmicos e não menos importantes.

3.2 Pesquisa documental e caracterização do objeto de estudo

No tocante à caracterização do objeto de estudo foi utilizado como ponto de partida a pesquisa documental frente aos órgãos de proteção do patrimônio histórico federal e estadual envolvidos no Centro Histórico de João Pessoa, respectivamente – IPHAN e IPHAEP. Os documentos aferidos nestes órgãos foram esclarecedores e essenciais quanto ao reconhecimento do espaço avaliado e em específico, acerca do RTP, o que permitiu a eleição de instrumentos metodológicos efetivos para o levantamento e análise de informações necessárias e, ainda não apuradas.

Além da busca documental nos Órgãos citados, o RTP foi caracterizado por meio de seu entorno, logo o reconhecimento do CH de João Pessoa, como vias principais de acesso, monumentos tombados inseridos, entre outros, tornou-se fundamental para a percepção e dinâmica lá existente.

3.3 Estudo Piloto

Na busca pela apreensão da realidade do CH de João Pessoa – área na qual o RTP está inserido, elaborou-se um estudo piloto. Essa análise inicial surgiu com a oportunidade de produção de um artigo⁶⁰ para publicação, no Congresso Internacional

⁶⁰ O trabalho “Acessibilidade em sítios históricos: Avaliando o centro de João Pessoa-PB” foi fruto da etapa de reconhecimento do Centro Histórico de João Pessoa, no início dessa pesquisa e realizado em conjunto com a orientadora dessa dissertação e uma outra autora, integrante do Lacesse - UFPB. O artigo teve como objetivo avaliar a percepção da pessoa com deficiência (duas usuárias com deficiência visual) diante das condições físicas de acessibilidade de um trecho pré-determinado dessa área. Esse

de Áreas Centrais – Urbicentros, em 2012. Naquele momento, muitas eram as dúvidas que margeavam o tema discutido e abordado nessa dissertação.

A aproximação, já de início, com a área de localização do objeto de estudo, possibilitou um grande avanço no tocante à metodologia que viria a ser empregada para análise de acessibilidade do RTP. As informações coletadas a partir desse pré-teste auxiliaram, então, a seleção pertinente dos métodos e técnicas a serem aplicados.

O trabalho publicado, intitulado “Acessibilidade em Sítios Históricos: avaliando o Centro de João Pessoa – PB (SARMENTO, MATIAS, COSTA, 2012)” permitiu trabalhar/simular parte da metodologia que posteriormente viria a ser aplicada no RTP. Desse modo, caso as ferramentas não funcionassem, mostrando-se ineficientes, seria possível seguir uma abordagem mais coerente e com diferentes instrumentos.

Para a escolha do trecho para o estudo piloto foram adotados os critérios de uma rota que além de integrar monumentos do CH, pudesse ser percorrida por pessoas com algum tipo de deficiência que, nesse caso foram representadas por 02 pessoas com deficiência visual (01 com baixa visão (10% de visão remanescente) e outra, com deficiência visual total (cega)). Esse trecho deveria ainda conter uma porção representativa dos problemas de inacessibilidade encontrados na área.

A análise pré-teste nessa rota⁶¹ consistiu na avaliação de acessibilidade (planilha de avaliação de acessibilidade) do trecho, associada à avaliação do usuário (passeio acompanhado), sendo realizada em dois dias, cada um com a participação de um usuário.

O pré-teste surtiu um efeito positivo quanto aos elementos abordados. A reflexão sobre os resultados obtidos a priori, confirmou a maneira de avaliação trabalhada nesse trecho. Logo, com o estudo piloto finalizado, pôde-se trabalhar empregar a partir da metodologia aplicada, partindo-se para o reconhecimento de toda extensão do RTP, explorando naquele momento com a participação de outros tipos de deficiência e mobilidade reduzida.

3.4 Avaliação de Acessibilidade

estudo possibilitou o reconhecimento de algumas das dificuldades de acesso na área, além de permitir a aplicação e estudo de métodos e técnicas de acessibilidade.

⁶¹ No artigo referenciado o trecho escolhido é denominado Rota de Visita.

3.4.1 *Walkthrough, Checklist de Avaliação de Acessibilidade e Tabelas de Descrição de Rotas – Caracterização Física*

Com o objetivo de gerar um primeiro contato entre o pesquisador e objeto de estudo – o RTP, aplicou-se o *walkthrough* – técnica de análise que consiste em percorrer a área de interesse tomando nota e, observando os seus principais aspectos (negativos e positivos). De acordo com Rheingantz (2007), o registro das informações coletadas pode ser feito de diversos modos – anotações, gravações, desenhos ou fotos.

O *walkthrough* contemplou todo o percurso do RTP (Cidade Alta e Cidade baixa) e seu entorno, o que envolveu um contato extenso e de reconhecimento com significativa porção do CH de João Pessoa, de maneira que ocorresse a familiarização do pesquisador com o espaço em estudo.

Para Rienman (1995) o *walkthrough* trata da “avaliação do desenho de interfaces, com especial atenção para o suporte que a interface pode dar a uma aprendizagem exploratória, ou seja, a utilização pela primeira vez, sem nenhum treino prévio.” Sendo assim, “pretende responder a uma questão: até que ponto consegue o sistema em análise guiar um utilizador não treinado na sua utilização, de modo a permitir-lhe atingir os seus objetivos?”

Os dados levantados pelo *walkthrough* indicaram a reflexão dos instrumentos a serem aplicados na pesquisa, além de identificar pontos que mereciam um maior estudo em todo o objeto avaliado, como a possível identificação de trechos do RTP que apresentavam, a princípio, um maior potencial de inserção de acessibilidade, a exemplo de calçadas mais largas e conectadas com os monumentos desse CH.

Para Ferreira (2011, p. 193),

As anotações no campo “observação” são fundamentais para o entendimento da comparação entre existente e exigido e, em geral, pode nos fornecer informações sobre como intervir em relação às adaptações para a acessibilidade. Em especial, para a elaboração de um plano de acessibilidade à edificação, que deverá permitir a arquitetos e engenheiros e a todos os responsáveis pela intervenção as informações sobre alternativas de intervenção.

Após a coleta das informações obtidas por meio do *walkthrough* foi aplicado o checklist de avaliação de acessibilidade que, em conformidade com as leis e normas

específicas existentes⁶², baseou-se em elementos contidos ao longo do RTP, como: acessos, circulação, comunicação, sinalização e estacionamentos; além da interação dos quatro componentes da acessibilidade espacial (orientação, deslocamento, uso e comunicação) propostos por Dischinger & Bins Ely⁶³, descritos no item 2.1, do capítulo 2 e, já trabalhado por Vasconcellos⁶⁴ (2011).

À análise física do RTP, foram associadas, por último, as “Tabelas de Descrição de Rotas” (TDR) produzidas por Duarte e Cohen (2006) que, nessa pesquisa, serviu tanto para reunir as informações físicas do ambiente, quanto servir de síntese para análise realizada a partir do usuário (subitem 5.4.2 a ser visto).

Nessas tabelas (Quadro 5), a avaliação deve ser feita verificando-se as possibilidades de fluxos nos trajetos entre os pontos representativos de origem e destino, logo, a partir do mapeamento destes pontos, faz-se a análises das rotas (DUARTE e COHEN, 2006).

Quadro 5. Tabela de descrição dos trechos que somados compõem o RTP, formatação básica.

Descrição de Rotas (Duarte e Cohen, 2006)					
Pesquisador:			Data:		
Local					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades

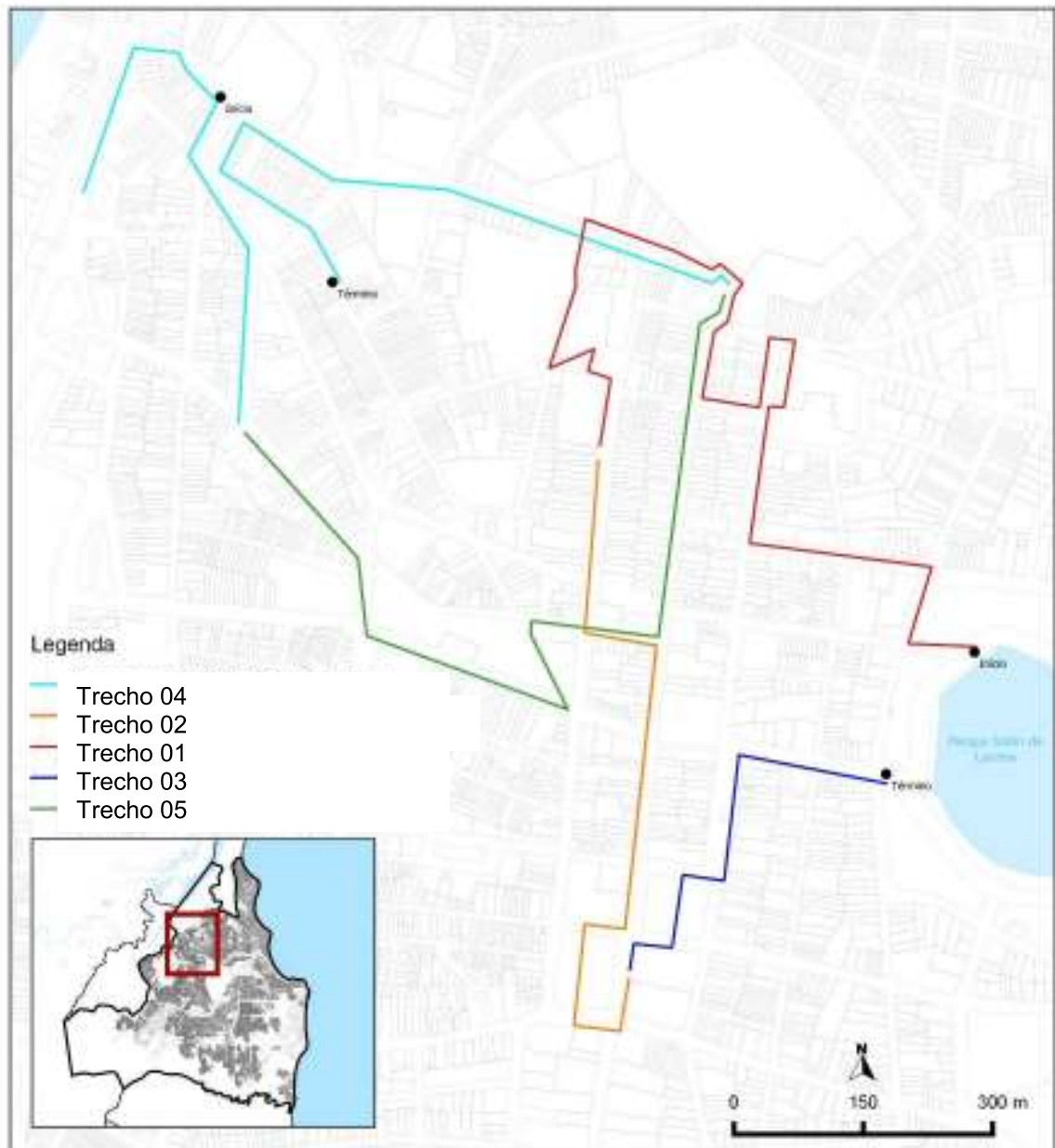
Fonte. Vasconcellos (2011); modificado pela autora, 2015.

Para aplicação das TDR são propostas, por Duarte e Cohen, algumas instruções:

⁶² NBR 9050 (ABNT, 2015), Código de Trânsito Brasileiro, Lei 10.098 (BRASIL, 2000) e Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004).

⁶³ DISCHINGER, M, BINS ELY, V. **Promovendo acessibilidade nos edifícios públicos: guia de avaliação e implementação de normas técnicas.** 2006.

Figura 33. Divisão do RTP por trechos.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS⁶⁵, a partir da base de dados da PMJP, 2014.

Esta análise foi realizada de maneira a permitir o mapeamento dos trechos passíveis de melhor adequação aos parâmetros de acessibilidade, ou seja, um diagnóstico do estado físico destas rotas. Vale destacar ainda que, no decorrer das visitas exploratórias foram utilizadas técnicas de observação direta, registros fotográficos, anotações, croquis e levantamento arquitetônico com a confecção de

⁶⁵ QGIS (anteriormente conhecido como "Quantum GIS") é uma multi-plataforma livre e de código aberto que trabalha com um sistema de informação geográfica (GIS) fornecendo dados de visualização, edição e recursos de análise (Site do Wikipedia. Disponível em: <<https://en.wikipedia.org/wiki/QGIS>>. Acesso em: 25 set. 2015).

fichas esquemáticas com as informações obtidas para auxílio da sistematização e análise futura dos dados.

3.4.2 Passeio Acompanhado, Entrevistas e Tabelas de Descrição de Rotas – Análise do Usuário

Também aplicadas ao pedestre, as TDR, segundo Duarte e Cohen (2006) permitem verificar as condições de acessibilidade espacial segundo o atendimento aos usuários de quatro grupos distintos: pessoas com restrições⁶⁶ visuais; pessoas com restrições motoras; pessoas com restrições auditivas e pessoas com restrições múltiplas combinadas⁶⁷.

Para tanto, as restrições adotadas para este estudo foram: deficiência física (uso de cadeira de rodas); deficiência visual; deficiência auditiva (pessoa surda oralizada⁶⁸); mobilidade reduzida (idoso) e; turista, considerando como limitação, a ausência de contato com a área avaliada, ou seja, a não prévia orientação do espaço a ser visitado.

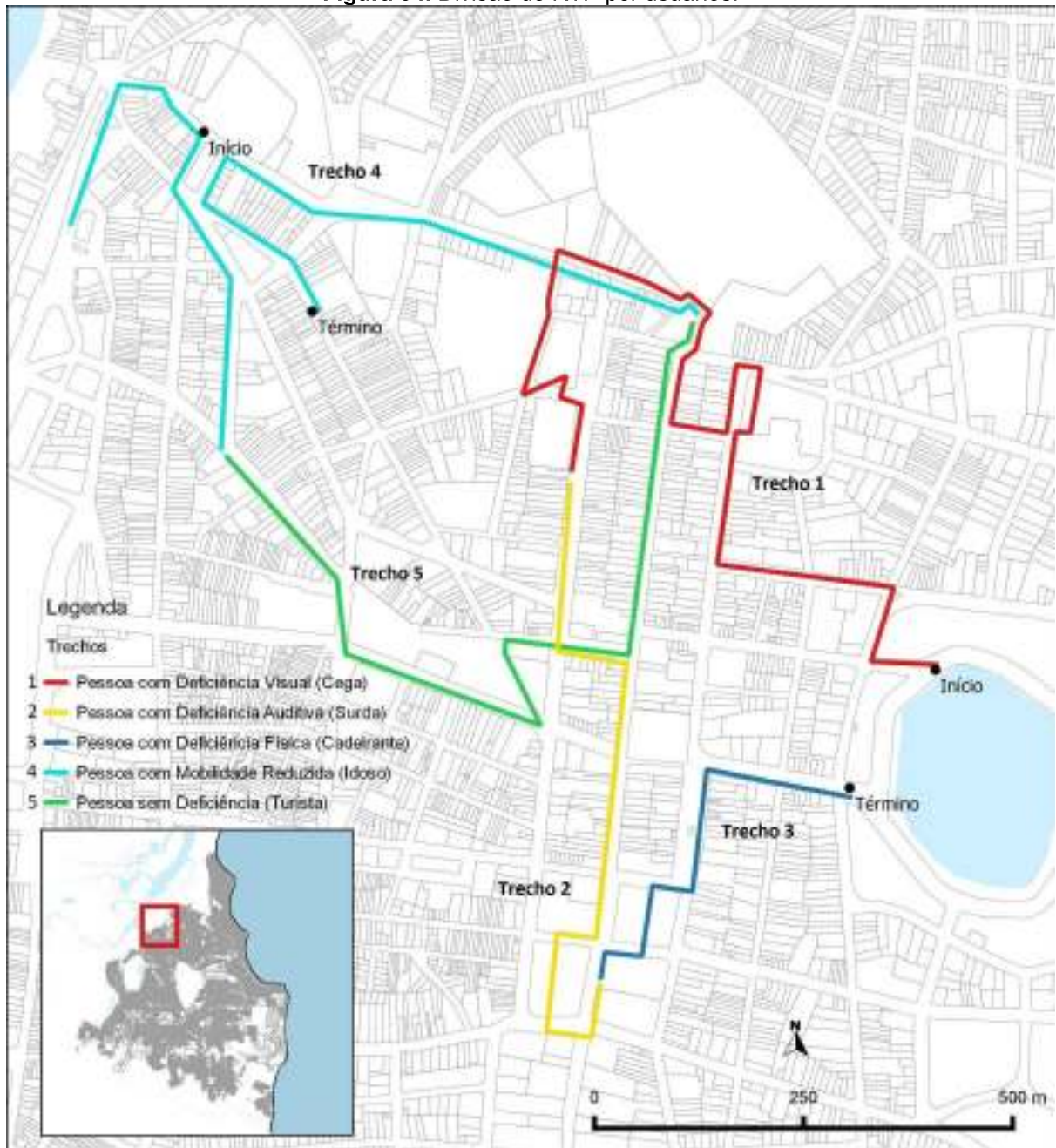
Distribuídos entre os 05 tipos de usuários descritos (Figura 34), os trechos do RTP puderam ser analisados mediante a experiência e uso do pedestre, com a realização do método do passeio acompanhado e, por fim, o preenchimento das TDR com a síntese das informações coletadas. Ressalta-se que, a distribuição dos trechos por usuários foi realizada de maneira aleatória, respeitando-se para cada usuário, apenas os “limites” que separam o Roterio Cidade Alta do Roteiro Cidade Baixa.

⁶⁶ O termo restrições colocado por Duarte e Cohen (2006) será adotado nessa pesquisa, como sinônimo de “deficiências”.

⁶⁷ Essa pesquisa envolverá as deficiências descritas por Duarte e Cohen (2006), com exceção, apenas, das restrições múltiplas combinadas.

⁶⁸ Que fala e compreende a Língua Portuguesa, com certo nível de dificuldade.

Figura 34. Divisão do RTP por usuários.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS, a partir da base de dados da PMJP, 2015.

Segundo Guimarães (et al, 2006) o passeio acompanhado avalia a interface entre usuário e o espaço edificado. Nesse processo dois aspectos são fundamentais: como se configuram os espaços (aspectos técnicos) e a capacidade das pessoas que interagem com ele (aspectos humanos).

Essa técnica consiste em uma forma de leitura e compreensão do espaço, no qual há integração entre pesquisador e usuário, que avaliam as condições de uso do espaço físico através da percepção do usuário em situações reais (DISCHINGER, 2000). Desenvolvido a partir de visitas supervisionadas no local em estudo, os

percursos e atividades já previamente definidas pelo pesquisador foram realizadas por usuários convidados e, deu-se por 03 pessoas com deficiência, 01 pessoa com mobilidade reduzida e 01 pessoa sem deficiência (turista). Desses 05 usuários, 02 não conheciam o CH de João Pessoa (turista e pessoa com deficiência visual (moradora da cidade)) e, o restante, também residente daqui, já havia tido contato com a área, mas não especificamente com o RTP.

Para tanto, a técnica foi aplicada observando que,

O pesquisador deve acompanhar o entrevistado, mas não conduzi-lo ou ajudá-lo. Durante o passeio, solicita-se ao entrevistado que relate as questões referentes à percepção do ambiente, as tomadas de decisões (comportamento e ação) e quais as informações relevantes para compreensão do espaço. O entrevistado deve manifestar sua opinião sobre as facilidades e os problemas encontrados ao longo do percurso. Cabe ao pesquisador registrar, a partir das técnicas de anotações, gravações e fotografias, as situações mais significativas. Posteriormente as gravações são transcritas e as fotos selecionadas, além de serem organizadas em mapas sintéticos dos percursos realizados (DISCHINGER, 2000).

Com base nos critérios de Duarte e Cohen (2006) de envolver usuários de grupos distintos, foram selecionados três tipos de deficiência para aplicação das TDR e, nesse caso, pôde-se ainda refletir sobre as limitações de pessoas com mobilidade reduzida e sem deficiência. Essa escolha permitiu observar situações diversas, possibilitando o RTP ser avaliado diante a experiência, comportamento e percepção de cada um, frente às limitações e dificuldades enfrentadas no Roteiro. Dessa maneira, os 05 trechos do RTP foram analisados mediante a mobilidade física do passeio e orientação por parte desses pedestres.

O relato dessa experiência foi captado através de fotografias e aplicação de entrevistas abertas realizadas imediatamente após a finalização do passeio nos trechos percorridos. Esse instante foi crucial, pois permitiu explorar a percepção e sensações de cada usuário frente a toda experiência do percurso.

A participação do usuário trouxe, então, o entendimento das reais necessidades do roteiro e as decisões de projeto contidas em seu trajeto que lhes foram benéficas, ou seja, que auxiliaram a apreensão positiva da rota durante o trajeto. A transposição ou não dos obstáculos existentes no RTP permitiu verificar a eficiência de sua configuração para o uso de pessoas com restrições distintas, seja a partir dos elementos de sinalização e comunicação, do desenho de piso ou conexão entre os trajetos estabelecidos; o que possibilitou a proposição de estratégias benéficas ao passeio e segurança do pedestre nesse Roteiro.

3.4.3 Entrevistas – Entendimento dos Órgãos Envolvidos no Planejamento do RTP

Nesta etapa foram consultados alguns dos agentes envolvidos no processo de conservação e intervenção do Patrimônio Histórico Construído, na promoção de acessibilidade do CH e, na concepção e construção do RTP (objeto dessa pesquisa). Diante disso, três órgãos públicos foram abordados: IPHAEP, IPHAN e Secretaria Municipal de Turismo (SETUR/PMJP).

Entrevistou-se profissionais, observando opiniões e direcionamentos acerca do tema tratado. Para tanto, a escolha das pessoas-chave se deu durante o processo de conhecimento e aproximação juntos a estes Órgãos, com o entendimento de que, estariam mais aptos a fornecer informações aqueles que estivessem à frente dos processos investigados. Isso conferiu especificidade e qualidade à pesquisa.

Segundo Minayo (1994) “a pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se preocupa com um nível de realidade que não pode ser quantificado”. A utilização de entrevistas como método de análise permitiu garantir o reconhecimento do processo de construção e concepção do RTP por uma abordagem analítica que, valoriza o processo, seus elementos e, não apenas o resultado.

Descrita por Marconi & Lakatos (1996) como “o encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de um determinado assunto”, na entrevista, “valoriza-se a descrição verbal do entrevistado para a obtenção de informação com relação aos estímulos ou experiências a que está exposto” (SELLTIZ *et al*, 1987).

Dessa forma, a flexibilidade e a possibilidade de esclarecer alguns aspectos no seguimento deste método levou este estudo à aplicação de entrevistas semi-estruturadas, ao invés de questionários e entrevistas estruturadas.

De acordo com Quivy (*et al*, 1992), nas entrevistas semi-estruturadas,

Apesar do guião elaborado pelo entrevistador, permitem [sic] que o entrevistado tenha alguma liberdade para desenvolver as respostas segundo a direção que considere adequada, explorando, de uma forma flexível e aprofundada, os aspectos que considere mais relevantes.

Em resumo, a seleção de tal método deu-se devido às vantagens citadas: flexibilidade quanto ao tempo de duração; adaptação às novas situações e a diversos tipos de entrevistados; oportunidades para “respostas-chave”; possibilidade do sujeito

se exprimir oralmente; oportunidade para questionar; oportunidade para aprofundar; possibilidade de recolher um elevado número de dados diversificados, entre outras.

O fato desta pesquisa ser realizada em órgãos com funções e atividades próprias aumentou ainda mais a necessidade de se desenvolver abordagens distintas e personalizadas, com a reunião de informações complementares e esclarecedoras dos diversos questionamentos envolvidos nessa dissertação.

Sendo assim foram desenvolvidos 03 guíões de entrevistas semi-estruturadas (APÊNDICE A), cada um com perguntas específicas direcionadas aos Órgãos investigados: IPHAEP, com Maria Fátima Cavalcante (Coordenadora Administrativa) e Roseane Coutinho (Chefe da Divisão de Cadastramento e Tombamento); IPHAN, com o arquiteto Cláudio Nogueira (Superintendente do IPHAN em João Pessoa) e, na SETUR/PMJP, com o turismólogo, Elzário Pereira, que na época de planejamento e instauração do RTP ocupava o cargo de Secretário Executivo de Turismo (2006-2012).

A aplicação deste tipo de entrevista foi fundamental para o reconhecimento e compreensão do planejamento e execução do RTP, enquanto obra pública executada em área tombada. Por fim, no capítulo a seguir, os resultados obtidos com a aplicação da metodologia apresentada são expostos.

4 O ESPAÇO AVALIADO - SISTEMATIZAÇÃO E REFLEXÃO

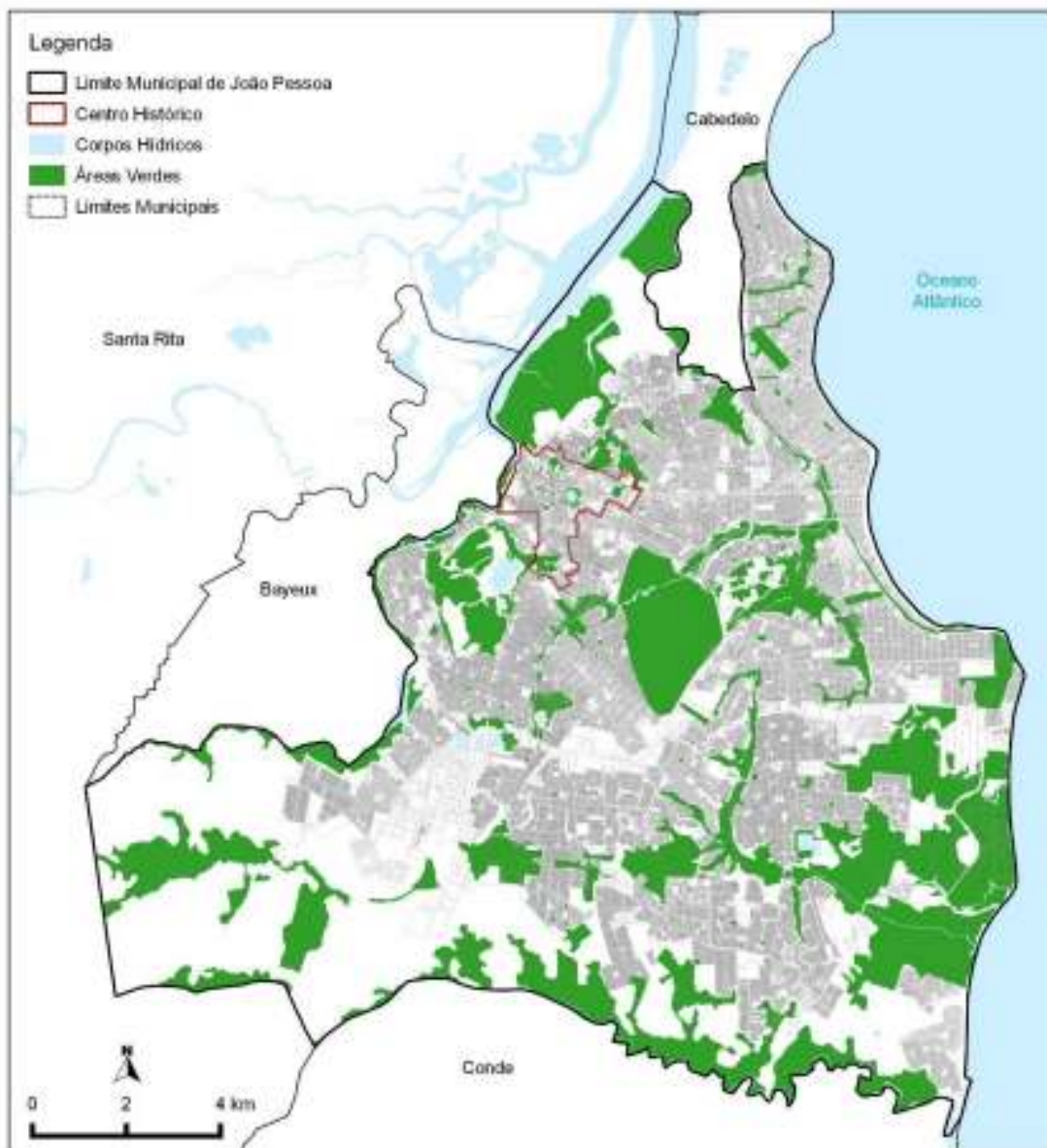


4.1 O Centro Histórico de João Pessoa

Demarcado por uma extensa área tombada o Centro Histórico de João Pessoa (Figura 35), mesmo com o passar dos anos, permanece como um grande pólo concentrador de comércios e atividades. Segundo Castro (2006), essa porção da cidade pode ser definida como,

Uma delimitação física do espaço urbano que contém o mais expressivo número de monumentos e bens imóveis de interesse histórico e cultural, posto tratar-se do núcleo onde se originou a cidade e que evoluiu acompanhando as mudanças políticas, econômicas e sociais.

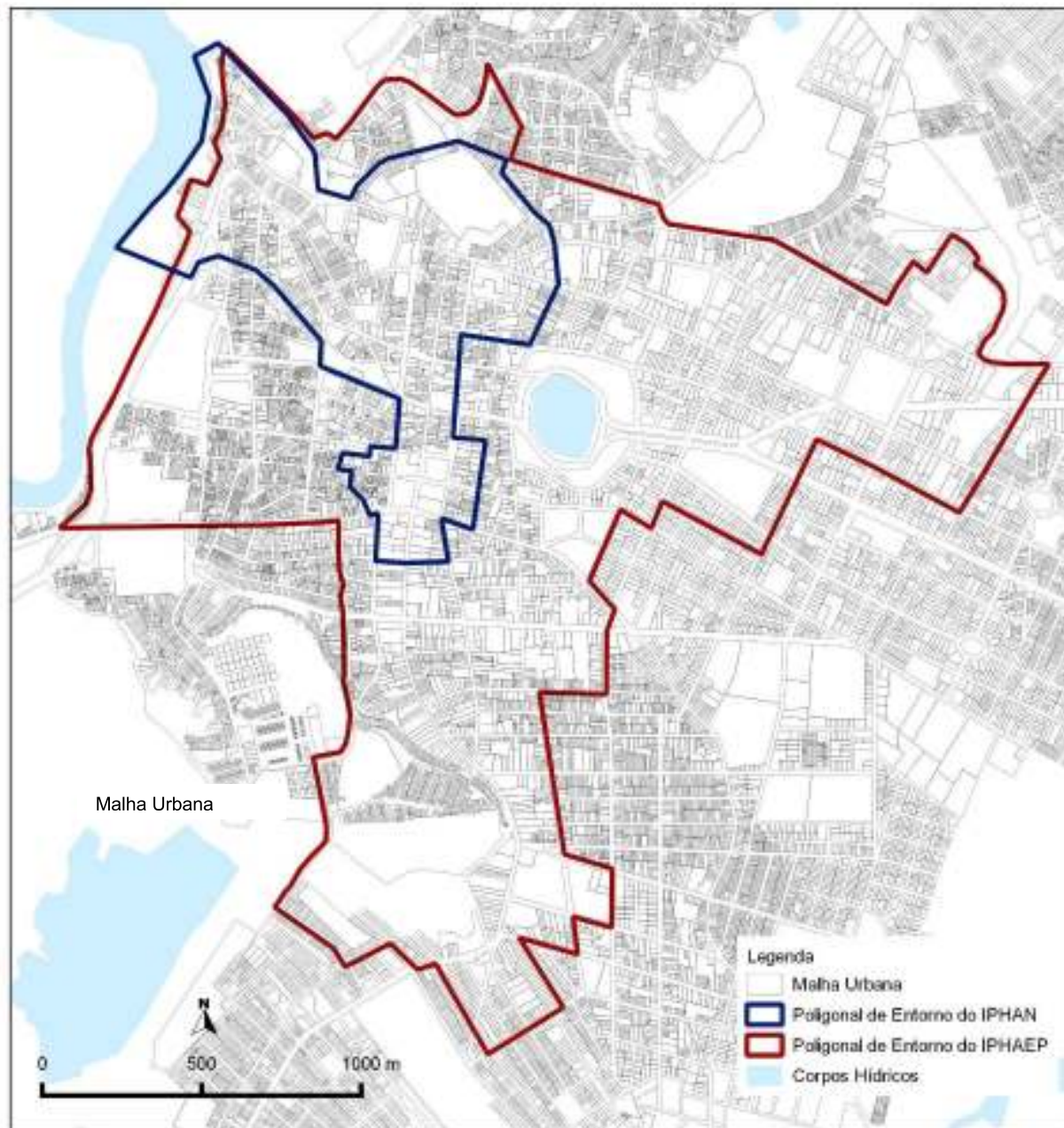
Figura 35. Delimitação do Centro Histórico de João Pessoa no mapa da cidade.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS, a partir da base de dados da PMJP, 2015.

Como exposto, dois órgãos patrimoniais atuam sobre essa área: o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP). A área do CH (poligonal de tombamento do IPHAEP e que, abrange a poligonal de tombamento do IPHAN) representa um sítio extenso. Na Figura 36 é possível identificar os limites correspondentes à cada esfera de preservação.

Figura 36. Poligonais de tombamento de entorno federal (IPHAN) e estadual (IPHAEP) no CH de JP.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS, a partir da base de dados da PMJP, 2015.

Ocorrido em 1982, pelo Decreto Estadual nº 9.484 (GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA, 1982), o processo de tombamento e delimitação do perímetro de proteção do CH de João Pessoa, mostrou-se bastante significativo por apresentar uma delimitação desde o primeiro Plano Diretor da capital paraibana (1992), o que já representava uma contribuição para a proteção de um setor urbano com grande relevância histórica e arquitetônica, inserida no conjunto do planejamento e gestão da cidade.

Para tanto, em virtude de motivos diversos, o CH de João Pessa acabou passando por diversas transformações, como a criação de novas demarcações e ações a fim de auxiliar seu controle e preservação. Dessa maneira,

Com a instalação da Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa, Decreto Estadual nº 12.239 de 24/11/1987, foi necessária a criação de uma sub-área como laboratório para estudos e projetos de intervenção, que coincidia com o sítio urbano original da cidade e estava inclusa no limite já definido.

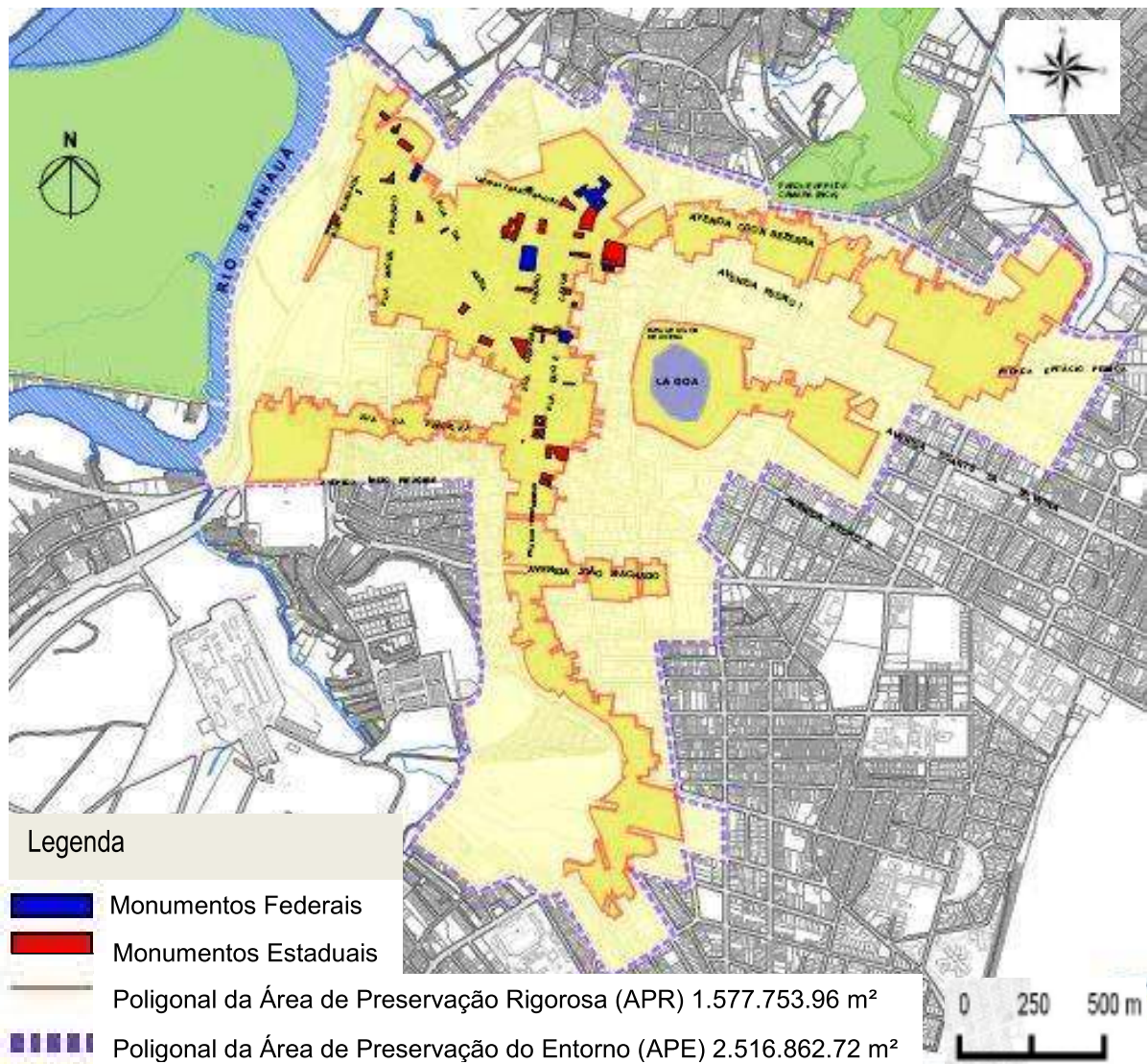
A partir da experiência adquirida pela Comissão com a elaboração dos estudos dos bens existentes na área evoluiu-se para a criação de normativas e marcos reguladores. Conceitos para intervenção contextual foram desenvolvidos e aplicados. Por conseguinte, foi detectada a defasagem dos conceitos e da demarcação do Decreto então vigente, levando a Comissão a propor uma nova delimitação e regulamentação para o Centro Histórico (CASTRO, 2006).

Em 2004, criaram-se condições maiores para um resguardo mais intenso e eficaz de acordo com as especificidades ali encontradas. Descrito e estabelecido pelo Decreto Estadual de nº 25.158 de 28/06/2004, aprovado pelo Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais (CONPEC), órgão de deliberação superior do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP), em 19 de fevereiro de 2004, o perímetro do CH preservado atualmente tem como principal mudança,

[...] o estabelecimento de diferentes níveis de preservação inseridos na área, isto é, a criação da Área de Preservação Rigorosa (APR): área de concentração de edifícios, logradouros e praças de maior importância histórica, artística e ambiental; e a Área de Preservação do Entorno: de regulamentação mais flexível [...] (GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA, 2004).

As condições de intervenção (Figura 37), contidas nesse Decreto, asseguram a preservação do patrimônio e possibilitam operações mais abrangentes para um processo de revitalização eficiente em áreas centrais.

Figura 37. Poligonais de tombamento estadual do Centro Histórico de João Pessoa.

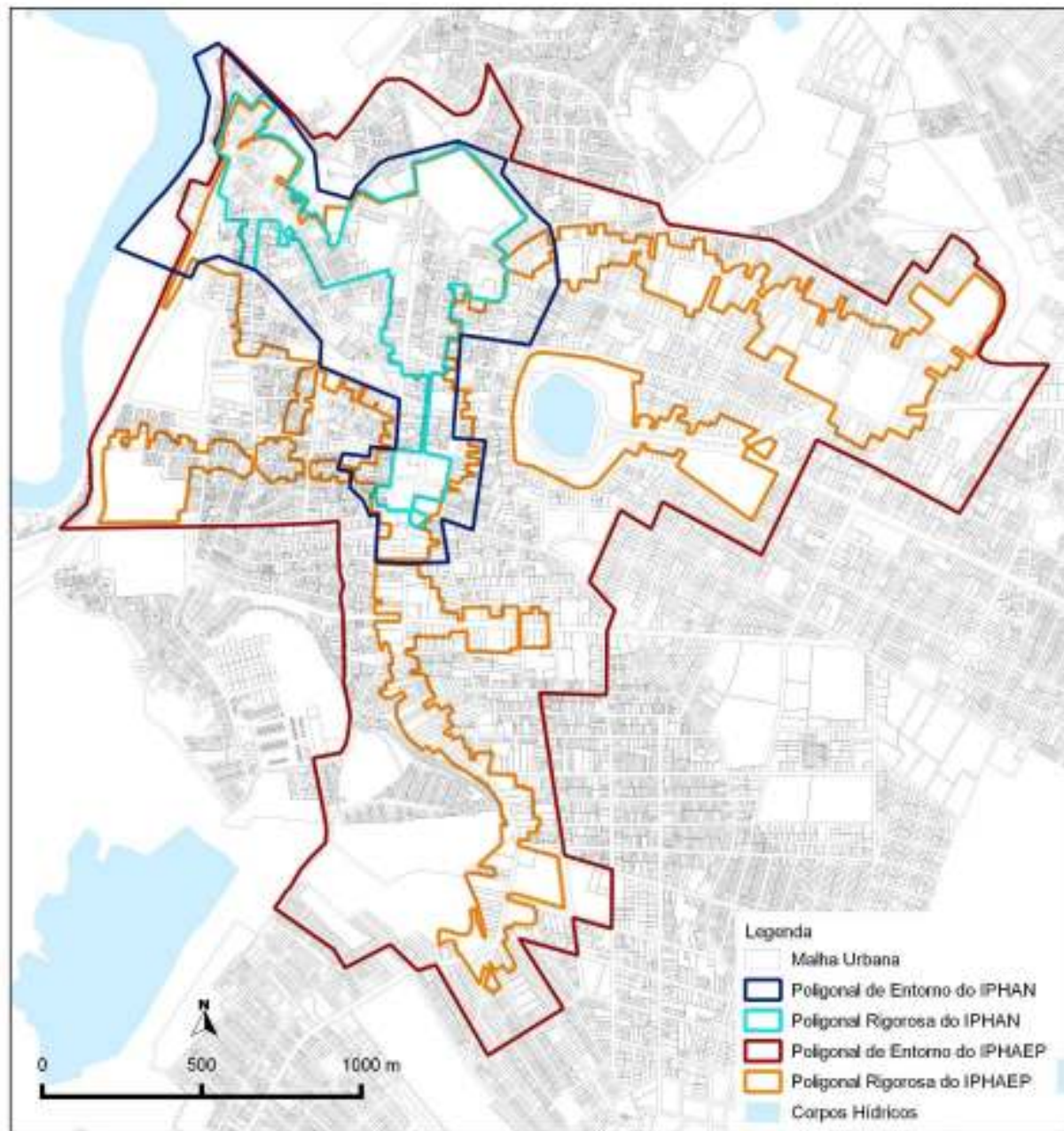


Fonte: Decreto Estadual nº 25.138 (GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA, 2004); modificado pela autora, 2014.

Vale ressaltar que, o objeto deste trabalho – o Roteiro Turístico para Pedestres – concentra-se, em grande parte, nos limites da Poligonal de Preservação Rigorosa Estadual, expandindo-se um pouco além destes marcos. Dessa maneira, para estudo de legislações e caracterização do CH, considerou-se os limites da Poligonal de Tombamento Estadual, uma vez que, sendo mais extensa, acaba por abranger os limites das duas instâncias administrativas que sobre ele atuam.

Para tanto, é possível identificar na Figura 38 os quatro limites de tombamento (poligonais de entorno e rigorosa) referentes aos órgãos federal e estadual do CH de JP.

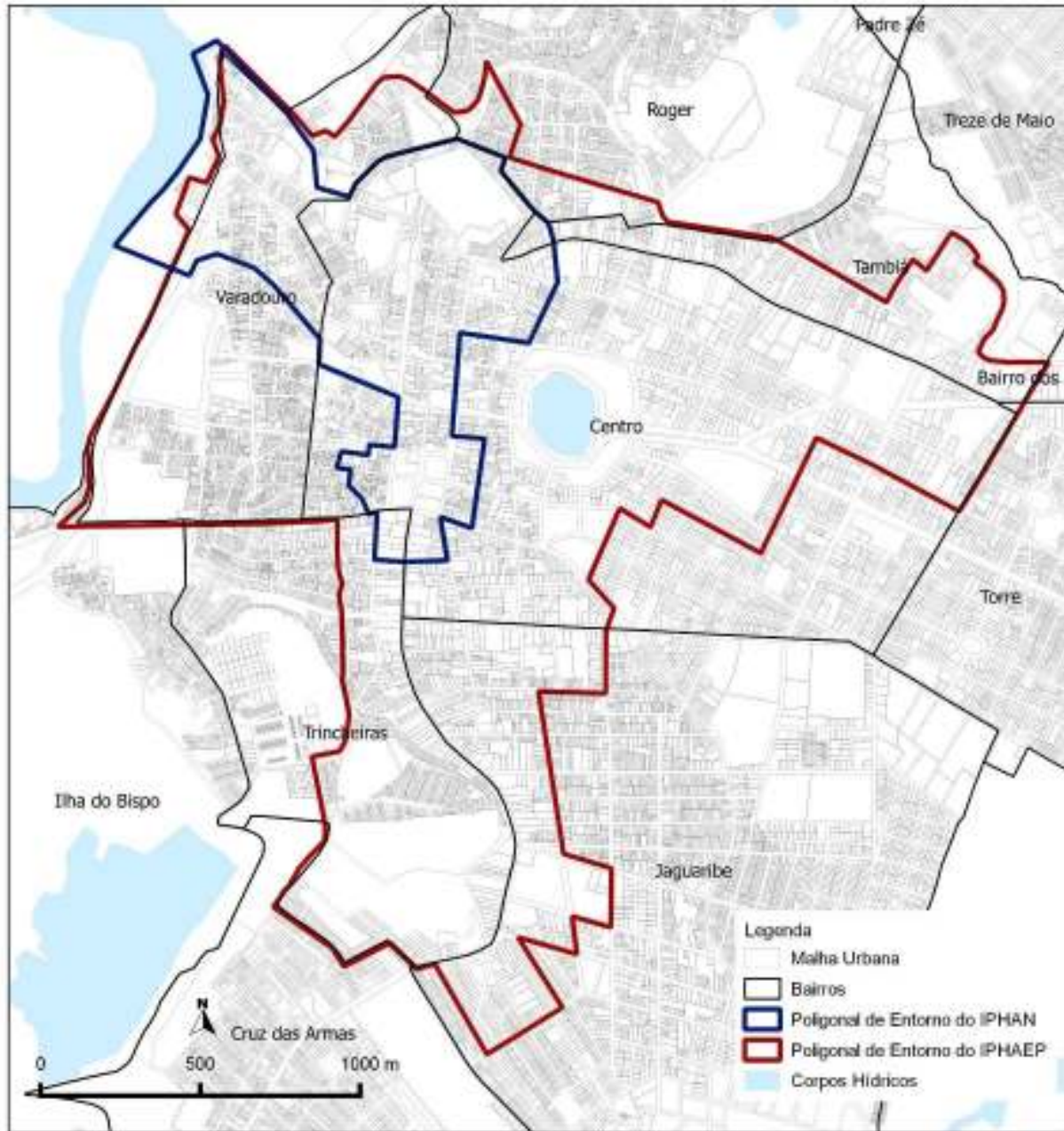
Figura 38. Poligonais de tombamento (rigorosa e entorno) do IPHAN e IPHAEP para o Centro Histórico de João Pessoa.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS, a partir da base de dados da PMJP, 2015.

Com bairros ricos historicamente (Figura 39) o CH de JP teve sua implantação marcada por características urbanísticas e topográficas peculiares e relevantes – valores esses que se somam aos seus bens arquitetônicos (edificações e equipamentos culturais) reconhecidos desde 2007 como patrimônio nacional do Brasil (IPHAN, 2014).

Figura 39. Bairros da cidade de João Pessoa inseridos em seu Centro histórico.

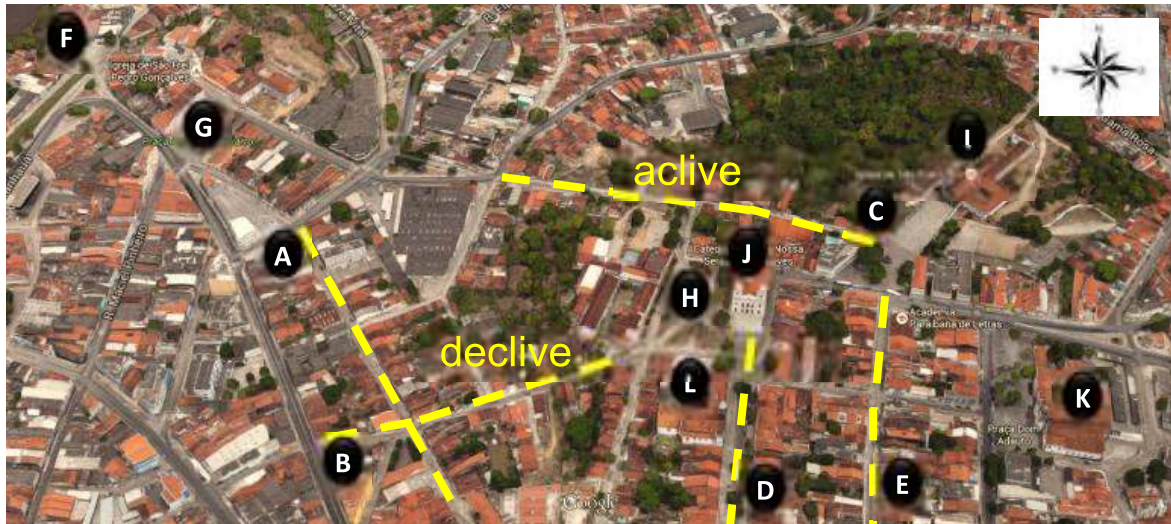


Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS, a partir da base de dados da PMJP, 2015.

Unido por dois núcleos, o CH de João Pessoa compreende boa parte dos bairros do Varadouro (Cidade Baixa) e da Cidade Alta (Figura 40) e, que se conectam desde a sua origem através de dois acessos (Ladeira da Borborema e a Ladeira São Francisco) com acentuados desníveis dispendo de elementos significativos, como o Mosteiro de São Bento, o Complexo de São Francisco, a Loja Maçônica Branca Dias, Casa da Pólvora, Casarão dos Azulejos, Casa Sobrado de Peregrino de Carvalho e

Academia Paraibana de Letras, além da Rua da Areia, com uma declividade “mais suave” no terreno.

Figura 40. Identificação de alguns elementos expressivos⁷⁰ contidos neste CH.



LEGENDA

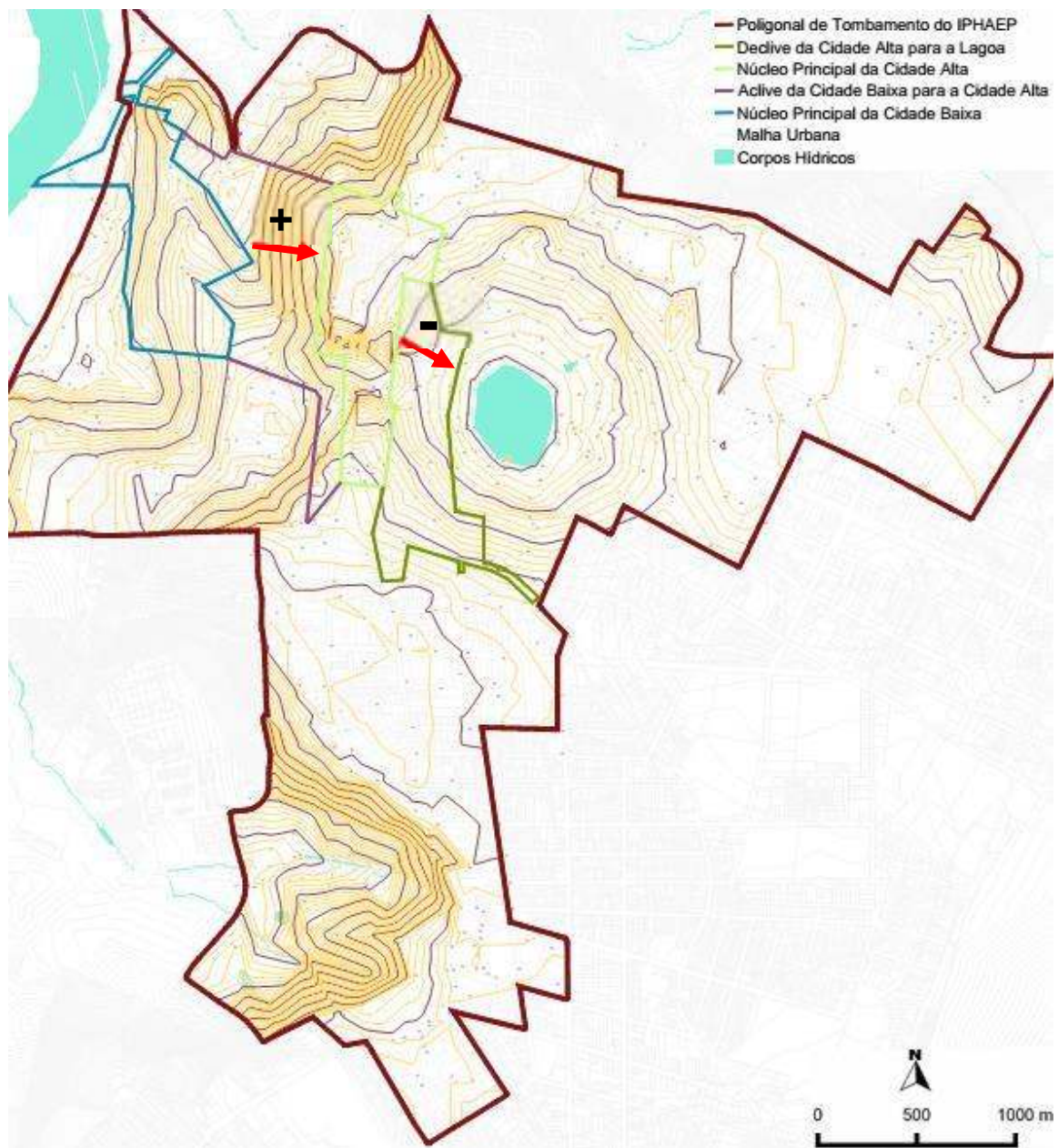
A. Rua da Areia	F. Rio Sanhauá	J. Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves
B. Ladeira da Borborema	G. Praça Antenor Navarro	K. Igreja de Nossa Senhora do Carmo
C. Ladeira de São Francisco	H. Praça Dom Ulrico	L. Mosteiro de São Bento
D. Rua General Osório	I. Complexo de São Francisco	
E. Rua Duque de Caxias		

Fonte: Google Earth, 2014; modificado pela autora, 2015.

Na Figura 41 é possível observar como se configuram os acives e declives dessa área, provenientes de um terreno acidentado, além de reconhecer a delimitação dos espaços formadores da Cidade Alta e Cidade Baixa.

⁷⁰ Durante as visitas exploratórias pôde-se perceber que os elementos sinalizados (ruas, ladeiras e monumentos) bem representam esse CH e sua identidade diante da população, uma vez que se mostram constantes em suas memórias.

Figura 41. Mapa Topográfico⁷¹ do Centro Histórico de João Pessoa.



Fonte: Mapa georeferenciado no QGIS, a partir da base de dados da PMJP, 2015; com limites baseados no mapa fornecido pelo artigo “Para além da dicotomia Cidade Alta/Cidade Baixa: um estudo historiográfico da forma urbana em João Pessoa (PB)” (TINEM, CARVALHO, MARTINS, 2005).

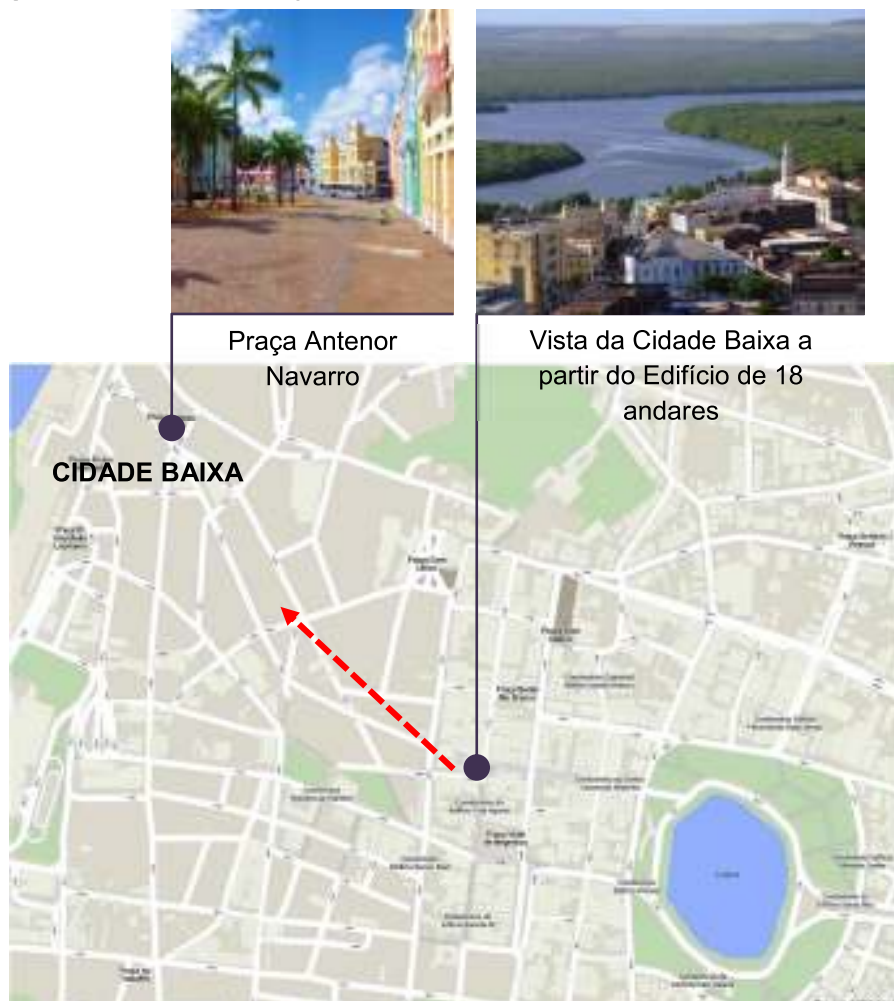
Nestes núcleos (Cidade Alta e Cidade Baixa) está contido a maior parte do acervo patrimonial histórico da cidade. Dados do IPHAN (2004) informam que o

⁷¹ As cotas referentes às curvas de nível do terreno poderão ser visualizadas no item 5.5 (Discussão dos Resultados) na Figura 84.

Estado da Paraíba possui declarado Patrimônio Histórico e Artístico Nacional pelo IPHAN, um total de 19 monumentos, estando 08 localizados no Centro Histórico de João Pessoa e que, ainda possui declarado Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba pelo IPHAEP, um total de 115 monumentos, estando 29 localizados no Centro Histórico de João Pessoa. Apesar de tamanha extensão, vale destacar que a delimitação do IPHAEP, ao qual este estudo toma como base, vai muito além das Cidades Alta e Baixa aqui descritas. Para tanto, tem-se:

- (i) De um lado, o “**Varadouro ou Cidade Baixa**, que próximo ao Porto do Capim (Rio Sanhauá) mesmo após séculos, ainda mantém em sua paisagem a forte imagem do que no passado chegou a ser o núcleo econômico da cidade (Figura 42), já que a localização do porto propiciava o escoamento da produção.

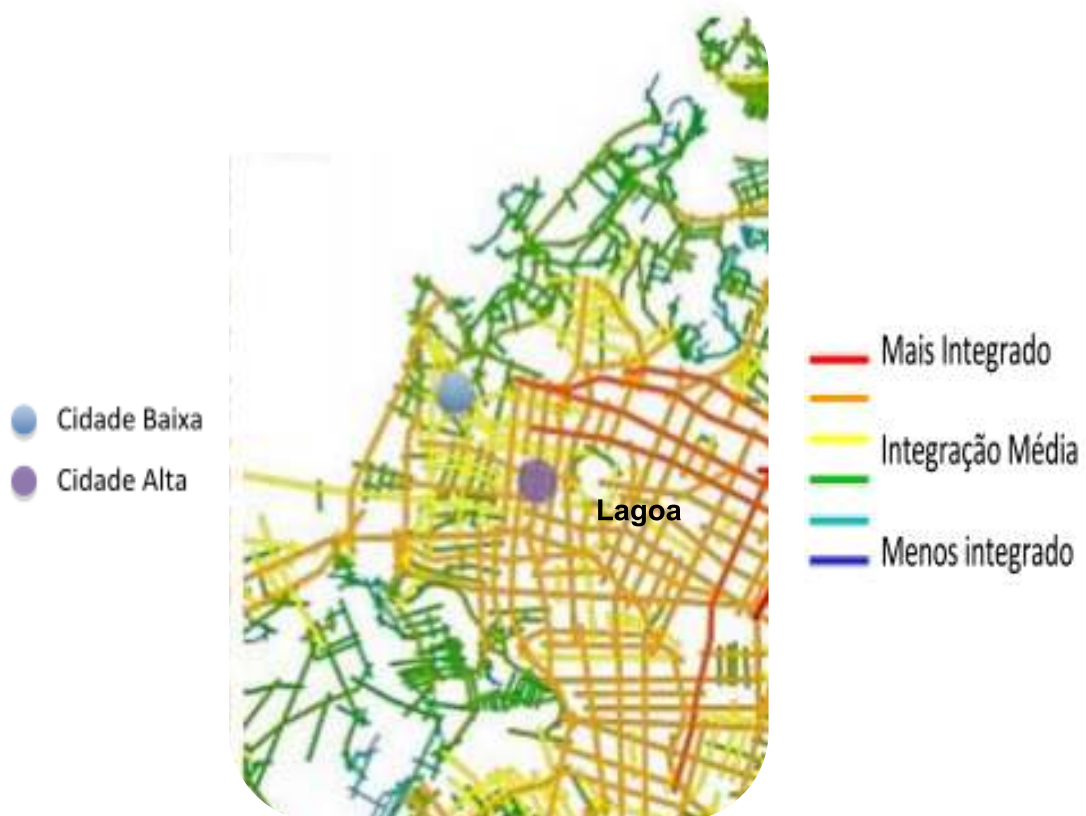
Figura 42. Mapa com imagens do Centro Histórico de João Pessoa – Cidade Baixa.



Fonte: Fotografias - Acervo Wilma Limeira, 2013; Google Maps, 2015; modificado pela autora, 2015.

Segundo Raony Silva (2013), hoje, o que chamamos de Cidade Baixa já pode ser considerada uma área morfologicamente segregada em João Pessoa. O mapa a seguir (Figura 43) mostra o atual processo de configuração da malha urbana do Centro Histórico de João Pessoa, a partir da integração ou desconecção de eixos de circulação.

Figura 43. Mapa recorte da Integração local do Centro Histórico de João Pessoa, a partir da ótica da sintaxe espacial⁷².



Fonte: Raony Silva (2013); modificado pela autora, 2015.

Nesse mapa é possível identificar a Cidade Alta como área mais integrada e conectada às ruas e vias que formam os seus espaços, indicando maior “vida urbana” nesse setor. Por outro lado, a Cidade Baixa se apresenta como uma porção com eixos

⁷² Essa pesquisa não pretende aprofundar a análise da sintaxe espacial no CH de JP, no entanto, para caracterização deste Centro, entende-se ser válido a mostra de estudos que retratem a configuração e espacialidade da área. Diante disso, é importante compreender que, por meio da sintaxe espacial a estrutura da malha urbana é representada através de diversas linhas ou eixos de circulação que interagem entre si (Sarmiento, 2012, p.54). Logo, é possível avaliar a integração de diferentes aspectos (mobilidade, transporte, acessibilidade etc.) com a configuração espacial característica de cada local.

desconexos e sem organização, ocasionando problemas de mobilidade e acessibilidade.

(i) Do outro, a “**Cidade Alta**” que, desenvolveu-se como núcleo residencial e administrativo em torno dos grandes edifícios religiosos, assumindo características distintas do Varadouro. Até meados do Século XX possuía os maiores níveis de acessibilidade topológica.

A Cidade Alta é, ainda, considerada centro morfológico da cidade desde que se desenvolveu o primeiro aglomerado urbano, cuja área constantemente estava sofrendo transformações, principalmente na Rua Duque de Caxias – via mais integrada do sistema até meados do século XX (RAONY SILVA, 2012). Nesta parte da cidade (Figura 44), instalaram-se⁷³ as praças públicas, os edifícios governamentais, as instituições religiosas, os serviços especializados e as residências dos mais abastados (VIDAL, 2004 *apud* RAONY SILVA, 2013).

Figura 44. Imagens do Centro Histórico de João Pessoa – Cidade Alta.



Fonte: Fotografias – Acervo da autora, 2014; Google Maps, 2015; modificado pela autora, 2015.

⁷³ Refere-se à criação e planejamento desses espaços.

Com uma população de aproximadamente 769.607 mil habitantes (IBGE, 2013), a cidade de João Pessoa tem passado por transformações significativas em sua paisagem e em seus espaços públicos. Em se tratando do CH, pode-se citar um crescente abandono e descaracterização de edifícios, numa recorrente degradação de suas áreas. MELO (*et al*, 2010) afirma que,

Nos últimos quarenta anos o Centro Histórico da cidade de João Pessoa, capital paraibana, vivenciou um percurso urbano iniciado com um esvaziamento do uso habitacional e a consolidação de uma nova funcionalidade gerada pelos usos comerciais e de serviços, processo este seguido por uma degradação das suas edificações e pela elaboração e implantação de programas de “revitalização” que buscam criar uma idéia de resgate histórico da área central.

Ainda que pólo de atividades econômicas, essa área tem gerado instabilidade e desequilíbrios em seu tecido urbano, vendo-se um aumento de vazios urbanos. Melo (*et al*, 2010) explica ainda que,

Os vazios urbanos são diferentes das áreas livres, tais como os espaços verdes, as praças, os parques, os jardins, os espaços para circulação de pedestres (calçadas) e veículos (ruas) e das áreas livres para expansão da cidade. O vazio urbano é produzido pelo esvaziamento da área, daí, vazio esvaziado, trata-se de um vazio que é social e fisicamente produzido.

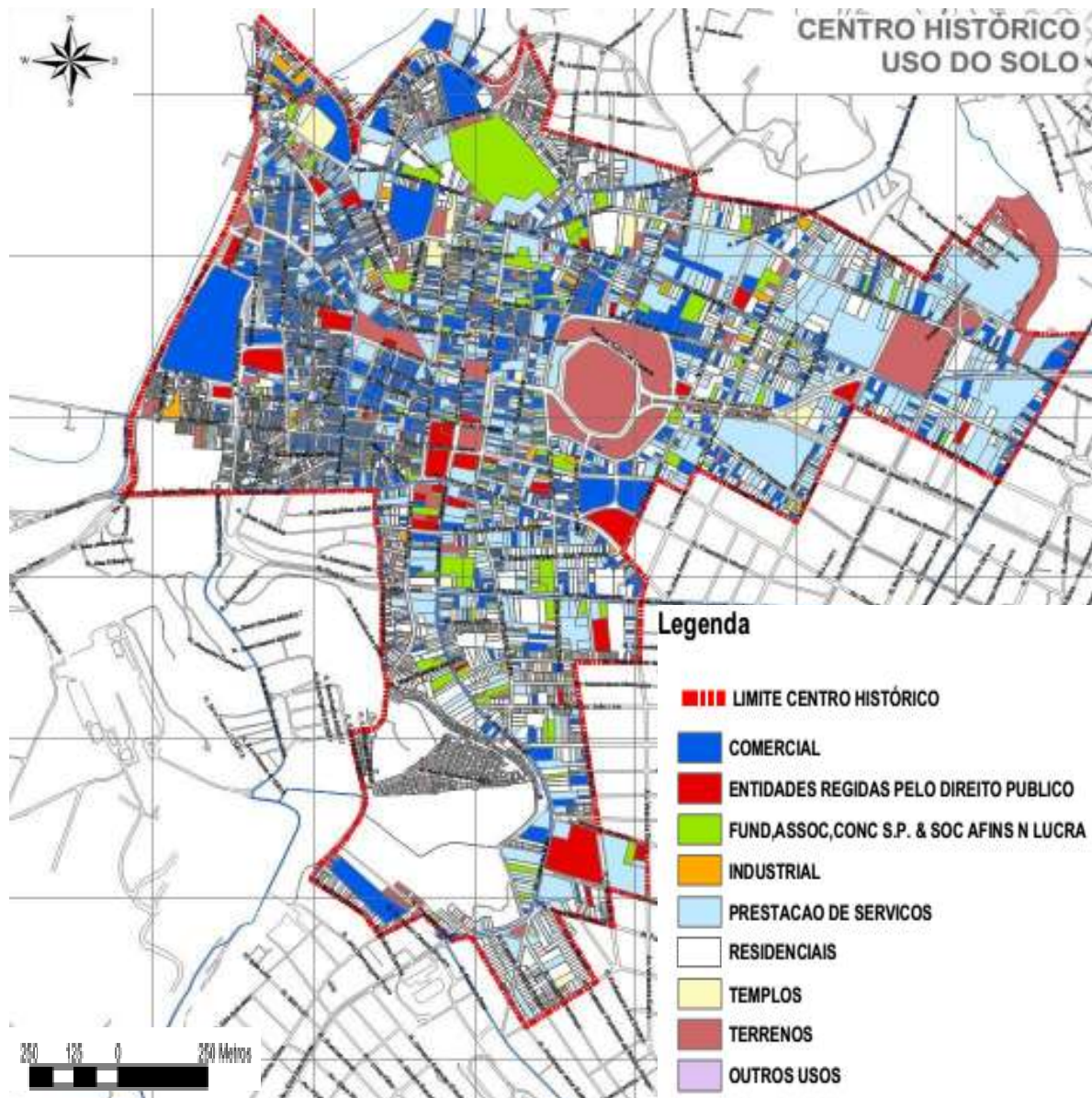
Segundo Raony Silva (2012),

Enquanto o núcleo de integração da cidade permeava as áreas do centro antigo⁷⁴, este mantinha sua relevância como polo comercial, administrativo, de lazer e serviços. Ao passo em que a malha urbana foi se desenvolvendo por zonas mais periféricas na cidade – e o centro antigo gradativamente perdendo seu valor morfológico –, estes usos passaram cada vez mais a se instalarem nas áreas mais integradas do sistema. O valor de integração do centro antigo hoje, em relação à cidade, assumiu um papel de coadjuvante, se distanciando de exercer os potenciais de movimento apresentados até meados do séc. XX.

Fatores como estes, relatados acima, põem em risco o crescimento dos setores residencial, comercial e de serviços presentes nesses espaços (Figura 45).

⁷⁴ O Centro Antigo de João Pessoa é definido hoje, como a zona delimitada pelo perímetro de tombamento rigoroso estipulado pelo IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba.

Figura 45. Mapa de uso do solo do CH de João Pessoa.



Fonte: SEPLAN/PMJP – Diretoria de Geoprocessamento e Cadastro, 2012; modificado pela autora, 2014.

Em combate a esse espraiamento e ao abandono recorrente em suas áreas, o CH de João Pessoa tem passado por processos de revitalização. Segundo o IPHAN (2004) desde a década de 1980, este espaço vem sendo alvo da atenção de autoridades e técnicos especializados, culminando com a criação da Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa, através do Convênio firmado entre o Governo do Brasil e da Espanha. Desse modo, gradativamente tem sido visto um resultado positivo no tratamento urbano em geral, nos seus monumentos e também na conscientização da sociedade local.

Castro (2006), porém, chama atenção à questão de que, um processo de revitalização não trata apenas de uma operação urbana, não sendo um tratamento apenas físico, espacial e territorial do meio urbano, visto que a dinâmica de uma determinada área incide diretamente sobre as atividades e ações lá ocorridas e, conseqüentemente, sobre a vida dos usuários que fazem uso daqueles espaços.

Para Vargas (*et al*, 2006, p. 3) é preciso entender que, “intervir nos centros urbanos pressupõe avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção”. Com base nesse pensamento, as intervenções ocorridas em Centros Históricos serão foco de discussão e análise no capítulo seguinte.

4.2 O Roteiro Turístico para Pedestres - RTP

O reconhecimento em campo do CH de João Pessoa trouxe à tona a identificação de uma rota de pedestres já existente. A princípio, observou-se ao longo dessa área, a presença de placas informativas com uma breve descrição de alguns dos monumentos inseridos em seu meio (Figura 46), além de outras placas, essas, apenas com caráter indicativo e de orientação do caminho a ser percorrido (Figura 47).

Figuras 46 e 47. Placas identificadas⁷⁵ após o primeiro contato com a rota de pedestres.



Fonte: acervo pessoal, 2013.

Faltavam, no entanto, informações mais específicas sobre aqueles elementos, como: qual o objetivo das placas; qual o tipo de sinalização contida como forma de orientação e condução do usuário nos espaços percorridos; qual a sua extensão dentro desse CH, entre outros.

⁷⁵ Acima, exemplo de uma placa informativa, fixada na fachada do Solar do Conselheiro (edificação tombada pelo IPHAEP) e, abaixo, placa de pedestre, com a indicação dos monumentos a serem vistos pelo percurso.

Em meio a essas indagações, levantamentos foram realizados no IPHAN de João Pessoa, e encontraram-se dois documentos que serviram de base e referência para a compreensão do RTP e desenvolvimento dessa pesquisa – **Memorial Descritivo do Projeto de Sinalização para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa** (PMJP, 2004) (ANEXO A) e o **Projeto do Roteiro Turístico para Pedestres do Centro Histórico de João Pessoa - Paraíba** (COPAC, 2004) – descobriu-se que, havia uma rota que integrava um Roteiro Turístico para Pedestres – RTP (parceria entre os órgãos do IPHAN, Governo do Estado da Paraíba, PMJP e o Governo da Espanha), estendendo-se ao longo do CH, cujo objetivo era orientar o turista (pedestre) quanto aos monumentos lá inseridos. Dessa forma,

O projeto proposto trás [sic] à memória dos seus praticantes uma parcela considerável da história da Cidade de João Pessoa, uma vez que, o mesmo pode percorrer monumentos que ditam desde os tempos áureos de início da colonização da Paraíba, passando por tempos de lutas, de mudanças e de consolidação da cidade como a se conhece hoje (COPAC, 2004).

A concepção do Roteiro Turístico para Pedestres adapta-se, então, à estruturação histórica da área, interligando-se aos principais pontos de concentração de fluxo de pedestres e ao transporte público na porção central da cidade (COPAC, 2004), que são:

(A) Parque Solon de Lucena (Lagoa) por onde transita quase a totalidade das linhas de ônibus da cidade;

(B) Terminal Rodoviário;

(C) Terminal Ferroviário – diante da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU.





Logo, o percurso contido no Projeto do RTP (COPAC, 2004), contempla praças, parques, áreas verdes e monumentos reconhecidos na esfera federal e/ou estadual (Figura 48).

Figura 48. Percursos e elementos contidos no RTP.

Legenda

- A - Terminais de Transportes urbanos
- B - Terminal Rodoviário
- C - Estação Ferroviária

 Roteiro Proposto

-  Praças
-  Parques e Áreas Verdes
-  Monumentos Estaduais
-  Monumentos Federais



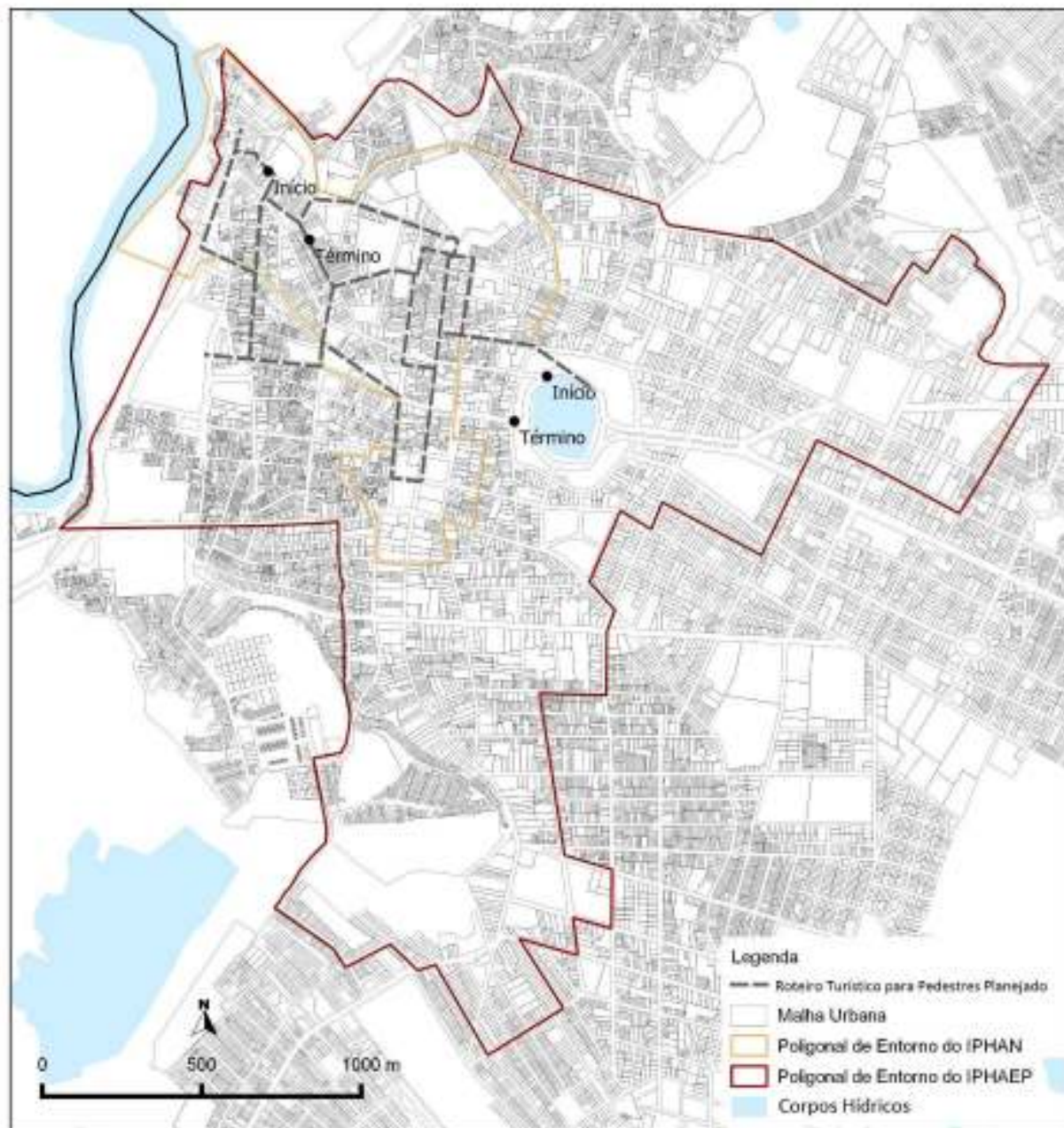
Monumentos

1 - Antiga Superintendência da Alfândega	13 - Basílica Nossa Senhora das Neves	26 - Coreto da Praça Venâncio Neiva
2 - Antiga Alfândega	14 - Igreja Mosteiro de São Bento	27 - Palácio da Justiça
3 - Antigo Hotel Globo (Bloco A)	15 - Igreja de Nossa Senhora do Carmo (3ª Ordem)	28 - Pavilhão do Chá
4 - Antigo Hotel Globo (Bloco B)	Palácio do Bispo (Antigo Convento do Carmo)	29 - Casarão de Azulejos (Sobrado Comendador Santos Coelho)
5 - Museu da Arquitetura Paraibana	17 - Teatro Santa Roza	30 - Academia Paraibana de Letras Memorial Augusto dos Anjos
6 - Igreja São Frei Pedro Gonçalves	18 - 1º Batalhão da Polícia Militar	31 - Estação Elevatória de Esgotos (Sist. Implantado por Saturnino de Brito)
7 - Antiga Fábrica de Vinho de Cajú Tito Silv.	19 - Comando da Polícia Militar	32 - Estação Ferroviária
8 - Associação Comercial	20 - Grupo Tomaz Mindello	33 - Biblioteca Pública
9 - Secretaria de Finanças	21 - Prédio Central dos Correios	34 - Academia de Comércio Epitácio Pessoa
10 - Casa da Pólvora	22 - Sede do Clube Cabo Branco	35 - Loja Maçônica Grande Oriente
11 - Igreja e Convento de São Francisco	23 - Igreja da Misericórdia	36 - Sobrado do Conselheiro Henriques
12 - Colégio Nossa Senhora das Neves	24 - Sobrado Peregrino Carvalho	37 - Igreja da Ordem 3ª de S. Francisco
	25 - Palácio da Redenção (Antigo Convento dos Jesuítas) Faculdade de Direito (Antigo Colégio dos Jesuítas)	

Fonte: COPAC, 2004; modificado pela autora, 2013.

Com a sobreposição do trajeto proposto⁷⁶ no Projeto do RTP (COPAC, 2004) na área do CH de João Pessoa (Figura 49) foi possível identificar os espaços contemplados com o passeio, assim como verificar em quais limites de tombamento (federal e/ou estadual) essa Rota se concentrava.

Figura 49. Mapa com a localização do RTP proposto no Centro Histórico de João Pessoa.



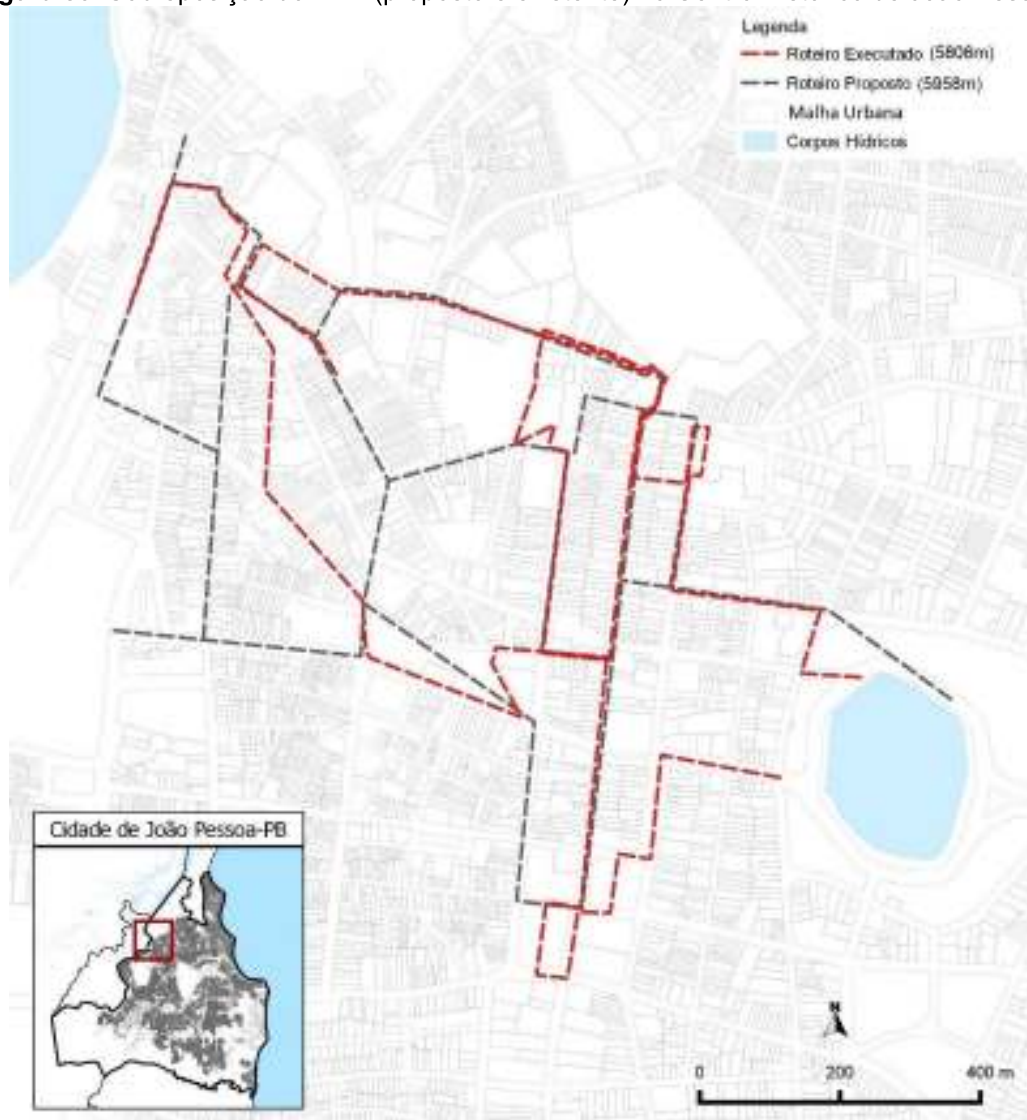
Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

⁷⁶ Aqui também será entendido como “planejado”.

O mapa acima revelou um RTP situado nas duas poligonais de proteção do CH de João Pessoa, centrando-se nos limites da poligonal de entorno do IPHAN. Vale destacar ainda que, por se tratar de um Roteiro Turístico foi necessário, para compreensão dessa Rota, a coleta de informações através da Secretaria Municipal de Turismo – Setur, embora as pesquisas ocorridas nessa Secretaria tenham revelado um percurso diferente daquele contido no Projeto do RTP (COPAC, 2004).

A existência de um guia (PMJP, 2010) para auxílio do passeio do pedestre no percurso do RTP contendo um mapa com a indicação do roteiro existente (ANEXO B), revelou que, ainda que configurado “dentro” do percurso planejado, a Rota não havia sido executada conforme todo o trajeto descrito (Figura 50) nos documentos referentes ao seu planejamento.

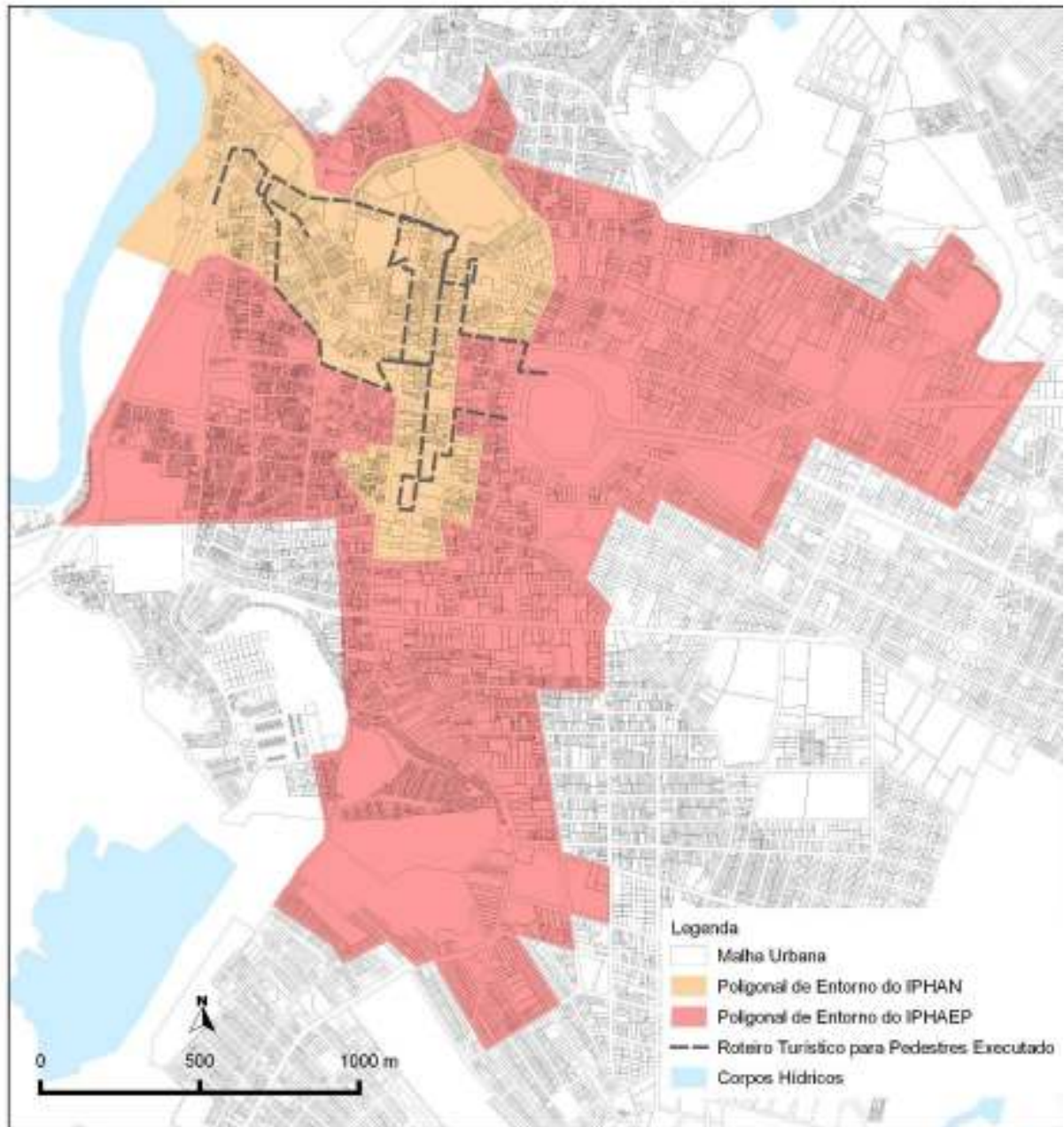
Figura 50. Sobreposição do RTP (proposto e existente) no Centro Histórico de João Pessoa.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

Com base nesses dados, produziu-se um novo mapa do RTP⁷⁷ (Figura 51) com a representação dos percursos existentes.

Figura 51. Mapa com a localização do RTP existente no Centro Histórico de João Pessoa.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

As novas informações coletadas reafirmaram a concentração do RTP sobre a poligonal de tombamento rigorosa do IPHAN, entretanto, sobre a divergência na

⁷⁷ Para pesquisa da presente dissertação, o RTP existente é posto, desde o início, como objeto de estudo.

extensão do RTP planejado e executado, observou-se nas rotas as suas dimensões que, foram calculadas e expostas na tabela 1 a seguir.

Tabela 1. Extensão do RTP planejado e executado.

COMPRIMENTO DOS ROTEIROS (METROS)	
Roteiro	Comprimento (metros)
RTP Planejado (Total)	5958
Roteiro Cidade Baixa (Executado)	2797
Roteiro Cidade Alta (Executado)	3009
RTP Executado (Total)	5806

A diferença de 109 metros entre o trajeto proposto e construído indicou, além da supressão de alguns trechos descritos no Roteiro de Planejamento do RTP (COPAC, 2004), a adoção de novos, que não haviam sido propostos nesse documento. Para tanto, importantes partes do CH deixaram de ser contempladas, como a Rua Maciel Pinheiro, com suas edificações comerciais e ecléticas e parte da Rua General Osório, com exemplos da arquitetura neoclássica.

Distribuído por três importantes pontos já citados (Parque Solon de Lucena (Lagoa), Terminal Ferroviário e Terminal Rodoviário), há no RTP, a indicação do início e término do Roteiro através do folder (ANEXO B) e, de algumas placas informativas, mas isso não implica um trajeto determinado, sendo possível ao pedestre iniciar o passeio na Rota por onde deseja⁷⁸ e a partir de diversas localizações do CH, considerando as diferentes formas de transporte do usuário.

Assim, de posse da real situação desse Roteiro no CH de João Pessoa, pôde-se avançar quanto à caracterização do objeto de estudo dessa pesquisa.

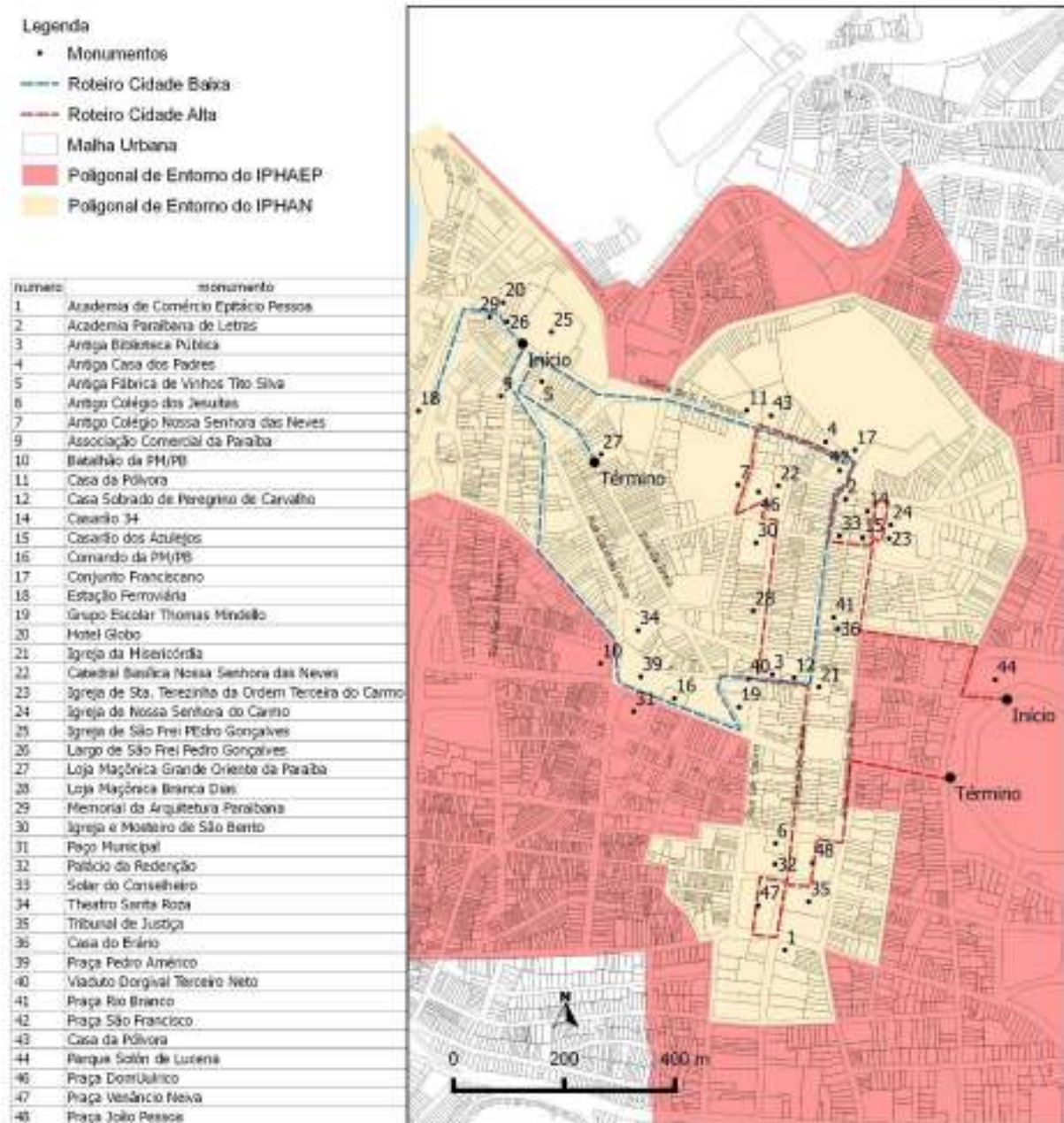
Em meio às informações contidas nas placas do RTP e, a partir dos documentos desse Roteiro, observou-se a estrutura de dois circuitos principais que se organizam em Roteiro Cidade Alta e Roteiro Cidade Baixa (Figura 52). Para tanto,

A Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa juntamente com a Secretaria Executiva de Turismo de João Pessoa

⁷⁸ A depender do ponto de onde o pedestre decide percorrer o RTP, pode ocorrer certa diminuição na extensão do trajeto percorrido.

(SETur/JP) discutiram e planejaram a construção de dois roteiros para serem realizados alto-guiadamente pelos visitantes do Centro Histórico de JP: Roteiro Cidade Alta e Roteiro Cidade Baixa. Ambos pensados a partir de premissas de facilidade de pontos de ônibus e estacionamento, **acessibilidade adequada** para garantir uma tranquila [sic] circulação dos pedestres e continuidade e ordenamento das mensagens das placas direcionais (PMJP, 2004, grifo nosso).

Figura 52. Circuitos (Roteiro Cidade Alta e Roteiro Cidade Baixa) que integram o RTP.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

A relação dos monumentos do RTP pôde ser visualizada através dos mapas já expostos, assim, esse Roteiro contempla um total de 48 monumentos, com a inserção

de 33 monumentos no Roteiro Cidade Alta e, 15 no Roteiro Cidade Baixa. Nota-se que há trechos, no entanto, em que ocorre a sobreposição de um Roteiro sobre o outro, fazendo-os partilhar o mesmo espaço de visitação.

Esses circuitos são permeados por um conjunto de praças que, além de possuírem um rico acervo histórico e arquitetônico, servirão de pontos de repouso para o turista/visitante, durante o percurso do roteiro (COPAC, 2004).

Os dois circuitos são descritos a seguir:

(i) Roteiro⁷⁹ Cidade Alta

Tem seu início e término no Parque Solon de Lucena (Figura 53), porém em pontos diferentes.

Figura 53. Início e término do Roteiro Cidade Alta do RTP.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

⁷⁹ Também chamado de Circuito Cidade Alta.

De acordo com a COPAC (2004) esse circuito interliga quatro grandes conjuntos religiosos do período colonial, que são o Jesuíta, o Franciscano, o Beneditino, Carmelita com seus conventos, igrejas principais (conventuais ou primeiras) e igrejas das ordens terceiras. A interligação ocorre através do conjunto de três vias paralelas que estruturam a Cidade Alta – Ruas General Osório e Duque de Caxias e Av. Visconde de Pelotas – e das vias transversais que as interligam – Praças Rio Branco e São Francisco e as Ruas Vigário Sarlem, Conselheiro Henriques e Peregrino de Carvalho.

(ii) Roteiro Cidade Baixa

Tem início no Largo de São Frei Pedro Gonçalves (Figura 54) com a possibilidade de se descer à Estação Ferroviária (CBTU) ou seguir em direção à Praça Antenor Navarro, dando sequência à rota.

Figura 54. Roteiro Cidade Baixa do RTP.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJ, 2015.

Conforme o IPHAN (2004), este circuito priorizou o Antigo Porto do Capim, sendo alvo de revitalização (intervenções físicas) através da segunda etapa do PRODETUR⁸⁰. Para tanto, para essa área foram realizadas ações de relocação de moradores da Comunidade e um projeto urbanístico que previu o desenvolvimento daquela área; além de, modo geral, fortalecer a infraestrutura turística do Estado da Paraíba.

Nessa área está localizada a única igreja contida na “parte baixa” da cidade, a Igreja de São Pedro Gonçalves – edificação do Século XIX. Neste circuito ainda estão localizados o Antigo Hotel Globo e a Associação Comercial.

Diante da finalidade do RTP, de conduzir o pedestre pelo CH, com a possível identificação de monumentos e suas respectivas histórias, o RTP apodera-se de um sistema de sinalização de orientação turística. Para a COPAC (2004, p. 4, grifo nosso),

A implantação da Sinalização de Orientação Turística para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa é fundamental no processo de informação e sensibilização do visitante, permitindo que ele se localiza [sic] com facilidade e realize o maior número possível de deslocamentos a pé, em roteiro estruturado de visitação. Esta proposta visa permitir ao visitante um contato mais atrativo e direcionado ao Centro Histórico de João Pessoa, disponibilizando informações de tal forma que permita, a critério dos interesses dos possíveis grupos, acessar os diversos monumentos e vivenciar de forma agradável tanto o patrimônio cultural, quanto o natural.

A orientação e condução do usuário no RTP é algo a ser avaliado e discutido, para tanto,

[...] torna-se necessário permitir apresentar de forma dinâmica e prazerosa o Centro Histórico aos seus visitantes, dessa maneira, preserva-se as características, a peculiaridade e a diversidade cultural, garantindo o acesso das pessoas a lugares que certamente irão enriquecer a sua experiência de vida. Portanto, ao promover um roteiro que permita ao visitante ter contato com o patrimônio preservado e devidamente sinalizado, com placas indicativas e informativas, possibilita-se um maior conhecimento acerca da história local, facilitando o caminho a ser percorrido (PMJP, 2004, p. 2, grifo nosso).

Composta por 05 tipos de placas interpretativas (placas externas de monumento, placas internas de monumento, placas de mirante e placas de área

⁸⁰ Adjacente ao Porto do Capim, encontram-se áreas já restauradas na primeira etapa Projeto de Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa (1987) realizado pelo Programa de Ação para o Desenvolvimento Turístico do Estado da Paraíba - PRODETUR, Ministério do Turismo, Programa de Subsídio Habitacional da Caixa Econômica Federal - CAIXA, Concessionárias de Serviços Públicos e Iniciativa Privada.

tombada) a sinalização contida no RTP, informa ao pedestre acerca da história do monumento (construção, época, estilo arquitetônico) fazendo-o reconhecer a história da cidade ao longo do percurso.

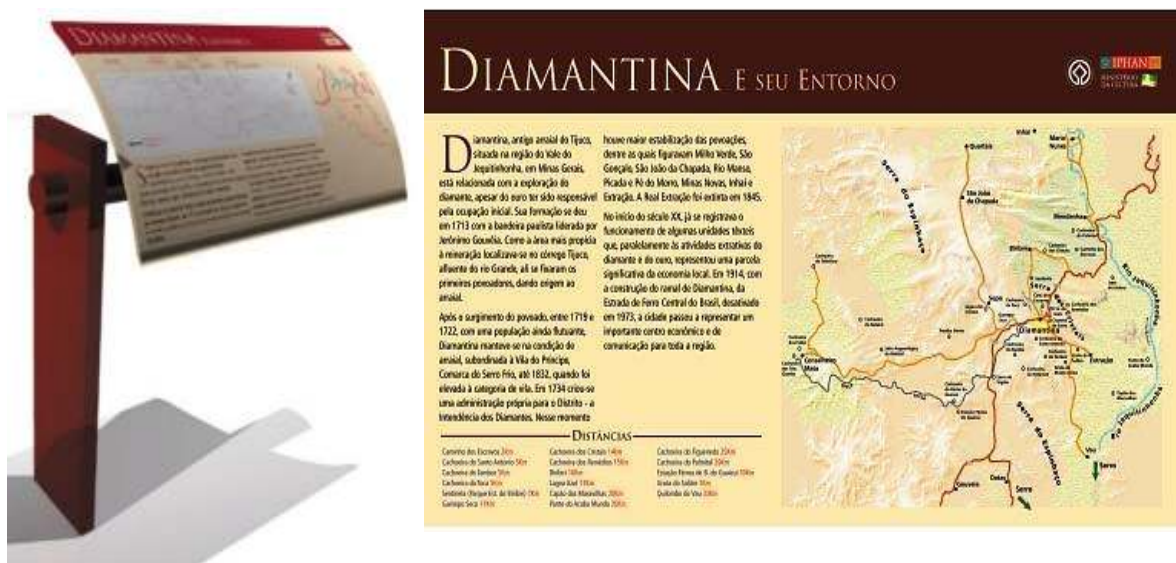
A princípio, as informações contidas nessas placas complementam sim, o passeio na Rota, mas há ainda, grande carência de elementos de sinalização e informação. Não há sinalização em Braille, ou instruções sonoras que possam ser acionadas por pessoas com algum tipo de restrição ou deficiência, o que indica que esse CH não está preparado fisicamente para atender a todo tipo de usuário.

Seguindo a padronização proposta pelo Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR, pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN e pelo IPHAN, adotou-se os modelos propostos pelos citados órgãos em seu Manual de Sinalização Turística (2001), vistos a seguir.

(i) PLACA DE ÁREA TOMBADA OU DE MIRANTE

Conforme o IPHAN (2004) são fixadas em áreas abertas, de grande circulação de turistas, preferencialmente próximas a monumentos de maior relevância para o conjunto tombado, a placa de área tombada ou mirante situa o perímetro de tombamento em relação à região ou cidade, seu entorno além de apresentar num mapa esquemático os demais atrativos de interesse (Figura 55).

Figura 55. Modelo da Placa de Área tombada ou de Mirante.



Fonte: Projeto de Roteiro Turístico para Pedestres no CH de João Pessoa (COPAC, 2004).

A falta de respeito ao patrimônio e mobiliário urbano associado à ausência de uma manutenção e fiscalização constantes desse Roteiro, demonstram em alguns pontos, certo abandono ao Projeto (Figuras 56 e 57).

Figuras 56 e 57. Placa de Área tombada ou de Mirante localizada na Praça Pedro Américo e Praça Rio Branco, respectivamente.



Fonte: Acervo pessoal, 2013.

(ii) PLACA EXTERNA DE MONUMENTO

Implantada na fachada (Figura 58) do monumento, contém uma síntese de seu histórico, bem como sua data de construção, de forma a facilitar ao pedestre o reconhecimento do local visitado.

Figura 58. Modelo da Placa Externa de Monumento.



Fonte: Projeto de Roteiro Turístico para Pedestres no CH de João Pessoa (COPAC, 2004).

Essas placas, de maneira geral, mostram-se bem posicionadas nos monumentos selecionados, sem agredir a estrutura visual e arquitetônica das edificações, uma vez que o material escolhido, vidro e metal, transmitem certa unidade da obra com a “intervenção⁸¹” nela ocorrida.

As informações textuais inscritas (Figura 59), entretanto, não garantem o reconhecimento do monumento por todas as pessoas (pessoas com e sem deficiência, pessoas com restrições) que façam uso da Rota, pois não são acessíveis por exemplo, às pessoas com deficiência visual.

Figura 59. Placa Externa de Monumento fixada na fachada da Igreja da Misericórdia.



Fonte: acervo pessoal, 2013.

(iii) PLACA EXTERNA DE MONUMENTO FEDERAL

Colocadas em locais que não poluem visualmente a área e que não interferem no atrativo sinalizado, precisam ser discretas, para não encobrir nenhuma das partes

⁸¹ Nesse caso, entende-se que a ação de fixar essas placas na fachada dos monumentos, resulta em uma adição ao Patrimônio construído.

de um monumento ou de uma paisagem natural (IPHAN, 2004) como visto na Figura 60 a seguir.

Figura 60. Modelo da Placa Externa de Monumento Federal.



Fonte: Projeto de Roteiro Turístico para Pedestres no CH de João Pessoa (COPAC, 2004).

(iv) PLACA INTERNA DE MONUMENTO

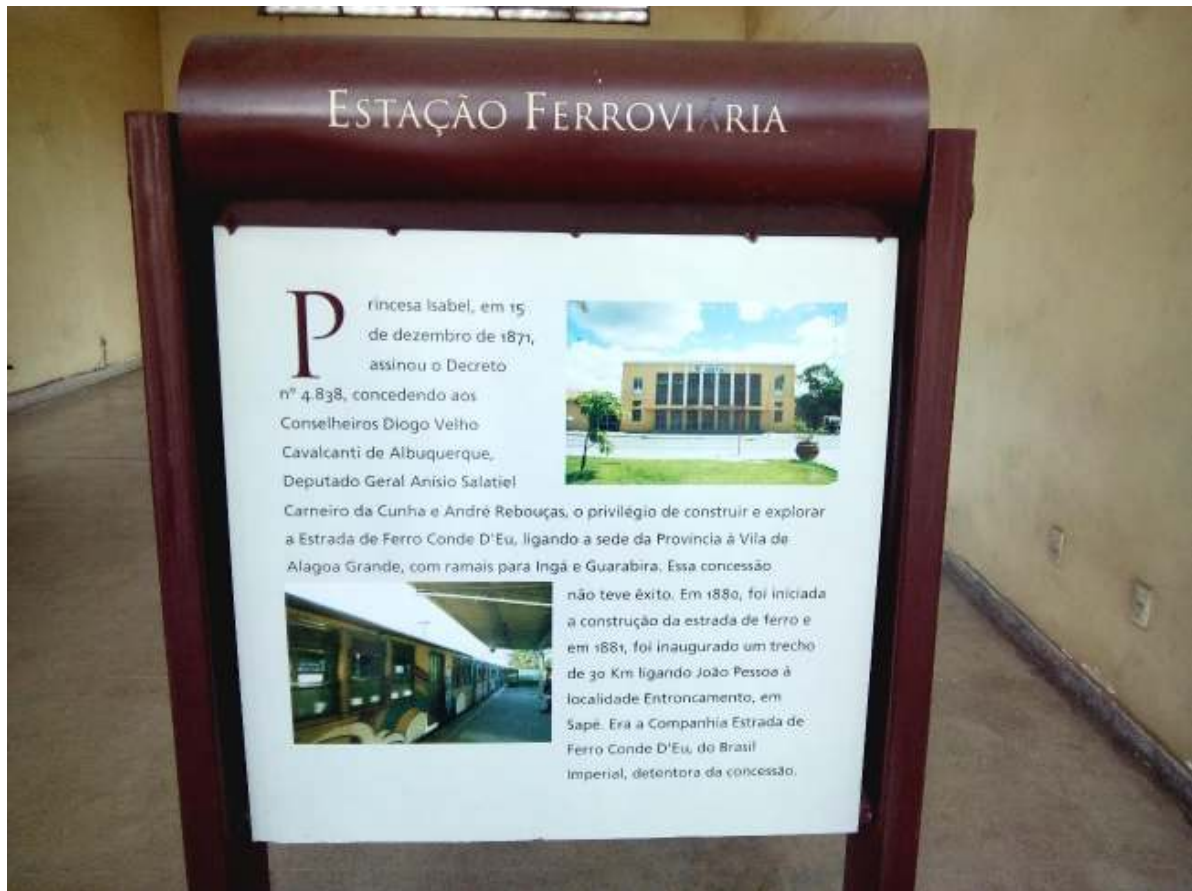
De acordo com o IPHAN (2004) é constituída de uma estrutura alto-portante para facilitar sua manutenção e interferir o mínimo possível no monumento, contendo informações sobre o mesmo e, quando existir, sobre seu acervo (Figuras 61 e 62).

Figura 61. Modelo da Placa Interna de Monumento Federal



Fonte: Projeto de Roteiro Turístico para Pedestres no CH de João Pessoa (COPAC, 2004).

Figura 62. Placa Interna de Monumento fixada no interior da Estação Ferroviária.



Fonte: acervo pessoal, 2013.

(i) PLACA DA ROTA DE PEDESTRE

Comum em todo o percurso do RTP a placa da rota de pedestre (Figura 63) indica a sequência dos monumentos a serem visitados. As informações expostas não fazem uso de cores diferenciadas e contrastantes como o recomendado pela NBR 9050 (ABNT, 2015), enquanto que o tamanho pequeno da fonte escolhida não supre as necessidades de pessoas com algum tipo de restrição visual (Figura 64). Sem textos em relevo e Braille uma parcela de usuários é desprezada e não inserida na linguagem e comunicação oferecidas no Roteiro.

Figuras 63 e 64. Modelo e Fotografia da Placa Direcional contida no RTP, respectivamente.



Fonte: Projeto de Roteiro Turístico para Pedestres no CH de João Pessoa (COPAC, 2004); acervo pessoal, 2013, respectivamente.

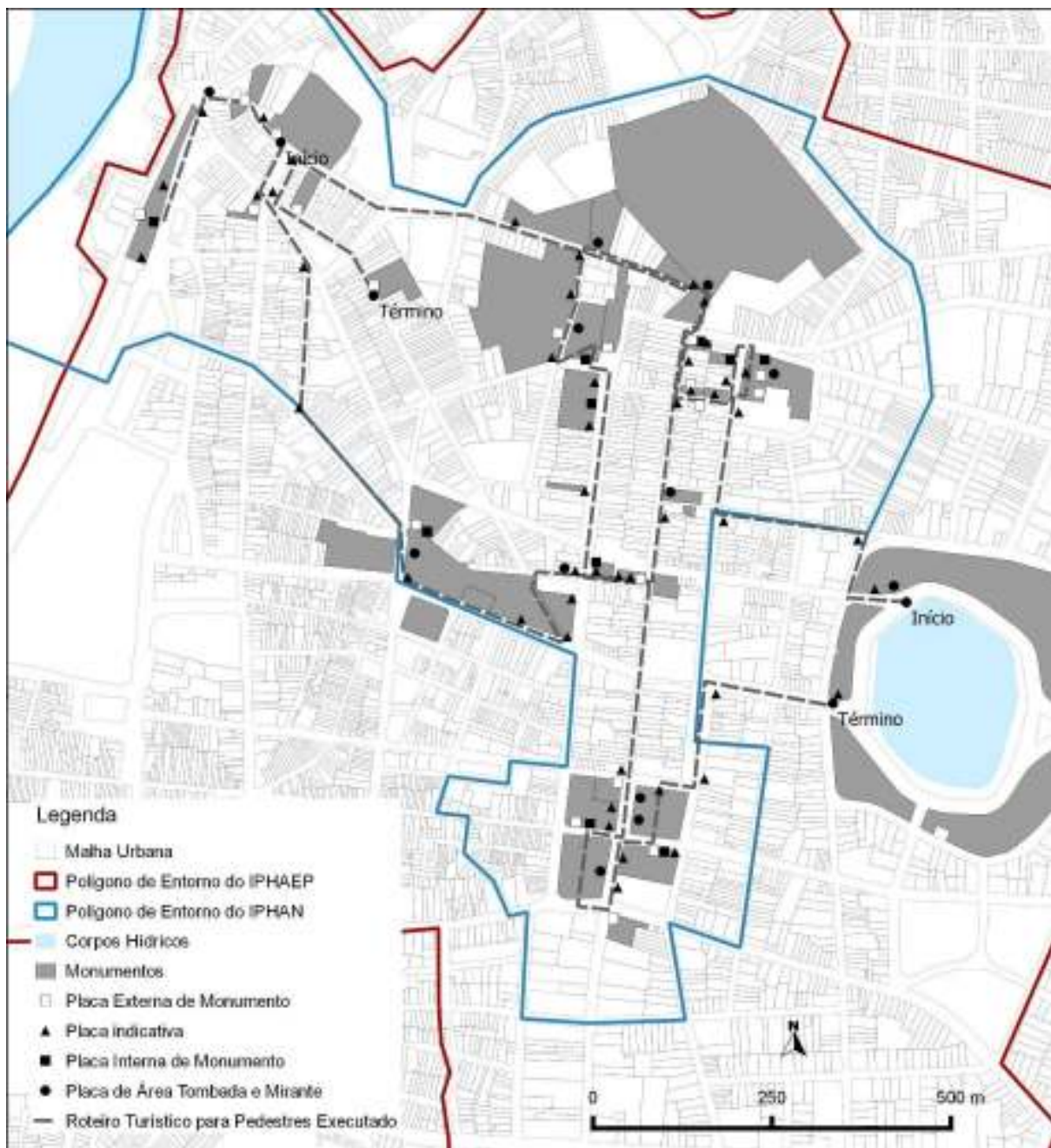
Apesar do RTP estar inserido, também, nos limites da poligonal de entorno do IPHAEP, observou-se que, dentre os cinco tipos de placas apresentados no Roteiro, nenhum foi destinado ao monumento estadual. Diante um acervo extenso do patrimônio estadual localizado nesse Sítio, por qual motivo haveria a supressão dessas obras?

A inserção do patrimônio estadual no RTP só viria a favorecer a divulgação, a informação e o contato desse com as populações local e turística. Por se tratar de um Roteiro para visitação e contemplação do patrimônio, questiona-se a falta de integração do IPHAN e da PMJP, com o Órgão de Preservação do Patrimônio Estadual, uma vez que nem tampouco foram previstas placas dessa ordem.

Caso viesse a contemplar os monumentos estaduais, o RTP somente “enriqueceria” seu percurso, com a mostra de exemplares únicos e de ambas instâncias (federal e estadual).

Para tanto, no mapa a seguir (Figura 65) é possível ver a distribuição, localização e configuração da sinalização do RTP, representada pelas 05 placas de orientação acima expostas.

Figura 65. Localização das placas de sinalização contidas no RTP.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

Dados da Prefeitura Municipal de João Pessoa - PMJP (2004) revelaram que o RTP deveria contemplar a colocação de 161 placas de sinalização turística, sendo 78 placas direcionais⁸², 07 placas de bronze indicando os monumentos federais, 28 placas internas de monumento, 34 placas externas de monumento e 14 placas de mirante/área tombada, no entanto, observa-se no RTP um total de 93 placas. A quantificação dessas placas é vista na Tabela 2.

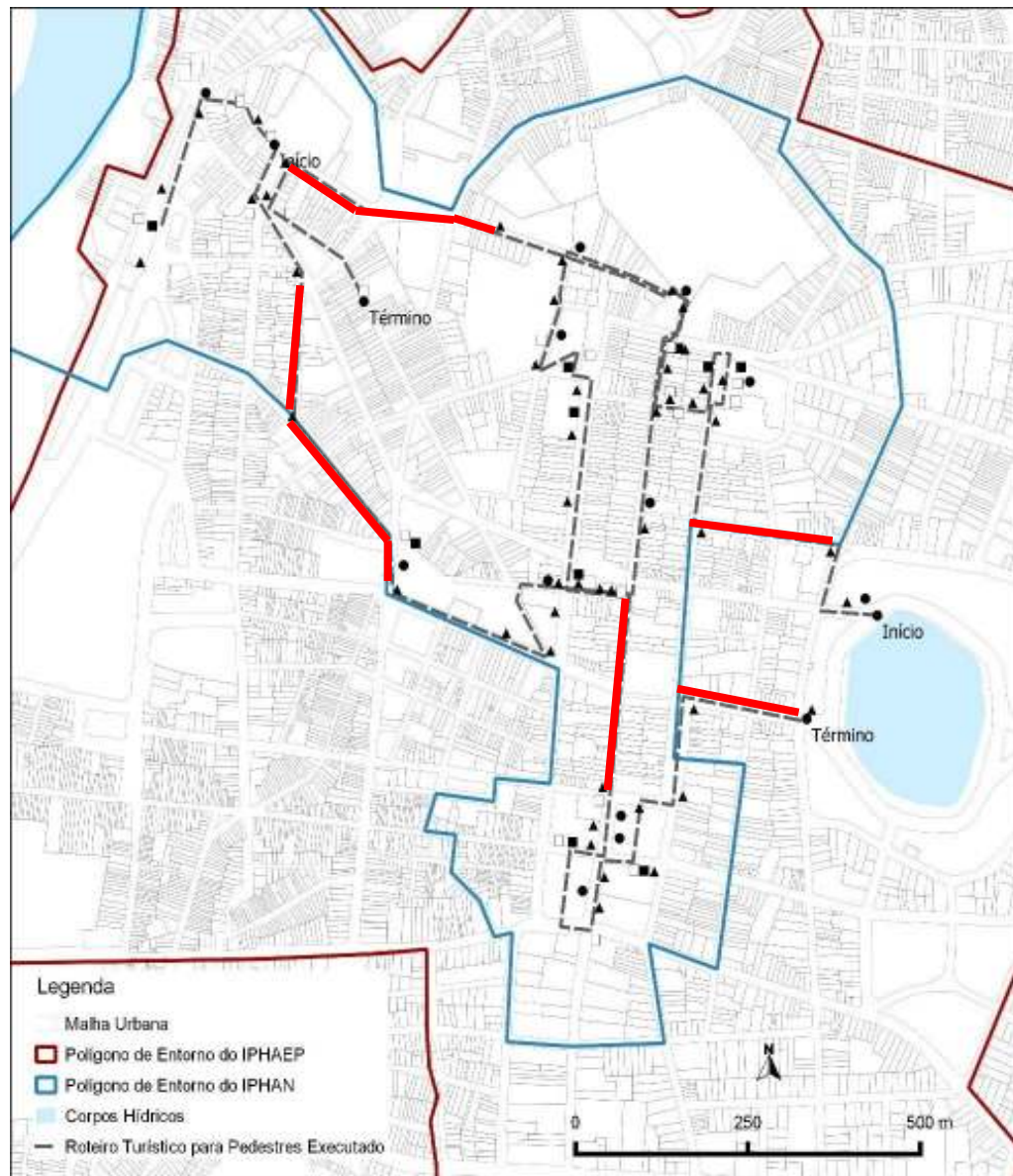
Tabela 2. Quantificação das placas de sinalização existentes no RTP.

Tipos de Placas	
Placa Indicativa	48
Placa Externa de Monumento	19
Placa Interna de Monumento	10
Placa de Área Tombada e Mirante	12
Placa Externa de Monumento Federal	04
TOTAL	93

Embora a extensão do RTP executado (5.804 metros) seja menor diante análise daquele planejado (5.958 metros), exatos 154m, a quantidade de placas não inseridas (68 placas ao total) não justifica tamanha redução, embora uma conclusão seja clara, a não inserção dessas placas acabaram por gerar perda de informações necessárias à compreensão do trajeto a ser percorrido, o que explicaria grandes distâncias entre a localização de umas e outras placas de sinalização (Figura 66).

⁸² Também reconhecidas como placas da rota de pedestre.

Figura 66. Exemplos de grandes distâncias (em vermelho) entre algumas das placas de sinalização contidas no RTP.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

A contar apenas com o Roteiro executado, há de fato, a necessidade de instalação de mais placas no percurso para a coerência e continuidade do percurso, mesmo que em certos trechos ocorra a ausência de monumentos. Nesse Roteiro, o ponto mais importante é a condução do pedestre de forma segura e com informação suficiente pelo CH de João Pessoa, no entanto, é preciso clareza na maneira como o espaço é apresentado, devendo haver pelos caminhos boa legibilidade espacial.

A sinalização do RTP busca assegurar ao pedestre o contato com o CH de JP, no entanto, essa intenção requer a associação de uma série de medidas que vão além da simples orientação por meio de placas informativas, como: mobilidade,

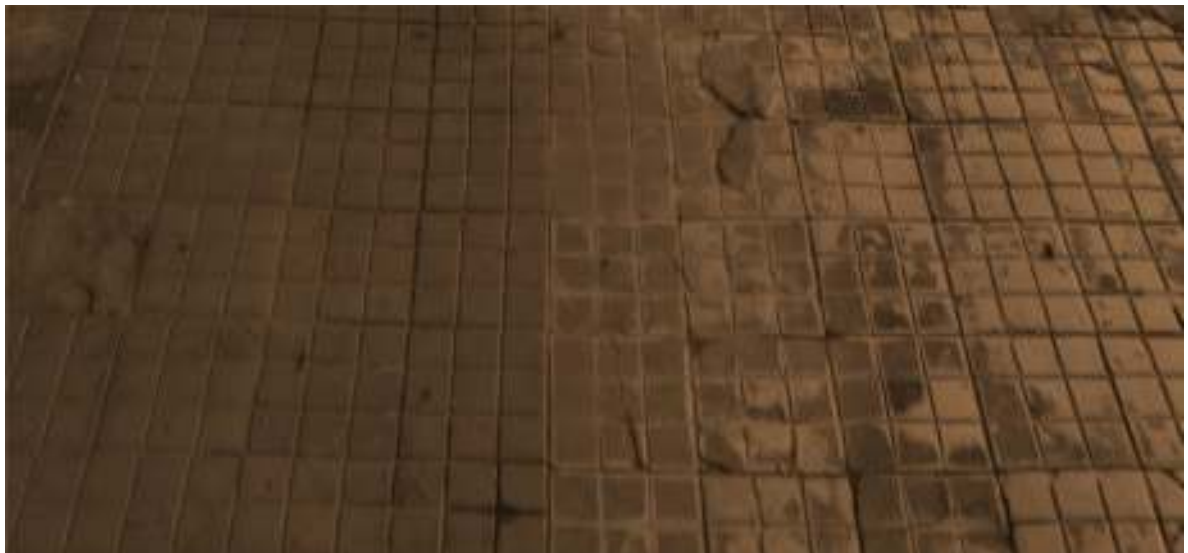
acessibilidade, sistema de sinalização a considerar necessidades diferentes de comunicação, transporte, segurança, entre outros. Afinal, grupos diversos de pessoas possuem interesses e necessidades distintos, basta observar a realidade de uma pessoa em cadeira de rodas, com deficiência visual, ou até mesmo de um turista sem deficiência alguma. Entretanto, o RTP não contempla essas diferenças.

A representatividade que há por trás dessa Rota vai além de valores históricos e arquitetônicos. De fato, a proposição de um roteiro de pedestres numa área histórica, já é, por si só, uma coerente justificativa para a sua existência, uma vez que traz benefícios à sociedade (valorização da cultura, aprendizagem histórica a partir de uma importante área, respeito e aproximação ao patrimônio tombado etc), mas é preciso mais. O fato desse RTP não ser acessível⁸³ impossibilita a concretização da finalidade a qual o levou a ser planejado e executado, sendo essencial a inclusão de novas reflexões de projeto e implantação de mais elementos de sinalização e condução para o usuário dessa rota.

O pedestre precisa desenvolver afetividade pelo patrimônio histórico construído para que essa relação de trocas e experiências impliquem numa melhor valorização de seus espaços, mas essa interação só acontecerá, de fato, quando no espaço visitado forem identificados elementos comunicacionais e eficientes ao transitar seguro nas calçadas e passeios.

⁸³ O RTP não garante acessibilidade, para isso, deveria possuir em todo o seu percurso elementos variados de comunicação (sonora, tátil, visual) de condução e sinalização adaptados a qualquer tipo de usuário (pessoas sem deficiência, pessoa com deficiência e àquelas com mobilidade reduzida).

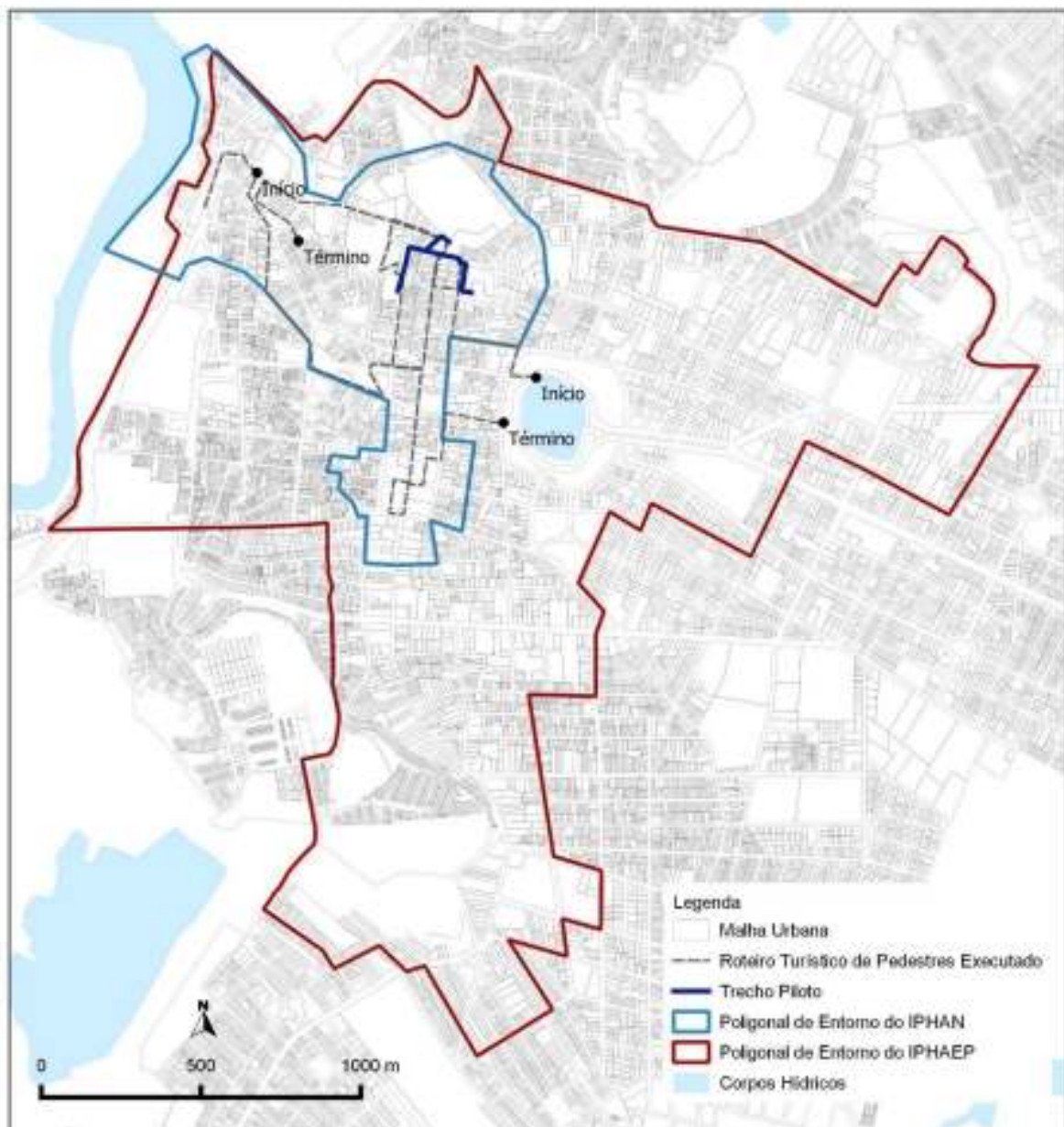
5 ANÁLISE DE INSERÇÃO DE ACESSIBILIDADE NO ROTEIRO TURÍSTICO PARA PEDESTRES EM JOÃO PESSOA - PB



5.1 O estudo piloto

Localizado na porção Cidade Alta do CH de João Pessoa (Figura 67), o trecho adotado para o pré-teste reuniu quatro monumentos (Figura 68) de forte influência histórica e cultural, com referência constante à malha da cidade e destaque por suas fortes imageabilidades⁸⁴.

Figura 67. Localização do Trecho Piloto e do RTP no CH de João Pessoa.



Fonte. Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

⁸⁴ Qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador. Refere-se à forma, cor ou arranjo que facilitam a formação de imagens mentais do ambiente fortemente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis (LYNCH, 2011, p. 9).

Figura 68. Identificação e fotografia dos monumentos contidos no trecho pré-teste.



Fonte. Mapa - Acessibilidade em Sítios Históricos: avaliando o Centro de João Pessoa – PB (SARMENTO, MATIAS, COSTA, 2012); Fotografias dos Monumentos - Acervo pessoal, 2015.

Com a definição da rota a ser inicialmente avaliada, partiu-se, então, para a compreensão dessa porção do CH, através da análise de acessibilidade e apreensão das usuárias com deficiência visual nesse trecho.

É preciso destacar que o pré-teste foi realizado quando ainda não se havia conhecimento acerca da existência desse Roteiro. Logo, a finalidade a qual levou esse estudo ser realizado foi servir como um simulador/definidor para a metodologia a ser aplicada numa Rota que ainda viria a ser definida. No entanto, após o contato com o RTP, o estudo e análise voltou-se para esse objeto.

5.2 Avaliação de Acessibilidade

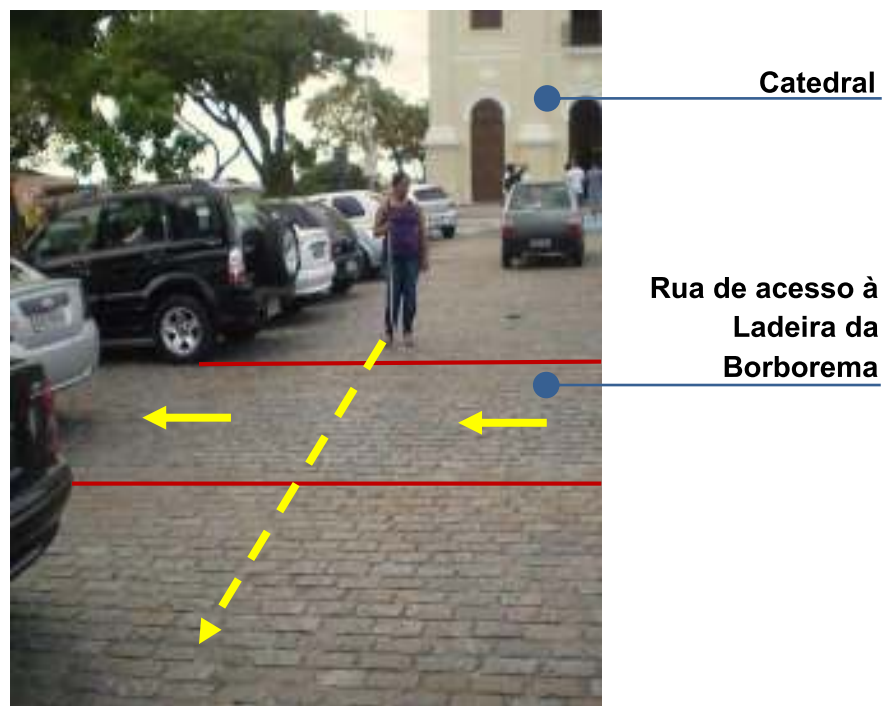
O trecho percorrido comportou calçadas que apresentaram irregularidades no tipo de pavimento (pedra, piso cimentado, paralelepípedo, asfalto e piso cerâmico).

Em relação à sinalização do trecho, apenas quatro placas de sinalização foram localizadas – placa de localização e identificação da Igreja de Sta. Tereza de Jesus da Ordem Terceira do Carmo e; três placas de rota de pedestres, próximas à Igreja de Santo Antônio⁸⁵, Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves e Mosteiro de São Bento.

Além dessa quantidade de placas ter se mostrado insuficiente no percurso analisado, nenhuma delas apresentou sinalização sonora ou em Braille, de forma a auxiliar as usuárias no trajeto. Para usuários que não conhecem o CH, localizar-se naquela área pareceu tarefa difícil, principalmente a considerar a falta de sinalização adequada na área e a deficiência e inexperiência das duas usuárias dessa rota.

O trecho localizado entre a Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves e Mosteiro de São Bento (Figura 69), revelou a ausência de recursos de sinalização e de auxílio ao deslocamento simples e seguro, como faixa de pedestre e sinal de trânsito, havendo necessidade de intervir na aplicação método do “passeio acompanhado” para a segurança das usuárias.

Figura 69. Rua de acesso à Ladeira da Borborema (entre a Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves e Mosteiro de São Bento) – Trecho com grande fluxo de veículos motorizados, sem sinalização e, portanto, sem segurança ao pedestre.

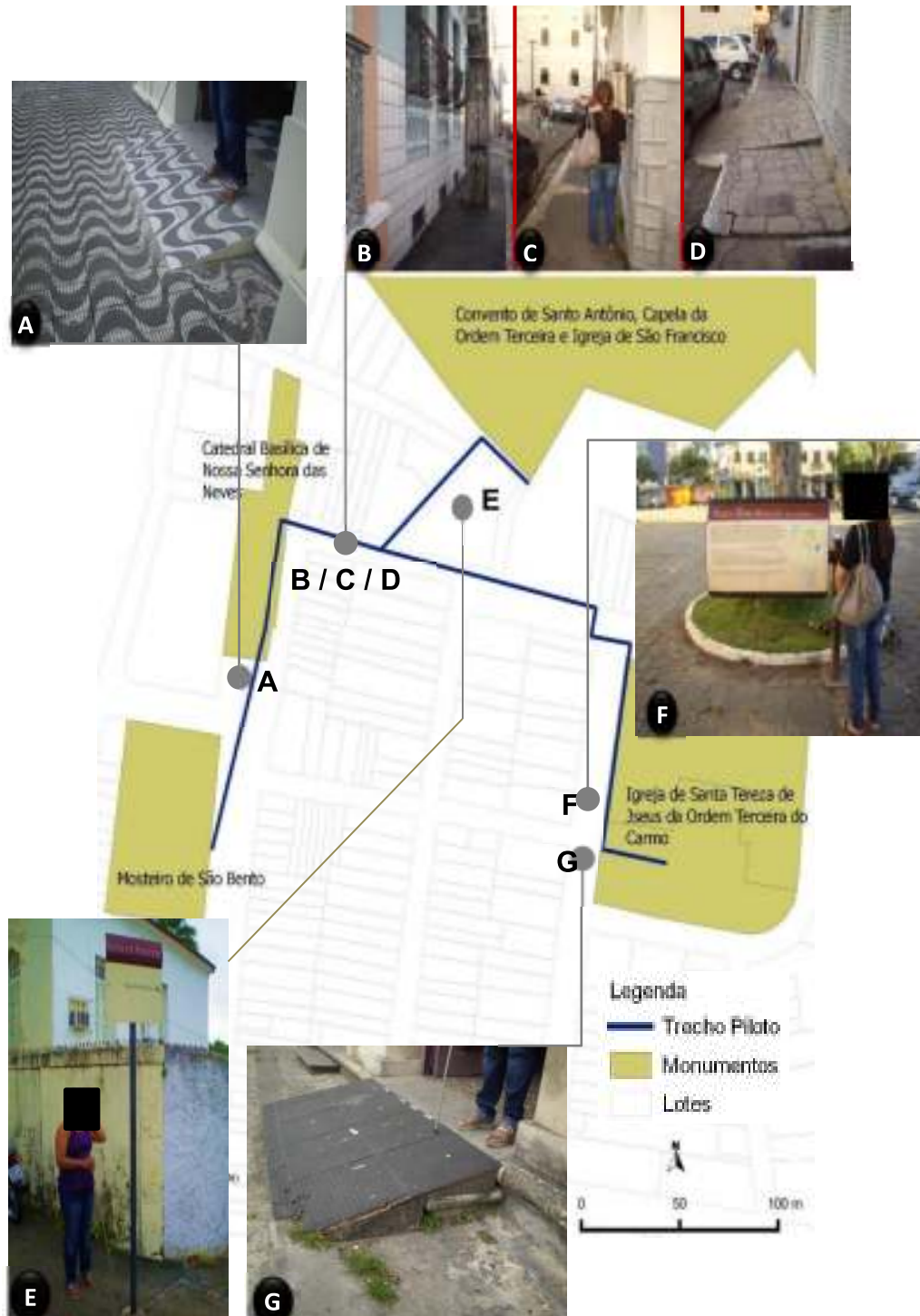


Fonte: (SARMENTO, MATIAS, COSTA, 2012); modificado pela autora, 2015.

⁸⁵ Conhecida erroneamente e popularmente como Igreja de São Francisco, já que apenas a ordem desse monumento é franciscana.

Na Figura 70 vê-se o mapa do Estudo Piloto com a reunião dos problemas de acessibilidade apontados.

Figura 70. Identificação de parte das barreiras encontrados no percurso do Trecho Piloto. Descrição das fotografias: (A) rampa fixa no acesso principal; (B) redução da largura da faixa livre de circulação; (C) redução da altura da faixa livre de circulação; (D) desníveis identificados no trecho; (E) placa de rota de pedestre sem sinalização em braille; (F) placa informativa da igreja do carmo sem sinalização em braille; (G) rampa fixa e com inclinação inadequada no acesso principal.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015; Fotografias – Acervo pessoal, 2014.

De modo geral, observou-se diversas barreiras arquitetônicas no trecho avaliado, sendo considerados pontos recorrentes e críticos: a redução na faixa livre de circulação, a falta de sinalização e o desgaste do piso. Todos esses obstáculos citados, ocasionaram insegurança ao passeio das usuárias, implicando no mau uso e inapropriação do espaço público visitado.

Na tabela 3, a seguir, são apontados esses e demais problemas verificados na rota.

Tabela 3. Listagem dos principais problemas encontrados no Trecho Piloto.

ITEM VERIFICADO	PROBLEMA ENCONTRADO	RECOMENDAÇÃO ⁸⁶
Sinalização e Comunicação	Ausência de sinalização indicativa no piso (piso tátil direcional ou de alerta).	Inserção de Sinalização Tátil (direcional e de alerta) no piso.
	Ausência de sinalização sonora ou em Braille nas travessias e placas de sinalização contidas no percurso, implicando na ineficiência do “alcance” informação, já que as usuárias não fizeram uso desse sistema.	Para a efetiva comunicação e informação do pedestre no espaço visitado, devem ser admitidas os 3 tipos de sinalização: visual, tátil e sonora.
Circulação e Acessos	Tampas de concessionárias desniveladas e com frestas superiores a 15mm.	As tampas devem estar absolutamente niveladas com o piso onde se encontram e eventuais frestas devem possuir dimensão máxima de 15mm.
	Ausência de rampa no acesso à Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves que, nesse caso, foi realizado por meio de uma escada, com corrimão em uma única altura (0,80m), espelhos (entre 0,13m e 0,21m) e pisos (0,42m).	Recomenda-se espelhos entre 16cm e 18cm, pisos entre 28cm e 32cm e, para rampas e opcionalmente para escadas, os corrimãos laterais devem ser instalados a duas alturas: 0,92m e 0,70m do piso,
	Ausência de rampa de acesso à Igreja de Santo Antônio, sendo necessária a utilização de degraus com piso variando entre 0,43m e 0,50m e espelhos entre 0,18m e 0,26m.	

⁸⁶ Baseada na NBR 9050 (ABNT, 2015).

Circulação e Acessos	Passeios com irregularidades no tipo de pavimento (pedra, piso cimentado, paralelepípedo, asfalto e piso cerâmico).	Os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê).
	Presença de obstáculos reduzindo a altura da faixa livre de circulação, a exemplo de caixas de ar-condicionado voltados para a rua, que proporcionam uma altura livre de apenas 1,20m.	Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem incorporar faixa livre com largura mínima recomendável de 1,50m, sendo o mínimo admissível de 1,20m e altura livre mínima de 2,10m.
	Calçadas com largura livre de circulação de apenas 0,43m.	
	Interrupção da calçada no acesso à escadaria lateral da Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves levando o usuário a circular pela via.	
Equipamentos/Mobiliário Urbano	Postes de iluminação e de monitoramento de velocidade de veículos situado na faixa livre de circulação.	As faixas livres de circulação devem ser completamente desobstruídas e isentas de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana aflorados (postes, armários de equipamentos, e outros).
Estacionamentos	Em todo o percurso foi verificada uma única vaga reservada para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida	Vagas de garagem ou estacionamento reservadas para veículos utilizados por pessoas com deficiência, localizadas próximo aos acessos de circulação de pedestres.
	Vaga para pessoa com deficiência sem faixa de transição ou rampa de acesso à calçada.	O percurso entre o estacionamento de veículos e a(s) entrada(s) principal(is) deve compor uma rota acessível. Quando da impraticabilidade de se executar rota acessível entre o estacionamento e as entradas acessíveis, devem ser previstas vagas de estacionamento exclusivas para pessoas com deficiência, interligadas à(s) entrada(s) através de rota(s) acessível(is).

O trecho elencado foi capaz de apresentar situações diversas e, os problemas listados proporcionaram um primeiro contato com a realidade que estaria por vir, com o reconhecimento e reflexão de toda extensão física do RTP.

(i) Avaliação da percepção do usuário

A análise de um trecho piloto desse CH serviu de experiência quanto à forma de avaliar e compreender o espaço analisado. Esse trecho continha em seu entorno vias de acesso de destaque no CH, monumentos de fácil recordação por parte da população, ou seja, um trajeto que bem retratava a identidade da área na memória do usuário. De posse dos resultados da avaliação de acessibilidade, restava saber como o usuário se comportava nesse percurso.

▪ Usuária com baixa visão (10%)

A usuária não conhecia a área visitada, o que desde o início, causou-lhe desconforto. Seu receio em percorrer o trecho foi algo constante em todo passeio, o que pôde ser confirmado dada às suas falas, como por exemplo, “a sinalização da área é péssima, não é possível a identificação de nenhuma edificação que visitei. O piso é pouco conservado, com quebras”, indicando assim, más condições de acessibilidade.

Após as questões elencadas pela entrevistada foram reunidas e destacadas, para essa pesquisa, ações no sentido de melhorar o percurso avaliado:

- (i) Ampliação da sinalização, com a instalação de placas indicativas com a escrita em Braille nas edificações, postes com sinal sonoro nas travessias de vias e a colocação de pisos táteis;
- (ii) A remoção de obstáculos que podem vir a causar acidentes no percurso, como postes de iluminação mal localizados, caixas de ar-condicionado e lixeiras invadindo o passeio.

▪ Usuária cega (deficiência visual total)

Com o uso da bengala retrátil a usuária percorreu o trecho piloto, mesmo que sem o reconhecimento e contato com a área, uma vez que nunca havia visitado o CH de João Pessoa.

Durante o passeio a usuária refletiu sobre o fato da maior parte da cidade não ser acessível, afirmando que, “*as pessoas deixam de ir a um lugar porque não tem condições de acesso, deixam de viver a cultura porque os lugares são inacessíveis*”, o que acabaria por desestimular o passeio.

Essa situação pôde ser comprovada ao longo do trecho piloto, visto que o percurso foi considerado de difícil acesso pela usuária, que identificou desníveis acentuados no piso, postes e caixas de ar condicionado interrompendo a faixa livre de circulação, além da pouca sinalização, fatores esses que implicaram uma má orientação e deslocamento inseguro pela área.

Ao fim do passeio, a usuária, mesmo após o reconhecimento das dificuldades apontadas ao longo do percurso, mostrou-se otimista. Apesar da perda total da visão, da falta de informações em Braille sobre o trajeto e monumentos e, dificuldades e limitações impostas pelo ambiente físico, a mesma relatou com detalhes sensações e percepções acerca do piso e suas texturas; do cheiro proveniente de cada espaço visitado. No mais, a experiência das usuárias com deficiência visual serviu de exemplo à avaliação a ser realizada no RTP, além de fornecer informações quanto à apreensão do usuário sobre o Espaço Público Livre Tombado.

O estudo Piloto, confirmou, de fato, a aparente deficiência dos espaços físicos do CH de João Pessoa, mas o fator principal dessa experiência foi o usuário como elemento avaliador dessa área, com suas opiniões e proposições para a melhoria de calçadas em função do deslocamento de pedestres e visitantes desse Sítio. Afinal, o espaço deve ser pensado e construído para pessoas, para o “transitar livremente e com segurança”. Quem senão pessoas com deficiência, como melhores avaliadores da cidade e seus acessos?

5.2 A caracterização física - RTP

O reconhecimento inicial do RTP através do *walkthrough* possibilitou a compreensão imediata do objeto dessa pesquisa (Figura 71), trazendo a identificação de algumas das situações mais recorrentes encontradas nesse roteiro.

Figura 71. Síntese das observações da análise do *walkthrough*.

Descrição das fotografias: (A) placa de sinalização com elementos textuais sem contraste e de difícil visualização por pessoas de baixa visão; (B) travessia de pedestres sem demarcação e sinalização e, com rebaixamento de calçada apenas em um dos lados da via; (C) passeio degradado e esburacado; (D) placa de sinalização degradada, sem manutenção e sinalização em braille; (E) desníveis acentuados identificados no trecho; (F) mobiliário urbano e obstáculos sobre a calçada (faixa livre de circulação); (G) passeios com largas calçadas; (H) caixa de concessionária desnivelada com o passeio; (I) e (J) passeios com largas calçadas.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015; Fotografias – Acervo pessoal, 2014.

A princípio, a parte física⁸⁷ do roteiro indicou problemas de acessibilidade no percurso ao longo do CH, comuns, inclusive, aos demais espaços públicos, entretanto, por se tratar de uma rota turística, a sinalização observada recebeu atenção especial, o que indicou um sistema de informações falho e excludente⁸⁸, apenas localizando/informando ao visitante/usuário sobre a sequência dos monumentos a serem visitados.

De acordo com o IPHAN (2014, p.66) “a definição de caminhos turísticos para pedestres e pessoas com deficiência deve considerar os aspectos de segurança, acessibilidade, conforto e atratividade”, fatores esses que ultrapassam o conceito de sinalização adotado no RTP, cujo sistema de sinais é baseado, somente, na inserção de placas interpretativas e de pedestres no passeio.

O objetivo de conduzir o pedestre de forma agradável e segura por uma Rota Turística no CH de João Pessoa não pareceu estar sendo cumprido. Durante a aplicação dessa técnica, presenciou-se no RTP (trecho das Praças Pedro Américo e Aristides Lobo) um grupo de turistas fazendo uso das placas existentes, contudo, a sinalização não pareceu contribuir com a orientação dos usuários, já que recorreram às pessoas que se encontravam pela área, indicando certa desorientação por parte deles.

Apesar de representar uma obra importante para a cidade, o RTP não pareceu, pois, funcionar adequadamente, tanto que não foi identificada marcação no piso que pudesse indicar a presença da rota naquele EPLT, revelando a falta de interação desse trajeto com a população de João Pessoa e parte dos turistas que visitam seu CH.

Logo, como conclusão da aplicação dessa técnica, observou-se a necessidade de se haver uma transformação no sistema de sinalização do RTP, através da inclusão de uma maior quantidade de placas, inclusive daquelas que já haviam sido previstas para o projeto desse Roteiro e que não foram implantadas (durante a pesquisa do RTP, não se encontrou expresso nos documentos investigados o destino e distribuição das 161 placas quantificadas, gerando a hipótese da supressão de algumas dessas placas nos trechos já executados), como também a adoção de novos

⁸⁷ Materiais e elementos que compunham a estrutura física da rota (piso, sinalização, rampas, escadas etc).

⁸⁸ Apesar da sinalização contida no RTP, esta resume-se, apenas, aos sinais textuais contidos em seu conjunto de placas, o que resulta na inacessibilidade da informação se o usuário for, por exemplo, uma pessoa com deficiência visual (item 6.1 “Estudo Piloto”).

elementos de informação, como textos em Braille, sinalização sonora, pisos podotáteis, reformas no passeio, rebaixamento de calçadas e guias, inserção de rampas em diversos acessos, entre outros, assim como é indicado no Caderno Técnico 9 (IPHAN, 2014d, p. 65),

A sinalização turística deve ser compatibilizada com a de trânsito e, nas cidades históricas tombadas, deve valorizar o bem cultural. A estratégia de sinalização deve partir da definição de como pedestres, pessoas com deficiência e usuários de bicicletas e outros veículos podem utilizar a infraestrutura urbana para atingir os atrativos existentes por meio da escolha dos melhores trajetos.

Esperava-se ver no RTP, um sistema complexo de informações de orientação ao uso do espaço urbano, que permitisse o acesso e alcance ao Patrimônio e serviços (transporte público, comércio), tornando “os espaços das cidades mais agradáveis e convidativos à fruição, fazendo com que se economize tempo e consumo de energia” (IPHAN, 2014d), mas a realidade encontrada foi diferente.

As investigações no RTP, constataram que, as últimas intervenções ocorridas no Centro Histórico de João Pessoa, deram-se após a inserção do Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004), instituído em 2004, no entanto, tais intervenções não foram planejadas e concebidas em conformidade com os parâmetros de acessibilidade, refletindo ainda mais nesse espaço, as dificuldades e impedimentos provenientes das cidades.

Decreto 5.296 - Art. 15. No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT. § 1º Incluem-se na condição estabelecida no caput: I - a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas; II - o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e III - a instalação de piso tátil direcional e de alerta. (BRASIL, 2004).

Finalizado, então, o *walkthrough*, partiu-se para a segunda etapa da avaliação de acessibilidade do RTP com a aplicação do *Checklist*. A descrição e crítica acerca dos 05 trechos resultantes da subdivisão deste Roteiro, são vistos a seguir.

Rota 01 (Trecho do Roteiro Cidade Alta) – Usuária com Deficiência Visual – 31.08.2014

Com origem na Lagoa (Parque Solón de Lucena) a Rota 01 tem seu percurso finalizado no Mosteiro de São Bento e, apresenta um trecho formado, em sua maioria, por calçadas largas e adaptáveis (a exemplo da frente da loja Esplanada; Rua Barão do Abiauí e; Av. Visconde de Pelotas) (Figura 72A) com largura superior a 1,50⁸⁹ metros, quanto por passeios estreitos (início da Rua Duque de Caxias e calçada do antigo Colégio de Nossa Senhora das Neves e calçada da Ladeira de São Francisco (Figura 72D)) com largura inferior a 1,20m.

Os tipos de piso apresentados se dão por cimento, pedras e ladrilhos e, em todos pode-se ver buracos e desgastes ocasionando barreiras físicas no passeio (Figura 72B) e perigo ao pedestre que por lá transite. Quanto às faixas de pedestre, foram encontradas 03 num total de 07 travessias de pistas de rolamento de veículos identificadas e, em apenas 2 delas, verificou-se o rebaixamento de calçadas por meio de rampas com inclinação inferior (7,98% e 8,26%) ao máximo de 8,33% recomendado pela NBR 9050 (ABNT, 2015).

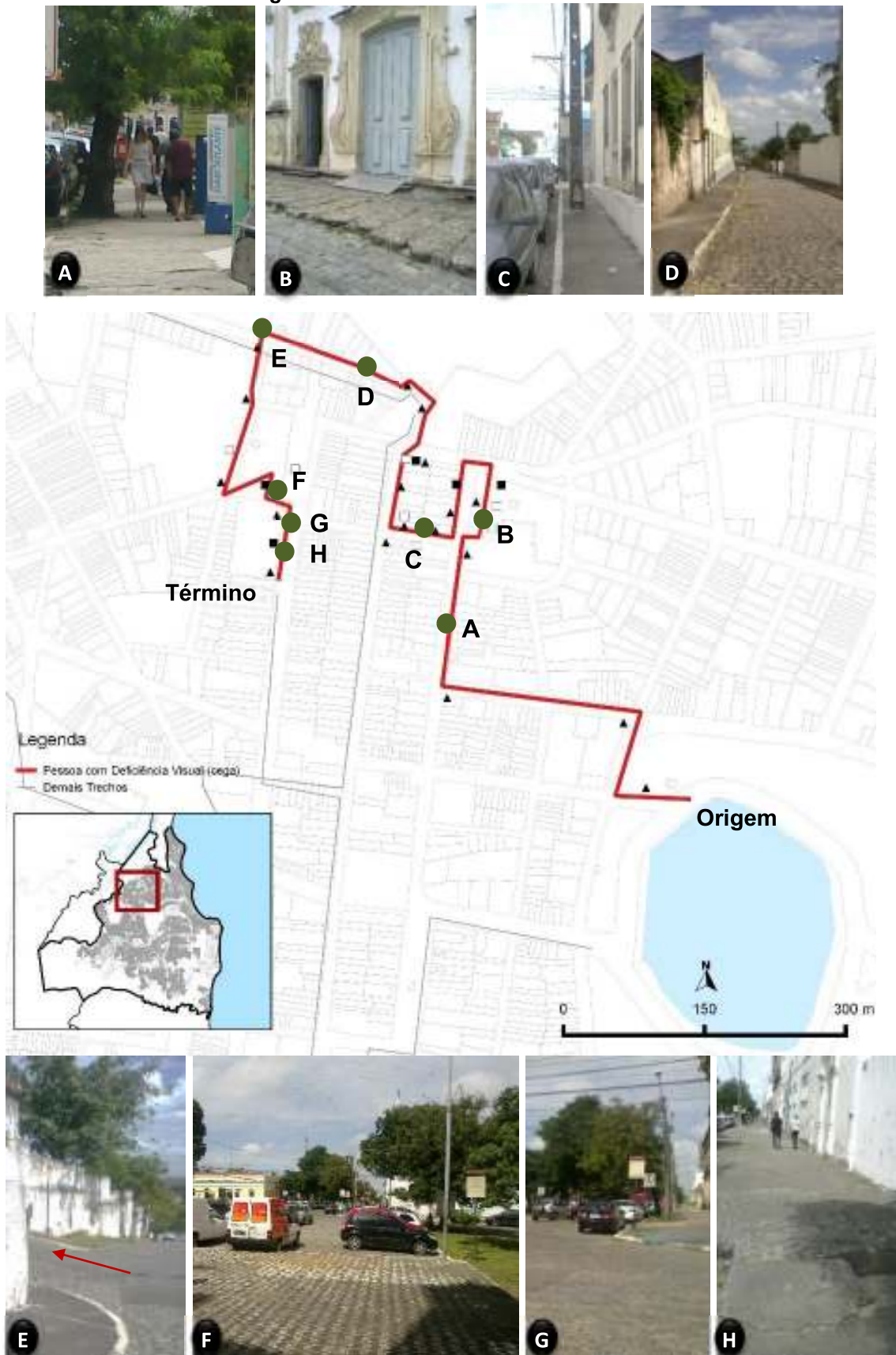
A avaliação de acessibilidade apontou um único tipo de sinalização existente por meio de placas interpretativas e de pedestres; além de um único semáforo (luminoso) e sem sonoridade, que não contribui com a orientação de pessoas com deficiência visual. Esse sistema ineficiente, interpõe-se à comunicação entre o usuário e o ambiente, resultando numa série de barreiras comunicacionais que dificultam e, até impedem a interação do pedestre com o espaço visitado (Figura 72G).

Uma única vaga reservada para PcD foi visualizada (por conter tinta azul sobre o piso), ainda que essa não possuísse o símbolo internacional de acessibilidade, sinalização vertical, faixa de manobra ou até mesmo rampa adequada de acesso do estacionamento à edificação a ser visitada (Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves) (Figura 72F).

Como trecho com maior problema de inacessibilidade, apontou-se a ladeira de acesso ao antigo Colégio de Nossa Senhora das Neves (Figura 72E) por possuir um acentuado desnível, decorrente da topografia da área. Além disso, verificou-se a recorrência de outras situações inacessíveis, como a má locação de mobiliário urbano sobre a faixa livre de circulação (barreiras atitudinais) (Figura 72C) e o desgaste contínuo do passeio, como visto na Figura 72H abaixo.

⁸⁹ De acordo com a NBR 9050 (ABNT, 2015) as calçadas e passeios devem possuir largura entre 1,20m e 1,50m.

Figura 72. Realidade física da Rota 01.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015;
Fotografias – Acervo pessoal, 2014.

Rota 02 (Trecho do Roteiro Cidade Alta) - Usuária com Deficiência Auditiva – 11.10.2014

Formada por pisos de paralelepípedo, cimento, ladrilhos, seixos e passeio intertravado (Figura 73C) a Rota 02 é caracterizada como a porção do RTP com maior estabilidade linear⁹⁰ (é possível percorrer grande parte do trecho sem que haja grandes obstáculos como placas, postes de iluminação, lixeiras etc) e de nível (a inclinação longitudinal do trecho acompanha a declividade da rua e não é superior a 8,33%⁹¹), uma vez que inicia no Mosteiro de São Bento e finaliza no Anexo Administrativo do Tribunal de Justiça (Praça Venâncio Neiva) (Figura 73F).

É nessa Rota que também se verifica o maior trecho do RTP com a implantação de sinalização de pisos podotáteis (direcional e de alerta) localizado na Rua Duque de Caxias (lateral do Terceirão) até a Praça João Pessoa (Figura 73D). Entretanto, não se pode afirmar a eficiência desse piso, pois a sua marcação não se encontra de acordo com a NBR 9050 (ABNT, 2015), havendo a interrupção de seu trajeto, devido a má localização do mobiliário urbano, modificação do piso, ou mesmo a má concepção e execução desse projeto de sinalização (Figura 73B).

O mobiliário urbano, quando sinalizado por piso tátil de alerta é avaliado de forma negativa, pois também não segue a Norma vigente (Figura 73E). Quanto às calçadas avaliadas, apresentam-se todas em conformidade com a NBR 9050 (ABNT, 2015) no quesito faixa livre de circulação (larguras superiores a 1,50m), no entanto, quanto à regularidade, conservação e manutenção do piso, em todas elas identifica-se desgastes e buracos (Figura 73A), não se mostrando antiderrapante em todo o seu percurso.

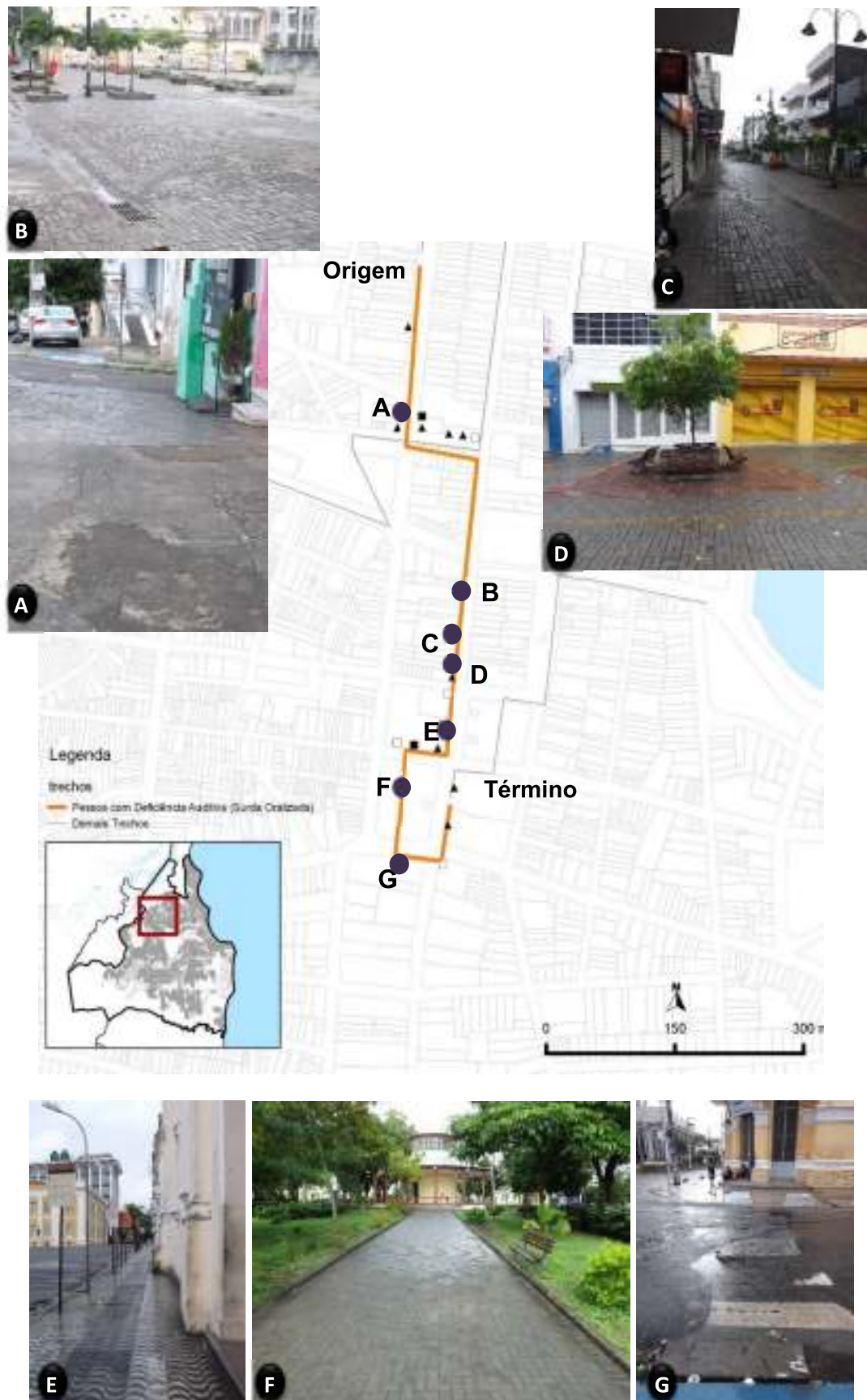
O trecho de acesso da calçada do Palácio do Governo (Praça João Pessoa) à Praça Venâncio Neiva não apresenta sinalização, nem faixa de pedestre na travessia de pista de rolamento (barreira comunicacional), enquanto que a rampa para efeito do rebaixamento da calçada foi apontada apenas em um dos lados da via.

A ausência de rampas para auxílio de deslocamento de uma calçada à outra (Figura 73G) foi indicada nesse trecho como a barreira física de maior gravidade, representando, porém, uma situação passível de adaptação.

⁹⁰ Esse fato configura a Rota 02 como o trecho com maior integração social em seu percurso, sendo possível presenciar idosos, cadeirantes, muletantes, crianças, gestantes e diversos grupos de pessoas circulando pela área.

⁹¹ Item 6.10.2 da NBR 9050 (ABNT/2004).

Figura 73. Realidade física da Rota 02.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015;
Fotografias – Acervo pessoal, 2014.

Rota 03 (Trecho do Roteiro Cidade Alta) - Usuária com Deficiência Física – 19.10.2014

A Rota 03 tem início na calçada do Tribunal de Justiça (anexo administrativo) e parte em direção à Praça João Pessoa (PJP) (Figura 74A). Nesse deslocamento, de início, já se verifica a inacessibilidade do trecho que não permite a segurança do pedestre que busca atravessar a pista de rolamento localizada em frente ao bloco principal do Tribunal, pela ausência de rampas rebaixando a calçada ao nível da pista (barreira física).

Já na PJP não há problemas maiores no piso, apenas o desgaste natural decorrente da falta de manutenção, mas, há o que se falar da sinalização contida no RTP que, insistentemente interpõe ao pedestre um sistema de sinais carente de informações (barreira comunicacional) e, que atendam a todos os tipos de usuários⁹².

O percurso da PJP até a calçada do Banco do Brasil, localizado na Praça 1817, corresponde ao trecho de maior insegurança para o pedestre pela inacessibilidade física apresentada. De início, a rampa localizada na calçada da praça apresenta descontinuidade com a pista de rolamento (Figura 74B). Além disso, não há faixa de pedestre que sinalize a travessia e permita a passagem segura para o outro lado da rua (lateral da Câmara Municipal). Para tanto, seguindo para a travessia da Pç. 1817 aponta-se a má localização das duas rampas de ligação entre as calçadas, que não estão alinhadas entre si, sendo necessário o usuário seguir pela pista para chegar ao Banco do Brasil.

Nesta calçada verifica-se o desnivelamento de tampas de caixa de inspeção e visita com o passeio (Figura 74C), podendo ocasionar acidentes e o desgaste maior do piso e, ainda o mau posicionamento do mobiliário urbano (poste de iluminação e telefone público) (barreira atitudinal) que acaba por dificultar ou impedir a circulação do pedestre, com máxima comodidade (Figuras 74D e 74E).

A ausência de faixa de pedestre para a travessia na Rua José Lucas Carvalho, mais uma vez impediu o usuário de percorrer esse caminho livremente. O fato das rampas dos lados opostos da pista não estarem alinhadas dificulta o deslocamento de

⁹² A exemplo da placa de área tombada e de mirante que, em somente linguagem textual ‘conta’ um pouco da história daquela área, excluindo as pessoas com deficiência visual.

uma calçada a outra e, esse tipo de situação acaba criando barreiras sociais, segregando o usuário que não consiga ultrapassar as barreiras existentes.

O percurso final, na Rua Padre Meira representa parte da extensão do RTP com boa regularidade do piso (Figura 74F), e do seu nível (trecho com inclinação transversal de 1,35%). Embora com largura generosa de 6,15m, as calçadas desse trecho não apresentam no piso, sinalização tátil ou ainda diferenciação de cores, o que mostra um mau aproveitamento de trechos do RTP que possam sofrer maiores adaptações⁹³ de acessibilidade.

Figura 74. Realidade física da Rota 03.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015;
Fotografias – Acervo pessoal, 2014.

⁹³ Por se localizar na Poligonal de Entorno do IPHAEP este trecho permite maiores adaptações, a exemplo do piso e da inserção de elementos acessíveis nesse.

Rota 04 (Trecho do Roteiro Cidade Baixa) – Idoso – 14.09.2014

A Rota 04 inicia na Ladeira de São Francisco (LS) e, de imediato, já apresenta um dos principais problemas de inacessibilidade do CH de João Pessoa, as “ladeiras características” desse Sítio (Figura 75C). Além de conter uma declividade acentuada, há no trecho, calçadas com largura mínima de 0,80m e ainda, a presença de barreiras atitudinais, como o mobiliário urbano (postes de iluminação) localizado no centro desses passeios, reduzindo ainda mais a faixa livre de circulação do pedestre.

Ao longo desse trecho foram encontradas duas obras, ambas em desconformidade com a NBR 9050 (ABNT, 2015), seja pela falta de sinalização (barreira comunicacional), interrupção do percurso com o comprometimento de parte do passeio, restando apenas 0,30m para circulação do usuário (Figuras 75A e 75B), ou não desvio da circulação pelo leito carroçável da via, com rampa provisória e valores de inclinação máxima de 10% e largura mínima de 1m.

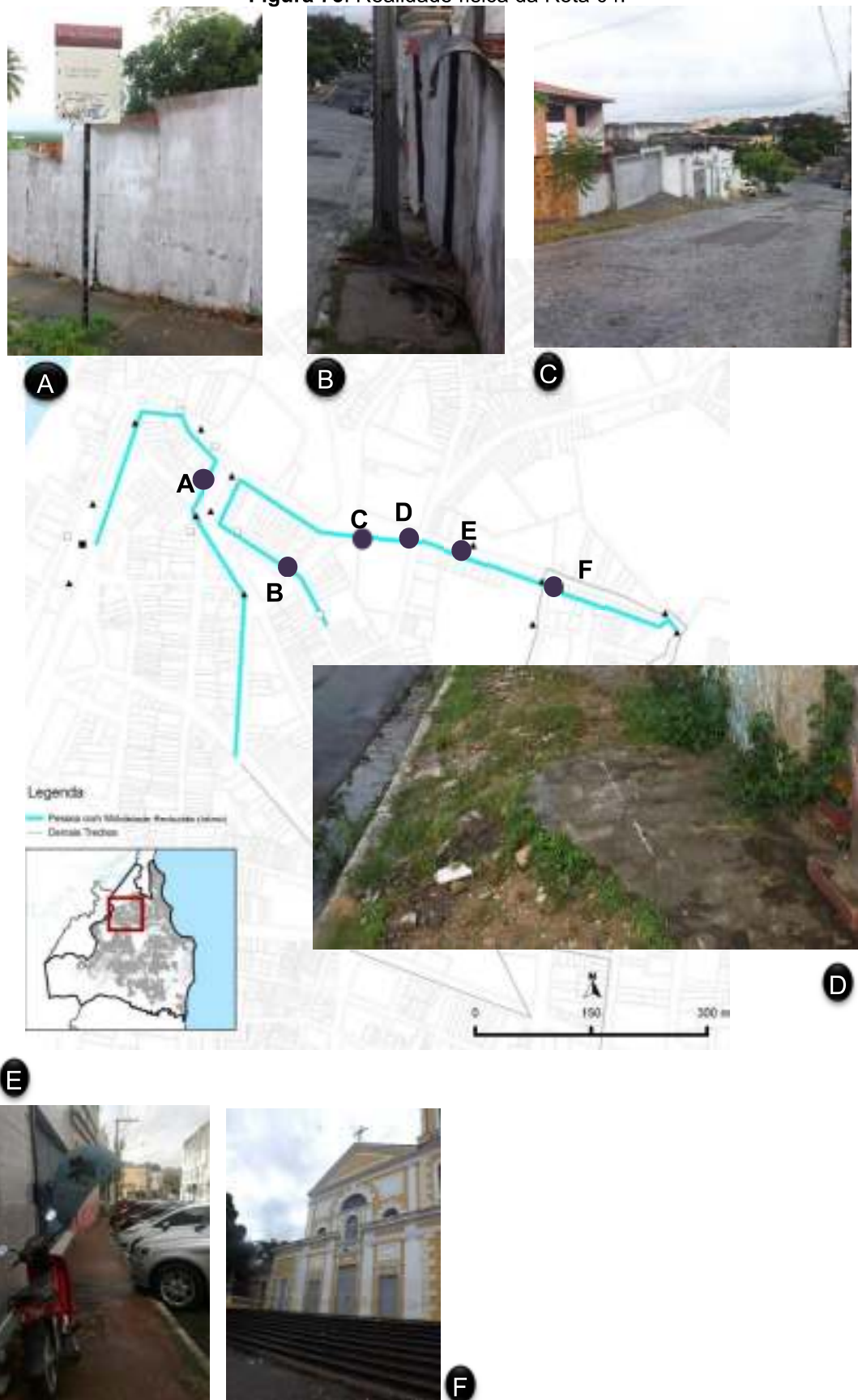
Em todas as travessias de pista de rolamento não foram identificadas faixas de pedestre e, na maioria dessas, não foram vistas rampas que permitissem o rebaixamento da calçada ao nível da pista. Além desses pontos, o piso desse trecho (cimento, pedras, ladrilhos) se mostrou bastante irregular e perigoso (Figura 75D), com lodo e entulho sobre o passeio, caracterizando a presença de barreiras físicas.

O trecho de acesso do Largo de São Pedro (Figura 75F), à Estação Ferroviária, revelou mais uma vez a completa ausência de acessibilidade. Os rebaixamentos nas calçadas em desacordo com a NBR 9050 (ABNT, 2015) indicaram dificuldade no acesso.

Nos estacionamentos laterais ao percurso foram identificadas apenas 02 vagas reservadas para PcD (Praça Antenor Navarro e em frente ao Banco Santander, na esquina da Rua Marciel Pinheiro) e, nas duas, a sinalização das vagas para pessoa com deficiência não estava conforme a norma em questão.

O término da Rota ocorre na esquina da Rua Barão do Triunfo e tem nesse trecho diversos degraus em decorrência do desnivelamento de calçadas públicas que, de acordo com seus “donos” assumem “caráter particular”, observando ainda a presença de outras barreiras atitudinais (Figura 75E), a exemplo de uma motocicleta estacionada sobre o passeio. Nesse caso a NBR 9050 (ABNT, 2015) passa longe de ser reconhecida com eficiente aplicação nessa área.

Figura 75. Realidade física da Rota 04.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015;
Fotografias – Acervo pessoal, 2014.

Rota 05 (Trecho do Roteiro Cidade Baixa) – Turista – 28.09.2014

O início da Rota (esquina da Rua Barão do Triunfo) apresenta, de imediato, a irregularidade do piso que se dá por diversos materiais (cimento, pedra, blocos, ladrilhos), até mesmo por blocos de piso tátil de alerta (Figura 76A), onde segue até a Praça Pedro Américo, na qual está localizado o Teatro Santa Rosa (Figura 76B).

As rampas encontradas nesse percurso se mostraram em desacordo (barreiras físicas) com a NBR 9050 (ABNT, 2015) por não possuírem, no início e final da rampa, a uma distância de 30cm, a instalação do piso tátil de alerta que deve obrigatoriamente existir como sinalização às pessoas com deficiência visual (barreira comunicacional), no entanto, no quesito inclinação, apresentaram um valor mínimo de 7,56% acordado com a Norma.

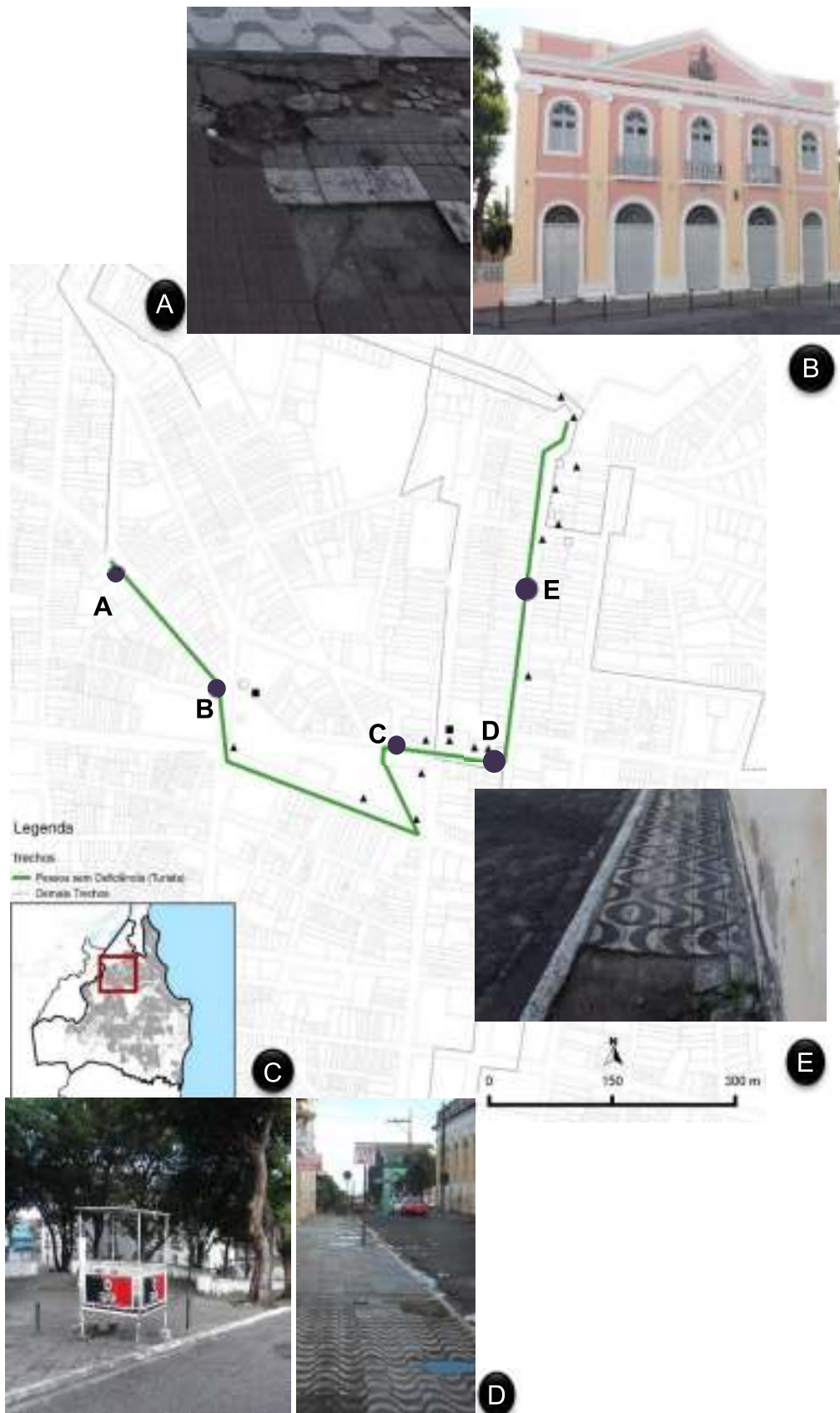
A alternância no tipo de piso de determinadas calçadas ocasionou desgaste e rupturas no passeio que, ainda teve de dividir espaço com outros obstáculos como lixeiras, lixos e entulhos (barreiras atitudinais) que poderiam atrapalhar o percurso e a má locação do mobiliário urbano sobre o a faixa livre de circulação que, em alguns pontos apresentou um valor de 0,56m, (Figuras 76D e 76E) bem menor ao mínimo de 1,20 recomendado pela NBR 9050 (ABNT, 2015).

O novo padrão de rede da Concessionária local de energia⁹⁴ - Energisa, foi evidenciado, visto que os postes, com um diâmetro superior ao demais foram locados sobre o passeio sem qualquer planejamento. O passeio estreito teve de ceder seu espaço ao mobiliário urbano que se “justifica” por ser um elemento capaz de suportar uma grande rede de energia. Observa-se, nesse caso, até que ponto ações desenfreadas sobre o ordenamento do espaço público geram transtornos para o pedestre que faz uso dessas áreas.

Nesse trecho observou-se, também, a presença de “posto” policial (Figura 76C) que, a princípio, deveria estar servindo à segurança da área, podendo até mesmo ser utilizado como fornecedor de informações àqueles que fazem uso da Rota. Por fim, a rota foi finalizada no Largo de São Francisco.

⁹⁴Os postes de metal e concreto fazem parte de uma linha de alta tensão e têm tamanhos variados, entre 24 e 30 metros de altura, com diâmetros que variam de 55 centímetros a um metro (Site do CAU/PB. Disponível em: <<http://www.caupb.gov.br/?p=7817>>. Acesso em: 25 out. 2015).

Figura 76. Realidade física da Rota 05.



Fonte: Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015;
Fotografias – Acervo pessoal, 2014.

Em resumo aos dados obtidos e comuns aos 05 trechos do RTP avaliados por meio do Checklist, cita-se a confusa acessibilidade espacial desse Roteiro que, apresentando-se em desconformidade com a orientabilidade, deslocamento, comunicação e uso, não promove nesse projeto, o possível exercício da cidadania àqueles que apresentem alguma restrição e que dele façam uso.

Já as especificidades mais comuns deste problema no RTP – JP, podem ser descritas como: calçadas estreitas, com largura inferior a 1.20m, NBR 9050 (ABNT, 2015); espaços amplos sem a sinalização indicada pela NBR 9050 (ABNT, 2015); desnivelamento de grelhas e tampas de - caixa de inspeção e visita - com o piso do passeio.

A partir da análise dos elementos de sinalização que o compõem, o RTP não apresentou fácil compreensão, nem a possível troca de informações, por meio do uso de instrumentos oferecidos em seu passeio. Diante de barreiras físicas, comunicacionais e atitudinais, também ocorre a implicação, nesse espaço, da barreira social, pois exclui do seu convívio a categoria das pessoas com deficiência, já que, como verificado, o RTP não se mostra acessível.

Seguindo adiante, após a aplicação do Checklist de Acessibilidade no RTP, foram produzidas as TDR (Tabelas 4 a 8) correspondentes aos 05 trechos avaliados. O critério (Quadro 6) utilizado para o preenchimento do item “Qualidade”, baseou-se na classificação proposta por Duarte e Cohen (2006), como visto a seguir.

Quadro 6. Classificação do item Qualidade da Tabela de Descrição de Rotas.

QUALIDADE DA ROTA
A - Rota plenamente acessível;
F - Barreiras fáceis de serem removidas;
D – Dificuldades;
T - Necessidade de ajuda de terceiros (comprometimento com a autonomia do usuário);
G - Barreiras graves e difíceis de serem removidas;
R - Condições de acesso muito ruins.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

As tabelas e os resultados (Tabelas 4 a 8) da relação dos seus itens com os trechos avaliados são expostos abaixo

Tabela 4. TDR correspondente ao trecho 01.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Pesquisadora: Emanoella Sarmento			Data: 26/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
01	Lagoa (Parque Solón de Lucena)	Mosteiro de São Bento	Trecho com barreiras, em sua maioria, fáceis de serem removidas, com exceção do Colégio de Nossa Senhora das Neves (CNSN).	D	Superar o desnível (ladeira) da Rua do antigo Colégio de Nossa Senhora das Neves (CNSN).

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 5. TDR correspondente ao trecho 02.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Pesquisadora: Emanoella Sarmento			Data: 12/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
02	Mosteiro de São Bento	Anexo Administrativo do Tribunal de Justiça (Praça Venâncio Neiva).	Trecho com boa estabilidade linear e de nível. Sem que haja grandes obstáculos ao longo do percurso.	F	Ausência de rampas e faixas elevadas para travessia de pistas de rolamento

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 6. TDR correspondente ao trecho 03.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Pesquisadora: Emanoella Sarmento			Data: 26/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
03	Anexo Administrativo do Tribunal de Justiça (Praça Venâncio Neiva).	Esquina da Rua Padre Meira	Trecho sem barreiras de difícil remoção, causando, no entanto, riscos à segurança do pedestre.	T e F	Ausência de rampas e faixas elevadas para travessia de pistas de rolamento.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 7. TDR correspondente ao trecho 04.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Pesquisadora: Emanoella Sarmento			Data: 21/09/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
04	Ladeira de São Francisco	Esquina da Rua Barão do Triunfo	Trecho com declividades acentuadas (ladeiras) e calçadas estreitas.	G_eR	“Vencer” o desnível do terreno em pontos como a Ladeira de São Francisco.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 8. TDR correspondente ao trecho 05.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Pesquisadora: Emanoella Sarmento			Data: 05/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
05	Esquina da Rua Barão do Triunfo	Largo de São Francisco	Trecho com má locação do mobiliário urbano sobre o a faixa livre de circulação e calçadas estreitas.	D	Retirar o mobiliário que interfere sobre o espaço mínimo de circulação, a maioria postes de iluminação, e ainda, aumentar a largura dos passeios.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

5.3 A análise do usuário

A avaliação nessa etapa permitiu a apreensão do RTP, a partir da opinião e experiência do usuário ao transitar pela Rota (APÊNDICE B). Os resultados (passeio acompanhado e entrevistas) por usuário e trecho percorridos são expostos a seguir.

Usuário com deficiência visual – Rota 01 (Roteiro Cidade Alta)

A usuária apresentou dificuldades em percorrer a Rota⁹⁵. Durante o percurso (Figura 77), a presença de postes de iluminação, placas e lixeiras sobre o passeio que, já se apresentava estreito, ocasionou a necessária intervenção da pesquisadora sobre o método, uma vez que, nesses instantes o comprometimento com a segurança da pedestre foi ameaçado.

A dificuldade em localizar-se no espaço e propriamente na Rota, indicou falha na orientação espacial do RTP, visto que nenhum dos elementos de sinalização disponíveis auxiliou com informações sobre o espaço visitado. A sensação de não-pertencimento foi evidenciada pela usuária em seu percurso, enquanto que o espaço visitado deveria atender às suas aspirações e anseios enquanto usuária.

Para tanto, como fazer uso de um sistema que, embora classificando-se como “acessível”, não dispõe de sinalizações diversas, como textos em Braille em placas ou sinais sonoros para o uso e direcionamento de pessoas com deficiência visual?

A insegurança gerada pelo desconforto em atravessar as pistas de rolamento, baseando-se apenas no som dos carros, ocasionada pela predominância⁹⁶ da sinalização visual e pela ausência de sinalização tátil⁹⁷ que, utilizada de forma indiscriminada⁹⁸ (pisos táteis direcional e de alerta) acaba por atrapalhar o deslocamento da pessoa com deficiência visual, impossibilitou a usuária de se identificar com o lugar e de estabelecer relação de pertencimento.

Esse impedimento do indivíduo em manifestar suas relações com o lugar é corroborado por Sime (1986) quando afirma que qualquer espaço deve tornar-se um lugar para os seus habitantes, bastando que haja envolvimento potencial no processo do projeto e na apropriação dos espaços. Nesse caso é preciso incluir a opinião do usuário no sistema de planejamento dos espaços públicos para que venham a ser ambientes de integração e pontos de convívio para todos.

⁹⁵ O reconhecimento que a usuária tinha do local havia se dado durante a avaliação do Estudo Piloto, quando, como voluntária, pôde contribuir com a aplicação do passeio acompanhado realizado na etapa do trecho piloto desta pesquisa.

⁹⁶ No RTP, encontram-se dois tipos de sinalização: visual (textos, placas, semáforos, rampas etc) e tátil (apenas em forma de pisos táteis). A sinalização sonora é ausente nessa Rota.

⁹⁷ A Sinalização Tátil inclui não somente a sinalização de pisos, mas também de todos os dispositivos de segurança ou não, utilizados na arquitetura tais como corrimãos, elevadores, banheiros e placas de identificação diversas e, até mesmo nos postes e placas de rua. Na maioria das vezes, estes elementos de sinalização tátil utilizam a Linguagem Braille para se fazer entender para as pessoas cegas ou com baixa visão (Blog Mozaik. **Pisos Táteis ou podotáteis?** Disponível em: <<http://mozaik.com.br/blog/2010/06/16/pisos-tateis-ou-podotateis-qual-o-termo-certo-como-sao-classificados/>>. Acesso em: 05 jul. 2015).

⁹⁸ Como visto na avaliação física do RTP, a marcação e instalação desses pisos não seguem a NBR 9050 (ABNT/2004).

A ausência de pisos táteis levou a usuária a se guiar pelas fachadas dos monumentos e edificações presentes no Roteiro. Esse desconforto interferiu na identificação do lugar visitado, pois o Centro Histórico não se apresentou de forma clara e de fácil compreensão, havendo experiências negativas no local, como necessária e constante transposição de barreiras arquitetônicas.

Para a usuária o trajeto no RTP foi uma nova experiência, mas em se tratando de autonomia seria inviável percorrer a Rota sem a ajuda de uma pessoa-guia, sendo, pois, classificado como de difícil acesso.

A usuária relatou sentir-se perdida sem o acesso às informações daqueles espaços (patrimônio e cultura), a exemplo da história do Mosteiro e das Igrejas, tendo ela ficado sem dado algum sobre o caminho percorrido e relatando que *“seria necessário nada sobre nós, seria necessário uma conversa com a pessoa com deficiência, para que a gente pudesse optar, para que esse Roteiro pudesse ser readaptado, tendo os meus direitos iguais a qualquer pessoa”*.

Logo, como indicação de melhoria para o RTP a usuária citou a associação de um guia em Braille para orientação nessa Rota, a colocação de rampas bem sinalizadas com a indicação prévia de sua localização para a pessoa com deficiência visual; equipamentos de áudio, ou, até mesmo um guia Turístico que pudesse auxiliar o transitar pela Rota.

Por fim a usuária conclui, afirmando que *“é muito mais fácil alguém pensar por nós, achar que aquilo é bom, que supre a necessidade, do que sentar e conversar e acatar sugestões realmente daquelas pessoas que precisam, porque nada melhor que a pessoa que vai usufruir daquilo [...] para ter a sua acessibilidade, seu direito de ir e vir”*.

Figura 77. Quadro de fotos do passeio acompanhado realizado na Rota 01.



Fonte: acervo pessoal, 2014.

Usuário com deficiência auditiva – Rota 02 (Roteiro Cidade Alta)

A experiência da usuária nesse trecho (Figura 78) foi positiva. O resultado da avaliação física confirmou a sensação de pertencimento relatada, no entanto, observou-se que, o reconhecimento do local favoreceu momentos de desorientação, em que as placas do Roteiro não auxiliaram o sentido a ser percorrido. Para a usuária *“a questão visual pode ser melhorada. As placas precisam ser mais coerentes [...] na rota”*, pois *“essa questão de continuidade é muito importante, senão você se sente perdida. Não se sabe o que vem adiante”*.

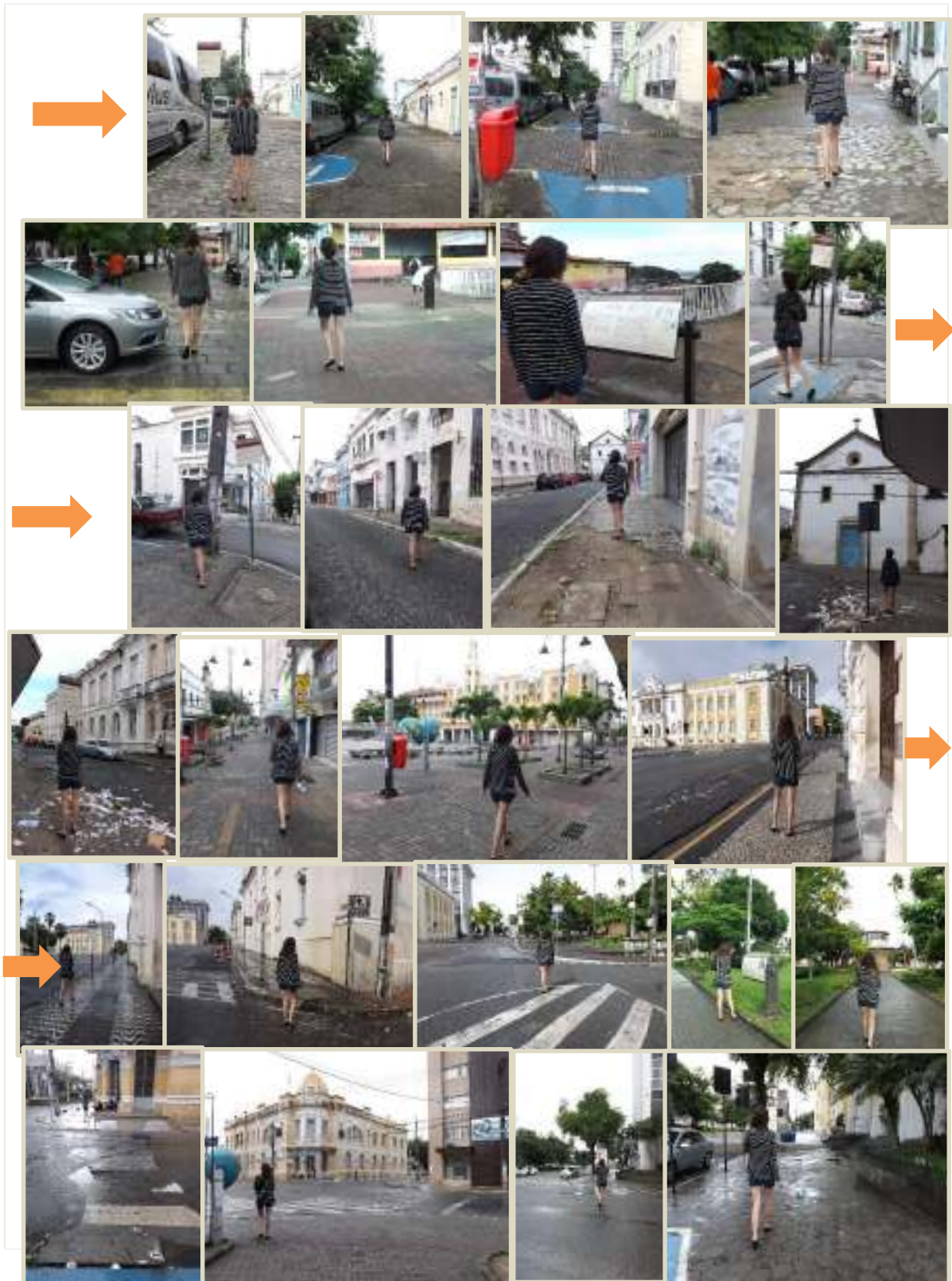
Segundo Machado (1988) a apreciação da paisagem é mais pessoal e duradoura quando está mesclada com lembranças de fatos marcantes e perdura além do efêmero e se combinam com o prazer estético e a curiosidade científica. Um passeio agradável deve implicar

A usuária relatou dificuldade quanto à visitação aos monumentos e a associação e sua conceção às placas inseridas no Roteiro, assim como o desordenado distanciamento entre essas. Em algumas situações houve necessidade de maior atenção sobre a área visitada, para que o local percorrido, fosse, naquele instante, descoberto e identificado, fator esse que poderia ser sanado pelo aumento da quantidade de placas de sinalização no RTP. Nesse caso, notou-se o elemento ambiência prejudicado e mau integrado à Rota.

Sobre a placa externa de monumento foi relatada a transparência dessa que, pelo uso do vidro, quase passou imperceptível em alguns dos monumentos inseridos. Vale ressaltar que, justo pelo tamanho e escolha dos materiais, as placas não interferiram visualmente sobre a edificação, intenção real dessa intervenção.

A sensação de pertencimento evidenciada no início do percurso confirmou o trecho como de fácil acesso, já que não haviam barreiras suficientes capazes de impedir o deslocamento da usuária, necessitando apenas de alguns ajustes, a exemplo da indicação de sua localização na Placa de Área Tombada ou de Mirante e, o menor espaçamento entre as placas presentes no RTP.

Figura 78. Quadro de fotos do passeio acompanhado realizado na Rota 02.



Fonte: acervo pessoal, 2014.

Usuário com deficiência física – Rota 03 (Roteiro Cidade Alta)

Para a usuária percorrer esse trecho (Figura 79) foi necessária a ajuda constante de terceiros, visto que o local, apesar de não possuir um relevo acidentado, apresentou um percurso com poucos elementos que puderam facilitar o deslocamento no RTP. Esse fator interferiu no processo de moldagem do lugar visitado, afetando negativamente a sua relação usuário-ambiente e identidade de lugar.

O fato das calçadas não serem adequadas e conterem barreiras arquitetônicas (buracos e desníveis) obrigou a usuária a transitar pela pista de rolamento, comprometendo a segurança dessa e fazendo-a disputar espaço com outros meios de transporte, como carros e bicicletas. *“O povo pensa que acessibilidade é uma rampa, mas às vezes tem um buraco na ponta; ou uma porta larga e, não é assim!”*

A sinalização do Roteiro foi classificada como “falha” pela usuária. Diversos são os motivos observados que a levaram ter essa impressão, como a falta de manutenção das placas (muitas estão com as informações apagadas) e, a ausência de rampas, fundamentais ao uso de pessoas cadeirantes.

A fala da pedestre mostra a sensação de não pertencimento, uma vez que o espaço a impede de se sentir parte dele. *“São tantos impecílios que a gente encontra que, mesmo sendo uma área histórica não dá para ir ver, porque não dá para mexer em nada, então o povo nem vem.”*

O não agir sobre o espaço ocasiona uma má experiência urbana sobre a usuária, que é impedida de atuar e de se integrar ao meio visitado, como visto em sua fala: *“nesse estado não tem como ajudar em nada. A gente que é cadeirante precisa do piso limpo, sem nada, sem degraus, buracos, que não faça a gente cair, sem interrupção. Meu direito de ir e vir “ficou”. Eu até venho, mas não tenho possibilidade de ir para um lugar sem precisar de ajuda, mesmo eu tendo direito de ir para qualquer lugar.”*

Nesse caso o surgimento e manutenção dos vínculos afetivos da usuária com esse trecho da Rota foi “barrado”, visto que o cuidado com o espaço foi negligenciado.

Usuário com mobilidade reduzida – Rota 4 (Roteiro Cidade Baixa)

O trecho do Roteiro Cidade Baixa percorrido pelo usuário idoso (Figura 80) foi classificado como “cansativo”. As ladeiras e difíceis acessos já identificados (Ladeira de São Francisco e ladeira de acesso ao Porto do Capim) implicaram instantes inseguros, “produzindo” no pedestre, sensações e experiências contrárias ao que se espera da apropriação e contato com os espaços da cidade.

A ausência de placas em alguns trechos do RTP interferiu na legibilidade e identificação dos monumentos percorridos, visto que muitos não eram de conhecimento do pedestre.

Por diversas vezes, o usuário teve de seguir o Roteiro pela pista de rolamento, logo, citou-se a necessidade de ter, na Rota, pisos antiderrapantes, com a manutenção e limpeza constante. *“As calçadas estreitas, os postes e lixos não ajudam caminhar por aqui. A calçada é estreita demais, muitas têm buracos e não são conservadas. Para mim, fica difícil visitar um lugar assim, fico com medo de cair”*.

A informação contida nas placas, mais uma vez, não se mostrou eficiente, fazendo o usuário recorrer a ajuda de terceiros para se orientar na Rota. Para ele, “seria necessário a ajuda de um guia que fosse orientando o passeio e o que fosse sendo visto”.

Definida como uma área importante da cidade e, muito bonita, o pedestre, porém, lamentou-se, *“poderia ter aqui mais vida, tudo parece morto, jogado, se não tivesse o comércio isso aqui já tava perdido.”* Esse sentimento afetou a sensação de pertencimento no local, pois foram vivenciadas mais situações negativas que, propriamente experiências que agregassem valor afetivo pela área.

Figura 80. Quadro de fotos do passeio acompanhado realizado na Rota 04.



Fonte: acervo pessoal, 2014.

Turista – Rota 05 (Roteiro Cidade Baixa)

O trecho percorrido pela turista (Figura 81) não causou grandes dificuldades em seu deslocamento. Os buracos constantes não a impediram de seguir adiante, no entanto, em suas observações foi relatada que *“para pessoas idosas ou um cadeirante seria bem difícil passear por essas área sem um apoio”*.

A quantidade de placas não impediu a usuária de seguir no RTP, mas lhe causou incômodo, fazendo-a solicitar ajuda de terceiros. O conteúdo e altura das Placas de Rotas de Pedestres foi outro fator negativo, já que a usuária lia com dificuldade⁹⁹ as informações nelas contidas.

Ao encontrar a Placa de Área Tombada ou de Mirante a pedestre afirmou sentir-se perdida, afetando a identidade de lugar por ela processada. Essa experiência, indicou também a necessidade da reorganização das informações apresentadas por esse elemento. Ao final do percurso, a turista indicou o aumento da fonte do texto das placas e, o maior contraste entre o plano de fundo e o texto dessas como melhoria para o trajeto.

Após a análise do usuário no passeio acompanhado e com as entrevistas, produziu-se as tabelas de descrição de rotas (Tabelas 9 a 13), a partir da opinião dos usuários avaliados e que, também seguiram a classificação (Quadro 8) proposta por Duarte e Cohen (2006).

⁹⁹ A usuária possuía hipermetropia, causando-lhe desconforto ao ler de longe.

Figura 81. Quadro de fotos do passeio acompanhado realizado na Rota 05.



Fonte: acervo pessoal, 2014.

De posse da experiência do usuário, preencheu-se as Tabelas de Descrição de Rotas considerando o item qualidade (Quadro 8), agora, a partir da apreensão desse no trecho percorrido (Tabelas 9 a 13).

Tabela 9. TDR correspondente ao trecho 01.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Usuária: Pessoa com Deficiência Visual			Data: 26/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
01	Lagoa (Parque Solón de Lucena)	Mosteiro de São Bento	Trecho com grandes dificuldades	T e R	Constante desorientação espacial no percurso.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 10. TDR correspondente ao trecho 02.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Usuária: Pessoa com Deficiência Auditiva			Data: 12/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
02	Mosteiro de São Bento	Anexo Administrativo do Tribunal de Justiça (Praça Venâncio Neiva).	Trecho foi classificado pela usuária como de fácil acesso, necessitando de alguns ajustes.	F	Orientar-se a partir de um sistema desconexo, com mau posicionamento das placas de sinalização.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 11. TDR correspondente ao trecho 03.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Usuária: Pessoa com Deficiência Física (cadeirante)			Data: 26/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
03	Anexo Administrativo do Tribunal de Justiça (Praça Venâncio Neiva).	Esquina da Rua Padre Meira	Trecho com sinalização falha e insuficiente.	T e R	Vencer desníveis, atravessar pistas de rolamento, ou seja, deslocar-se.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 12. TDR correspondente ao trecho 04.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Usuária: Pessoa com Mobilidade Reduzida (Idoso)			Data: 21/09/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
04	Ladeira de São Francisco	Esquina da Rua Barão do Triunfo	Trecho “cansativo” e inseguro.	R	Caminhar por ladeiras e passeios estreitos, além de se localizar no espaço.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Tabela 13. TDR correspondente ao trecho 05.

DESCRIÇÃO DE ROTAS					
Usuária: Pessoa sem reconhecimento do local (Turista)			Data: 05/10/2014		
Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa					
Rota	Origem	Destino	Descrição	Qualidade	Principais Dificuldades
05	Esquina da Rua Barão do Triunfo	Largo de São Francisco	Trecho com informações confusas e difícil orientação para a usuária.	F	Localizar-se no RTP, a partir das placas de sinalização expostas.

Fonte: Duarte e Cohen (2006); modificado pela autora, 2015.

Os resultados da avaliação do usuário favoreceram a reflexão quanto à promoção de acessibilidade na área do CH de João Pessoa, mas vale lembrar que é preciso pensar na acessibilidade até se chegar no Roteiro Turístico para Pedestres. É preciso conectar esse Roteiro a pontos de ônibus (transporte público), a pontos de táxi e outras partes do CH da cidade, integrando-o, de fato, às necessidades do pedestre.

5.4 O entendimento dos órgãos envolvidos no planejamento do RTP

5.4.1 Órgãos Patrimoniais (IPHAN e IPHAEP)

A compreensão do posicionamento do IPHAEP acerca do Roteiro Turístico para Pedestres foi apresentada em dois momentos. Num primeiro instante, não se identificou nos documentos referentes ao planejamento do RTP, a presença desse

Órgão Público. Noutro momento, essa confirmação veio com a declaração de duas representantes desse, a Coordenadora Administrativa, Maria Fátima Cavalcante e, a Chefe da Divisão de Cadastramento e Tombamento, Roseane Coutinho.

Nas entrevistas realizadas (APÊNDICE A), foi relatado que, na época, ano de 2003, o IPHAEP apenas fora informado sobre o Projeto, visto que o RTP correspondia a uma ação entre o IPHAN e a PMJP. Fora, então, das decisões desse Roteiro, o IPHAEP não contribuiu ou participou de nenhuma das etapas de seu planejamento.

Quanto à supressão dos monumentos estaduais (maior acervo de monumentos nesse centro histórico) no Roteiro foi destacada a falta de interação e comunicação entre os dois Órgãos atuantes na área. *“O não contemplamento desses monumentos estaduais acarretou a perda de uma excelente oportunidade de fazê-los perdurar na imagem da população, a partir do uso, da apropriação do patrimônio. O que também abriria um viés para uma manutenção e maior conservação desses.”*

Ao final da entrevista falou-se da velocidade com que os projetos são desenvolvidos; da demanda e do tempo limite com que são formulados; e de como esse processo perde em qualidade em consequência de prazos e metas/orçamentos a serem cumpridos e aproveitados.

Já no IPHAN, a entrevista foi realizada com o Superintendente, Cláudio Nogueira e, a discussão foi pautada no fato do RTP significar mais uma obra pública reproduzida sem critérios alguns de acessibilidade. Esse questionamento o levou a explicar como havia se dado o processo do Projeto do Roteiro Turístico para Pedestres.

De início, apontou-se a falta de interação e comunicação entre os órgãos públicos envolvidos como o maior problema de irregularidade nas tomadas de decisões do projeto. Citou-se, por exemplo, a falta de planejamento e organização dos setores que, em reuniões pouco compartilhavam ou discutiam o ato de projetar nesse Centro Histórico. Falou-se também do tempo e, no fato de projetos nesse âmbito sofrerem com a aceleração e “pressão” de governos atuais (nesse caso, federal) limitando o trabalho e empenho de profissionais.

Quando indagado sobre o IPHAEP e sua possível e importante colaboração no planejamento do RTP foi exposto que o fato deste Órgão não estar incluído no Programa do Roteiro, não o encarregava responsabilidade alguma sobre o mesmo, qual não justificava a inserção dos monumentos estaduais. *“O Programa de planejamento e construção dessa Rota no Centro Histórico de João Pessoa formou-*

se a partir de uma verba do Ministério do Turismo, um órgão federal. Desse modo era justificado abranger apenas os monumentos federais.” A observar o discurso proferido, confere-se a esse uma noção deturpada e dissociada da ideia do Patrimônio ser de todos e, não de um poder federal, estadual ou municipal.

A positiva repercussão do RTP sobre os monumentos de tombamento estadual foi refletida, explicando que, “de fato, se houvesse verba para estender o percurso e abarcar o Patrimônio estadual seria feito. Entendemos o alcance de divulgação que uma obra dessas traz para a nossa cidade e Patrimônio”, no entanto, vê-se no trajeto do RTP inúmeras obras de tombamento estadual, não havendo necessidade alguma de expansão da Rota, indicando mais uma vez a evidência da falta de unidade dos Órgãos envolvidos nesse planejamento.

Foram expostas ainda as limitações que o IPHAN enfrenta. Mesmo compreendendo a necessidade de uma maior integração com outros órgãos, o tempo e orçamento destinado à intervenções em áreas tombadas é reduzido. “Faz-se o possível e até o impossível dentro das condições que nos dispõem.”

Declarou-se que a participação do IPHAN no RTP ficou restrita ao apontamento dos monumentos federais a serem elencados e à contribuição do texto a ser inserido nas placas de sinalização (a exemplo da placa externa de monumento que possui texto descritivo e informativo sobre sua história).

Acerca da questão da acessibilidade, não contemplada na Rota, falou-se que “entendemos a necessidade de considerar este fator como ponto forte nas áreas tombadas, tanto que o IPHAN tem se empenhado com estudos e ações. É o caso do Programa de mobilidade e acessibilidade em áreas Tombadas (2009) que busca refletir sobre o acesso de todos ao patrimônio. Apenas não dispusemos de verba para que esse elemento tão necessário fizesse parte do RTP.”

Por fim, foi evidenciada a segmentação do projeto em partes e em como essa divisão acarreta danos ao projeto desenvolvido, perdendo-se em reflexão e integração das partes envolvidas no processo.

5.4.2 Secretaria Municipal de Turismo – Setur/PMJP

A Secretaria Municipal de Turismo (PMJP) foi representada nesse momento, pelo ex-Secretário de Turismo, Sr. Elzário Pereira. Durante a entrevista, a necessidade de haver um processo de revisão sobre o RTP existente no CH de João

Pessoa foi, de fato, a maior observação feita. A preocupação com as ações ocorridas na época da execução do RTP (2008) o incitou a justificar a maioria delas, principalmente quando questionado sobre a não adoção de medidas de acessibilidade no percurso do Roteiro.

O RTP foi explicado como um projeto baseado unicamente na sinalização visual do percurso implantado no CH de João Pessoa e, compreendeu, como foi constatado, apenas a colocação de placas informativas e de pedestre, com a função de auxiliar o usuário em seu caminho.

“Não haviam mais recursos para outras ações”, relatou em um momento da conversa. O recurso liberado para a sinalização do Roteiro não previa, por exemplo, a acessibilidade das calçadas ou o tratamento do mobiliário localizado no trajeto, tratava-se de sinalizar o local com placas, somente.

Diante do exposto questionou-se o porquê dessa Rota não abarcar um percurso menor e assim, conferir qualidade ao pedestre, elemento que, de fato, faz uso desse Roteiro, no entanto, justificou-se o compromisso dos Órgãos envolvidos com o orçamento já estipulado e, portanto, já direcionador das decisões desse projeto.

O discurso proferido sobre o RTP explicou a incompatibilidade desse com o seu uso por pessoas distintas (pessoas com e sem deficiência), mas não justificou o fato de não ter acatado o acesso seguro como lei e premissa de projeto. Entretanto, a Rota foi exposta como uma ação positiva para a área de João Pessoa, visto que, mesmo existindo a necessidade da integração de projetos que complementem o seu uso, tornou-se possível o passeio pela área e o maior conhecimento sobre sua história.

Sobre a função e importância do Roteiro, relatou-se que, *“o RTP cumpre com a função proposta, pois desde o início o objetivo dessa obra foi sinalizar os monumentos federais do Centro Histórico e informar sobre a história de cada um.”* Embora o que se observa nessa Rota seja uma obra inacabada e pouco adequada à função a que se destinou quando iniciado o processo de seu planejamento até execução. Complementou-se ainda que, *“devem existir projetos complementares para esse Roteiro, tanto que durante a sua fase de implantação esse foi um ponto discutido”*.

Outro fator discutido foram as informações expostas nas placas de sinalização e em como restringem a comunicação de pessoas com deficiência visual. *“De fato,*

compreende-se a limitação da capacidade informativa dessas placas. Na época até pensou-se em inserir o Braille, mas os recursos e tempo não permitiram”.

A abordagem do elemento “acessibilidade” mostrou-se nesse discurso como algo não necessário. “Os recursos e tempo”, embora restritos, não deixariam que uma obra pública fosse aprovada sem a inserção de um fator-lei. A acessibilidade deveria constar nas ações adotadas no projeto do RTP!

Como turismólogo, expôs que, a um roteiro turístico atrela-se diversos componentes, inclusive uma sinalização (sonora, visual e tátil) abrangente e que, para isso ser instaurado no RTP do Centro Histórico de João Pessoa haveria necessidade de recursos, uma vez que as partes envolvidas comprometem-se com esse e outros projetos desenvolvidos. Para o entrevistado “isso evitaria projetos complementares e obras inconclusas”.

5.5 Discussão dos resultados

Segundo Ferreira (2011) o ambiente construído deve oferecer tratamentos diferenciados às pessoas em razão de suas diversas necessidades e é por meio desta ação que se pode promover igualdade e, também, favorecer a inclusão social. Todavia, a análise realizada no RTP, inicialmente a partir da avaliação física (aplicação do *walkthrough*, *checklist* de avaliação de acessibilidade e tabela de descrição de rotas); partindo para avaliação do usuário (passeio acompanhado, entrevista e tabela de descrição de rotas) e finalizando com a abordagem dos Órgãos Públicos (entrevistas), indicou uma rota de pedestres com grau de acessibilidade insuficiente, limitando diversas pessoas ao seu acesso.

A metodologia aplicada apontou problemas que dificultam e, em muitas situações, até impedem o deslocamento no RTP, como calçadas degradadas; ocupação de vegetação sobre o passeio; mobiliário urbano; entulhos e lixo sobre a faixa de circulação do pedestre; passeios estreitos; desnivelamento de grelhas e tampas de caixa de inspeção e visita com o piso, entre outros.

A avaliação do usuário nos trechos por eles percorridos, revelou, também, a dificuldade de caminhar no RTP, resultante da carência de elementos de sinalização (sonora, visual e tátil (ABNT, 2015)) que, pudessem informar e comunicar o pedestre sobre os espaços visitados, o que gerou desorientação espacial. Além disso, para os

usuários, as informações contidas nas placas do Roteiro, mostraram-se ilegíveis e confusas em certos momentos, não favorecendo a autonomia no trajeto.

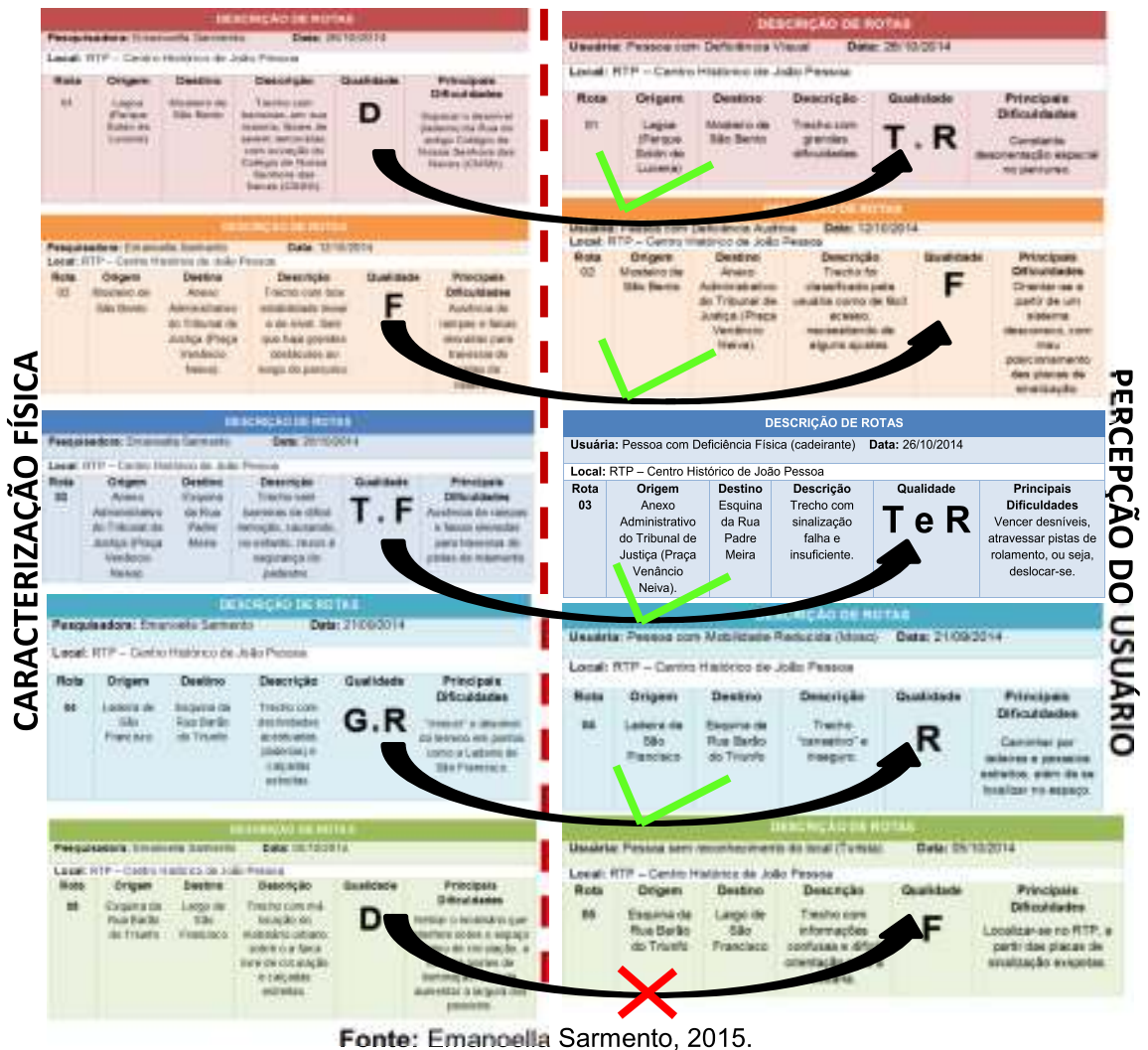
Como auxílio à deficiente sinalização contida no RTP, alguns usuários fizeram uso do guia da Rota (ANEXO B), entretanto, o modo de apresentação das informações (diagramação) do mesmo não ajudaram, limitando mais uma vez pessoas com algum tipo de deficiência visual, já que não havia textos em Braille e fontes diferenciadas, restando a esses recorrer ao auxílio de pessoas que transitavam pela área.

Acerca dos órgãos públicos avaliados, a falta de compatibilização dos setores de planejamento esclareceu os inúmeros problemas de inacessibilidade apontados no RTP, confirmando que, a construção de uma rota acessível deve sempre ser associada a uma ótica legível do passeio construído; assim como a um complexo sistema de sinalização e informação.

A junção dos resultados obtidos através do emprego dos métodos e técnicas expostos, somente confirmou a realidade crítica desse Roteiro, logo que, cada um, em sua especificidade, apresentou problemas relacionados à inacessibilidade.

O cruzamento dos resultados da análise física (construção do RTP) e percepção do usuário (Figura 82) denotou forte ligação desses fatores com o conforto e acessibilidade espacial existentes na Rota. Em 04 dos 05 trechos avaliados (com exceção do trecho 05 percorrido pelo turista), a dificuldade de acesso, somada às barreiras (físicas, sociais, comunicacionais e atitudinais) implicou no desconforto e apreensão negativa do percurso por parte dos usuários.

Figura 82. Relação¹⁰⁰ da avaliação física do RTP com a apreensão do usuário.



Nesses 04 trechos (trecho 01 – pessoa com deficiência visual; trecho 02 – pessoa com deficiência auditiva; trecho 03 – pessoa com deficiência física; trecho 04 – idoso) a inacessibilidade gerou insatisfação e desequilíbrio frente à vivência dos participantes dos passeios acompanhados. As barreiras apontadas nessas “rotas” inviabilizaram o acesso seguro e autônomo em todo percurso e, a deficiência de cada usuário adquiriu “peso maior” em consequência da não adequação do espaço ao uso igualitário.

Percebeu-se, dessa maneira, que experiências ambientais foram deturpadas quando nesse Roteiro não foi considerada a inserção de acessibilidade, ocorrendo rejeição dos usuários em alguns instantes.

Ainda que a avaliação física do trecho percorrido pelo usuário-turista tenha se mostrado como de difícil acesso, a sua compreensão diante da Rota foi satisfatória,

¹⁰⁰ Rever “Quadro 06” para compreensão da figura.

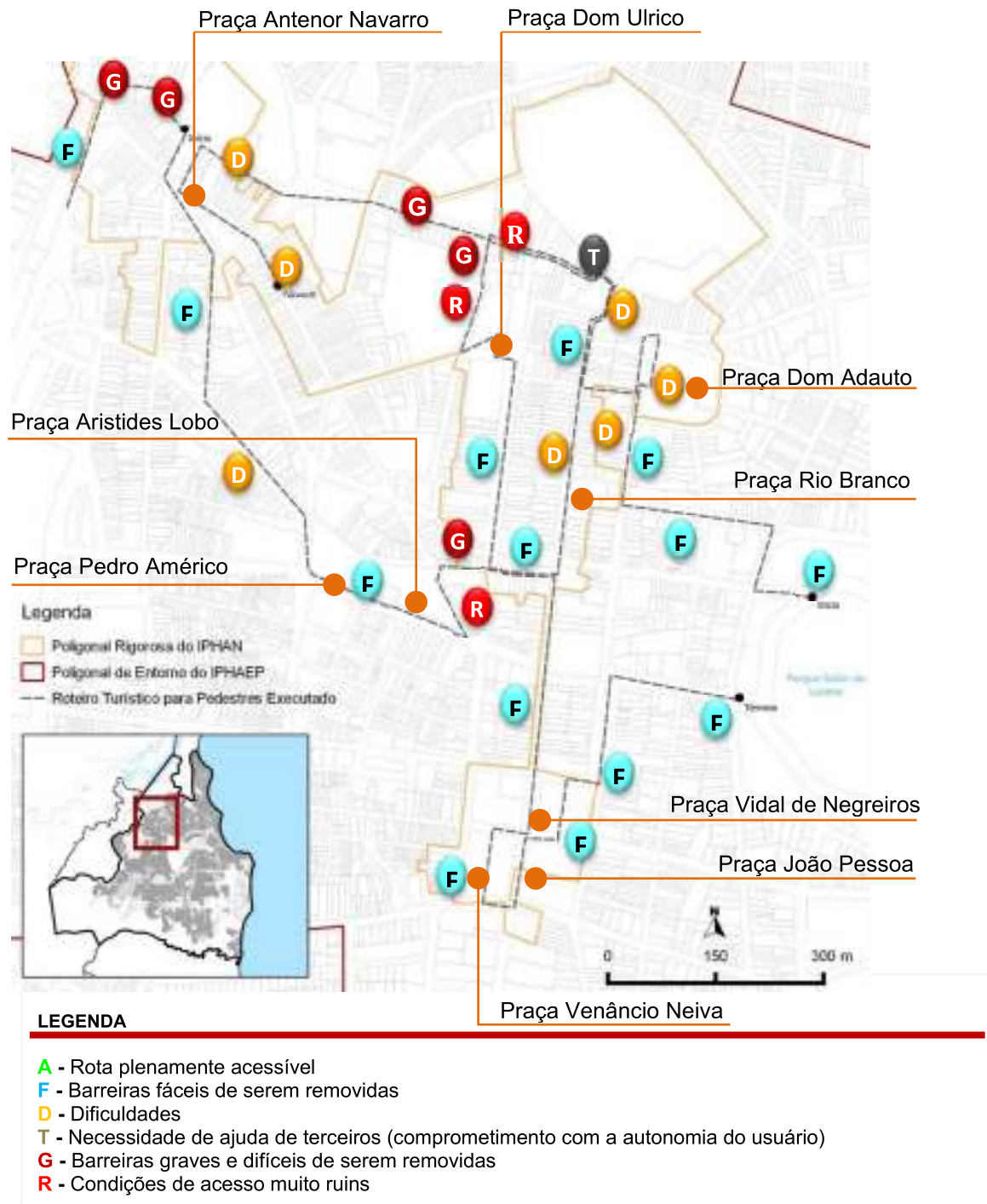
visto que, a falta de uma sinalização adequada acabou sanada pelo fato de o turista não apresentar deficiência alguma como limitação, a não ser o não contato prévio com a área, sendo possível, para esse, transpor os obstáculos encontrados.

É importante ressaltar que, avaliações como essas, que medem a interferência do ambiente sobre o usuário, validam o reconhecimento de variáveis que alteram a sua sensação de conforto. Enquanto se apropria do EPLT, a reflexão de fatores que auxiliam a experiência desse com o espaço, sugere um modo de configuração e uso do RTP que provoque boas sensações, como afeto e apego ao lugar.

Para que isso ocorra o Roteiro deve servir de modelo às transformações e possibilidades de apropriação usuário-ambiente, partindo-se da opinião do usuário e da Normativa de acessibilidade (ABNT, 2015). Para Okamoto (2002, p.9) o ambiente deve proporcionar “equilíbrio, a harmonia e a evolução espiritual do homem, atendendo às suas aspirações, acalentando seus sonhos e instigando as emoções de se sentir vivo”.

Como sistematização dos dados coletados, produziu-se um mapa (Figura 83) com a síntese dos problemas de inacessibilidade apontados a partir da metodologia empregada no RTP.

Figura 83. Síntese das avaliações realizadas no RTP.



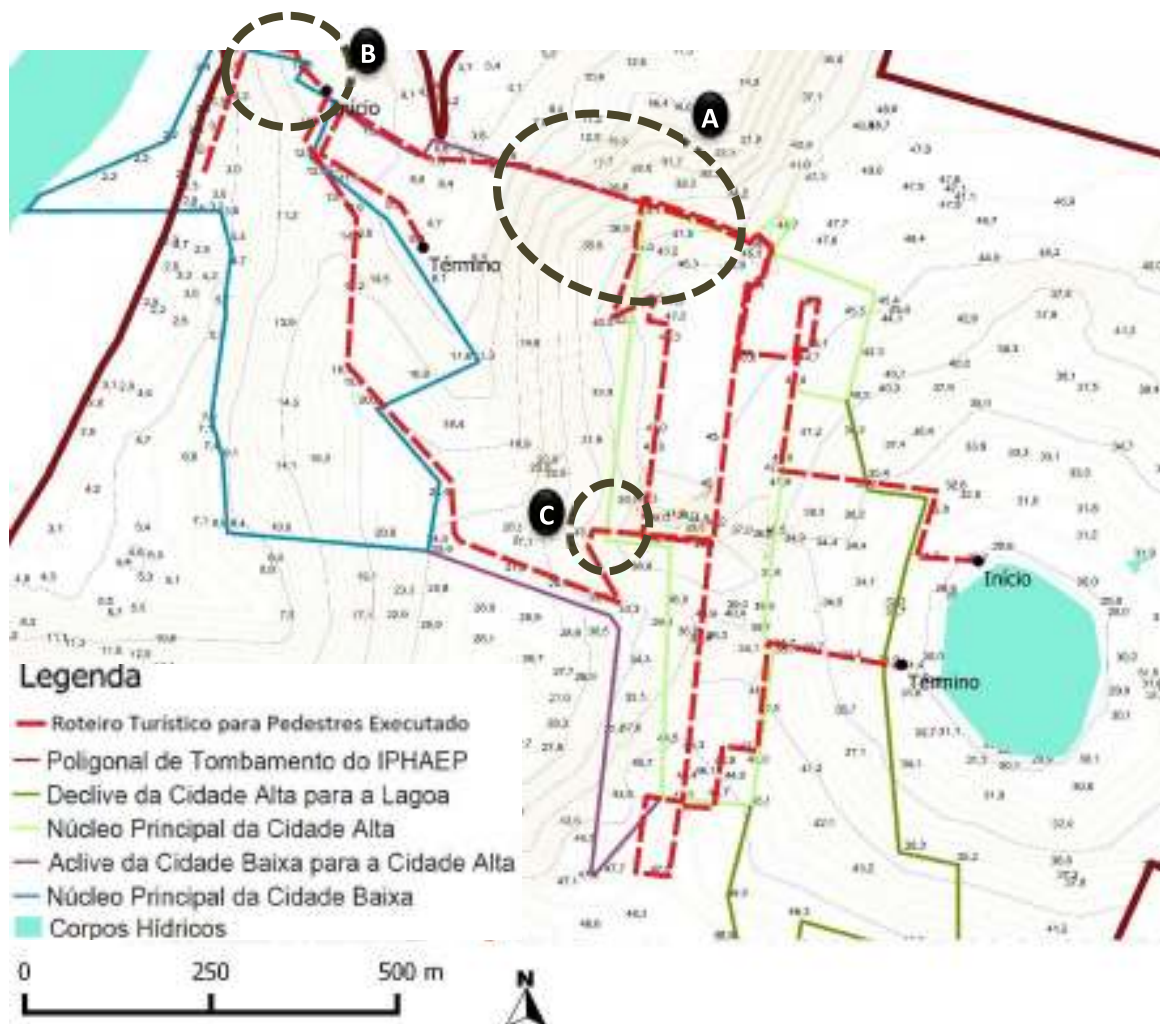
Fonte: Emanoella Sarmento, 2015.

A análise do RTP mostrou que, grande parte do seu percurso é passível de inserção de acessibilidade. Para tanto, alguns aspectos relacionados à especificidade daquela área devem ser observados: respeito aos diferentes níveis de intervenção existentes em diferentes porções do CH; aproveitamento maior de trechos mais

passíveis de sofrerem adaptações, com a adoção de medidas benéficas e que incorporem um maior número de elementos provedores de acessibilidade; concepção de alternativas harmoniosas com o Patrimônio existente, de forma a adaptar o RTP ao acesso seguro e autônomo.

Alguns trechos, no entanto, com acentuados desníveis e passeios estreitos (Figura 84), a exemplo da Ladeira de São Francisco (A); da Ladeira de acesso ao Largo São Pedro Frei Gonçalves (B), e, da Ladeira da Rua Peregrino de Carvalho com o encontro da Praça Aristides Lobo (C), mostram-se inviáveis à total adaptação de acessibilidade; visto que o Patrimônio poderia vir a ser corrompido ou descaracterizado.

Figura 84. Apontamento dos trechos com maiores problemas de inacessibilidade no RTP.



Fonte. Mapa elaborado e georeferenciado no QGIS a partir da base de dados da PMJP, 2015.

A dificuldade do pedestre em se deslocar nesses trechos foi justificada por existir nesses, os maiores desníveis (aclives) encontrados no RTP. Como solução para essa inacessibilidade indica-se, portanto, a modificação do trajeto do RTP por ruas como, a Av. Guedes Pereira e início da Av. General Osório (lateral da Catedral Basílica de Nossa Senhora da Neves).

Nesses trechos, contendo “barreiras graves e difíceis de serem removidas”, a acessibilidade chega a ser impraticável, apenas se não forem adotadas medidas e reflexões maiores sobre a área.

As soluções de acessibilidade aplicadas nos quatro correlatos avaliados não dispunham de elementos que venham a sanar esse tipo de declividade, mantendo ainda o mesmo uso em cada trecho. Para que essa inacessibilidade seja sanada é necessário pensar na mudança do uso, da apropriação do local. Vale-se nesse instante, de alternativas como teleféricos e de sistemas de escadas rolantes. Distantes da realidade local, porém não descartada como possibilidade de adaptação e de conexão entre Cidade Alta e Cidade Baixa.

Em geral, o sistema de sinais¹⁰¹ do RTP não pareceu facilitar os deslocamentos dos pedestres, nem tampouco informar aos usuários sobre os monumentos e espaços percorridos, já que, nesse caso, o tipo do usuário é que determinou a capacidade de superação das barreiras visuais e arquitetônicas presentes no roteiro.

Dessa forma, os pontos de inacessibilidade presentes na configuração do RTP rompem com as normativas de acessibilidade existentes, uma vez que não seguem referências como a NBR 9050 (ABNT, 2015) ou o Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004). Com isso, esse Roteiro torna-se mais um exemplar negativo do descompromisso do setor público com a não garantia do cumprimento da legislação brasileira nos espaços da cidade.

Frente aos resultados obtidos (Tabela 14), conclui-se que, mesmo tratando-se de áreas tombadas, ainda há muito o que se fazer para melhorar o espaço visitado, possibilitando certo nível de acessibilidade, por meio da inserção de elementos que dinamizem o fácil acesso nesses locais e que indiquem respeito à diversidade e ao direito de apropriação da cidade pela população.

¹⁰¹ Elementos de sinalização que permitem a orientação do usuário no espaço, como placas, semáforos e mapas.

Tabela 14. Relação dos resultados obtidos após a análise no RTP.

Caracterização física (Resultado parcial I)	Percepção do usuário (Resultado parcial II)	Entendimento dos Órgãos Públicos (Resultado parcial III)	Resultado/Reflexão Geral
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Roteiro inacessível, não adequado ao uso democrático; ✓ Apontamento de barreiras físicas (passeios degradados, mobiliário sobre a faixa livre de circulação); comunicacionais (ausência de um sistema de sinalização tátil e sonoro); atitudinais (má comportamento da população, como estacionar motocicletas instalar lixeiras aleatoriamente sobre o passeio) e sociais (exclusão/impedimento) do acesso de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida que queiram se deslocar fazendo somente o uso da Rota); ✓ RTP com trechos em sua maior parte passíveis de inserção de acessibilidade; ✓ Trechos com maiores dificuldades de adaptação. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Roteiro de difícil apreensão e legibilidade da sinalização fornecida; ✓ Trechos que comprometem relações de pertencimento, de afetividade, de apego e identidade ao lugar e que, ainda podem implicar de maneira negativa na ambiência do bem tombado. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Necessidade de projetos complementares (sinalização e comunicação, acessibilidade, infra-estrutura, trânsito) que, sanem ou minimizem a inacessibilidade e apontada no RTP. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Necessidade de implantação de um sistema de sinalização (visual, tátil e sonora) adequada às necessidades de todos os tipos de usuários; ✓ Retirada de obstáculos sobre os passeios e, fiscalização rigorosa sobre a construção, manutenção e uso desses espaços; ✓ Adequação do RTP à acessibilidade; ✓ Integração e maior legibilidade dos monumentos informados ao longo do Roteiro; ✓ Aplicação de estratégias que venham a reduzir os conflitos de modais motorizados e não motorizados; ✓ Modificações no trânsito local de maneira a reduzir o nível de ruídos e a poluição ambiental; ✓ Desenvolvimento de ações de fiscalização e educativas, integradas à população, à fruição e conservação do Patrimônio.

A adoção desse Roteiro como forma de aproximar a população da história da cidade de João Pessoa, mostra-se como uma ação de planejamento falha, por não representar de fato, uma proposta de inserção de acessibilidade no CH de João Pessoa. Já a existência de um Roteiro adaptado e acessível, representa, diferentemente, uma solução viável e satisfatória de resgatar o convívio dessa área, permitindo a conexão entre serviços, transportes e lotes sem cometer danos ao Patrimônio local.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS



Na busca pelo crescimento e evolução da discussão acerca da inserção de acessibilidade em áreas tombadas esse trabalho foi organizado em torno do debate de duas temáticas: Acessibilidade e Espaço Público Livre Tombado. Nesse processo explorou-se o EPLT e seu papel na dinâmica e desenvolvimento da cidade, de forma a compreender como a problemática do acesso é enfrentada pelo poder público e, como o usuário da urbe apreende o Patrimônio Histórico.

Para tanto, foi necessário abordar uma série de conceitos relacionados à “deficiência” e seus diversos tipos; aos componentes de acessibilidade espacial e sua integração no espaço construído e; ainda, à definição de elementos comprometedores da experiência do pedestre nos espaços vivenciados.

Foi escolha dessa pesquisa adentrar primeiramente no debate dos dois temas abordados por meio da legislação vigente. Assim, pôde-se compreender o cenário dessa perspectiva, os direcionamentos de cada um e dessa maneira, fazer uma relação ao encontro de soluções que pudessem vir a viabilizar o acesso seguro no EPLT, sem que a integridade do Patrimônio fosse afetada.

Com base em diferentes elementos estudou-se a interferência do ambiente sobre o usuário e, também em sentido inverso, ou seja, como o contexto em que está inserido modifica a sua percepção, o que acabou por permitir a abordagem de uma perspectiva ampla e real sobre a forma como grupos diversos de pessoas se inserem e se apropriam do espaço histórico, construído e preservado. Sobretudo, o conhecimento e entendimento de suas limitações, com a exposição de suas percepções e sensações ao percorrer e vivenciar os espaços do Centro Histórico de João Pessoa.

A reflexão realizada nessa pesquisa contribuiu com o alcance dos objetivos propostos na Introdução. O debate sobre o binômio entre o direito de acesso à cidade e manutenção e preservação do patrimônio tombado ocorreu de maneira satisfatória, oferecendo oportunidade para aprofundamentos maiores.

A análise das legislações e normativas (patrimoniais e de acessibilidade) mostrou que, apesar da possível “reversibilidade” citada no item 3.7 da Normativa Nº 1 do IPHAN (IPHAN, 2003), a Norma de Acessibilidade (ABNT, 2015), permanece sem instruções sobre como intervir em áreas tombadas, mesmo após ter passado por revisão. Logo, a compatibilidade de normativas, deve-se basear no bom senso e na

coerente junção do fator acessibilidade à intervenção do bem tombado, visto que cada caso envolve condições e especificidades distintas.

Não há uma fórmula que possa ser aplicada nos sítios históricos, a instância que os levou a ser tombados precisa ser mantida e salvaguardada, ao mesmo tempo que o desuso desse bem pode levá-lo à condenação, já que a falta de seu uso implica na sua falta de manutenção. Entretanto, sabe-se o que fazer acerca da inacessibilidade, mas por se tratar de uma área protegida essas possibilidades de adaptação acabam sendo muitas vezes inviáveis, por não manterem o patrimônio caracterizado.

Nesse ponto, a partir de documentos, dados foram levantados na busca de soluções que viessem a reunir possíveis estratégias de inserção de acessibilidade nessas áreas, mas somente com o estudo de casos correlatos (centros históricos brasileiros) é que se pôde constatar, de fato, esse conciliamento.

Para tanto, estratégias de organização e planejamento do espaço, como o “espaço compartilhado”, adotado em Laguna (SC); a adoção de vias de convivência/pedonal, de priorização de modais não motorizados, em Ouro Preto (MG); o *traffic calming*, inserido em Paranaguá (PA) e, a Rota Acessível, em Salvador (BA), forneceram exemplos concretos que podem vir a ser aplicados no Centro Histórico de João Pessoa. A iniciar pela inserção de via de convivência pedonal¹⁰², sugere-se a transformação de parte da Av. General Osório (lateral da Catedral Basílica até a Laderia da Borborema); já no encontro da Rua Peregrino de Carvalho e Rua Duque de Caxias (sentido Igreja de Santo Antônio) indica-se o espaço compartilhado dessas ruas com apenas um de seus lados servindo de estacionamento.

No mais, a exemplo de Salvador, a adoção da Rota Acessível foi fundamental como elemento nesse processo de adaptabilidade de áreas tombadas, pois, de acordo com o IPHAN (2014d) permite-se que pelo menos um caminho contínuo e acessível possa ser configurado para a locomoção nesse espaço e fruição do Patrimônio. Espera-se ainda, que ações de inserção de acessibilidade em centros históricos brasileiros não apenas sejam motivadas pela realização de eventos maiores (a exemplo da Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016 citados no índice 2.6.1).

¹⁰² No Centro Histórico de João Pessoa existe apenas uma via de convivência pedonal (trecho da Rua Duque de Caxias).

Que estes sirvam de impulsionadores locais de desenvolvimento, mas que não sejam o único e possível fator de mudança e benefício das cidades.

Nos trechos com maiores desníveis, a exemplo da Ladeira São Francisco foi visto que para o deslocamento no RTP pode-se adotar ruas próximas para o pedestre seguir de forma segura na Rota. Noutros casos, pode-se permitir “o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável” (ABNT, 2015). E, a partir de recursos maiores, pode-se “lançar mão” de recursos maiores, para que o acesso ao bem tombado seja permitido, embora estas soluções devam ser apoiadas em novos estudos, a envolver correlatos internacionais, como Medellín, na Colômbia que, através de intervenções espaciais solucionou a inacessibilidade de seu sítio acidentado a partir de uma rede de teleféricos e escadas rolantes ou, Toledo, na Espanha, que através de escadas mecânicas também conectou níveis diferentes do seu sítio numa escala que manteve a discrição e preservação do espaço.

Enquanto no Peru, observa-se uma Machu Pichi com ruínas incas acessíveis e integradas com o ambiente e visitantes, vê-se no Brasil bens tombados desmoronando pelo descumprimento de ações de proteção, falta de verba para manutenção e o comum descaso em resguardar o antigo e a história ali depositada.

Em função dos casos citados acima, observa-se o grande valor da análise de novos casos correlatos, para que soluções de projeto possam estar sendo associadas e novamente discutidas em parâmetro a outras realidades, visto que fornecerão informações essenciais para esse e trabalhos futuros.

Verificou-se também que a acessibilidade física do ambiente se relaciona diretamente com a forma positiva ou negativa com que o pedestre se apropria do espaço, logo a aplicação de soluções como o *traffic calming* que, busca a valorização de um trânsito harmonioso com o usuário e entorno, permite que ações como essas favoreçam positivamente o deslocamento do usuário e as suas sensações.

Diante da pergunta inicial dessa pesquisa, “como possibilitar a inserção de acessibilidade no Roteiro Turístico para Pedestres existente no Centro Histórico de João Pessoa – PB, considerando as limitações legais e refletindo acerca das possibilidades técnicas existentes, de forma a manter o patrimônio preservado?”, havia levantado-se a hipótese de que essa viabilidade poderia ser alcançada, a

considerar exemplos de como essa questão da inacessibilidade foi tratada em outros Centros e aplicação dos demais métodos aqui já descritos.

A hipótese de que é viável conferir acessibilidade ao Roteiro Turístico para Pedestres existente no Centro Histórico de João Pessoa sem que ocorra descaracterização do patrimônio foi, então, parcialmente comprovada, visto que houve a indicação de algumas modificações nos trechos de maior inacessibilidade.

Viu-se no desenvolvimento da discussão ao longo dessa dissertação que, encarada como uma necessidade de preservação das áreas históricas, o tombamento não pode se tornar ação única na manutenção desses espaços, senão o fator imagem, sozinho, será o elemento sempre de maior significado desse patrimônio para o restante da cidade, havendo outros fatores (integração, socialização, habitação, propagação da cultura, etc.) envolvidos e também importantes àquela parte da cidade.

Projetado no ano de 2004, o Roteiro Turístico para Pedestres não considerou a acessibilidade como diretriz de projeto, o que veio a potencializar diversos problemas de acesso às pessoas que utilizam essa Rota como forma de orientação.

Apesar de o discurso proferido em documentos relacionados ao RTP conter como premissa de projeto o acesso “autônomo”, pouco se vê, de fato, ações executadas que permitissem isso. A começar pela descontinuidade do Roteiro que, causando desorientação espacial não ofereceu segurança ou autonomia de acesso quanto à conexão Cidade Alta – Cidade Baixa, por ser difícil o deslocamento independente por pessoa que apresente alguma deficiência ou mobilidade reduzida neste trecho em especial.

A intenção e implantação de um Roteiro de Pedestres com sinalização dentro do CH de João Pessoa pode vir a incentivar e valorizar os espaços históricos e atrair maior público a estes locais, no entanto, é inconcebível pensar em dias atuais que a acessibilidade possa ser descartada e/ou considerada irrelevante como premissa de qualquer projeto arquitetônico.

Vê-se que, o conjunto de recursos presentes no RTP está longe de possibilitar a orientação do usuário no espaço urbano em questão. Para isso ocorrer, seria necessário a implantação dos três tipos de sinalizações (visual, tátil e sonora) indicadas pela NBR 9050 (ABNT/2015), logo que a comunicação e orientação advindas desses elementos implicariam numa boa apreensão do ambiente.

Conforme afirma Okamoto (2002, p. 9), a necessidade de “criar o ambiente perceptivo do homem para seu desenvolvimento adequado, utilizando uma linguagem ambiental” auxilia no processo de tradução/legibilidade do patrimônio tombado. Nesse caso, a arquitetura tem o poder de agir e transformar o ambiente vivenciado.

A revitalização e valorização, de áreas centrais tradicionais e a conformidade dessas com a acessibilidade, torna-se essencial no processo de transformação da cidade, uma vez que a eliminação de barreiras e impedimentos proporciona a liberdade de ir e vir (Constituição Federal, 1988, art. V), ou seja, a apropriação e apreensão dos espaços que a cidade tem a oferecer. Logo, a junção de componentes que associem a imagem da cidade histórica ao fácil acesso, imprime na sociedade uma ótica legível e coerente com a função que lhes é atribuída: a de ser um espaço público livre, de encontro e convívio social, com a dinâmica de atividades culturais que trazem à sociedade entretenimento e ambientes propícios à socialização.

A omissão do cumprimento do Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004), no entanto, revela falta de compromisso frente às necessidades de diferentes grupos de usuários (pessoas idosas, pessoas com mobilidade reduzida, crianças etc) pois são inúmeras as limitações existentes para grupos diversos, cada qual com suas peculiaridades e características.

A legislação de acessibilidade está avançando e com isso viu-se bons exemplos de práticas acessíveis à disposição, como os exemplos citados com as cidades de Salvador (BA) e Laguna (SC). A recente publicação do “Caderno Técnico – Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos” (IPHAN, 2014d) beneficiou a discussão sobre a temática, enriquecendo a discussão e fornecendo dados importantes sobre experiências brasileiras e internacionais.

A implementação desses estudos nessas áreas cabe aos profissionais envolvidos nos órgãos do patrimônio histórico e àqueles responsáveis pelo planejamento das cidades, de maneira que o respeito e o comprometimento frente às recomendações e normas existentes em projetos urbanos e arquitetônicos acessíveis, ofereçam à PcD o alcance possível de seus objetivos nos espaços construídos.

A dificuldade de se vencer as barreiras arquitetônicas desse local não deve ser tratada com esquecimento pelos órgãos públicos. Se não existe a possibilidade de adaptação integral do espaço, sempre há circunstâncias em que algum elemento acessível pode vir a ser somado à realidade da área, assim como foi constatado.

De fato, essa parte da cidade não muito difere de outros espaços públicos inacessíveis. Na verdade, o que se busca com estas análises é o encontro e a reflexão de possibilidades que possam ser reunidas e integradas às áreas tombadas. Logo, indica-se a extensão da reflexão do binômio Acessibilidade e Espaço Público Livre Tombado noutros espaços e áreas desse Centro Histórico, de forma a avaliar as condições que poderão levá-lo à adaptações e melhorias no acesso ao seu meio.

A reprodução de obras sem qualidade¹⁰³ obriga uma maior reflexão sobre o planejamento urbano de todos os espaços das cidades. A análise deste RTP localizado no CH, apenas confirma a dificuldade de acesso existente nessas áreas, implicando, sim, no impedimento ou limitação das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ao convívio de áreas tombadas.

Embora parte das cidades brasileiras não sejam acessíveis, impondo barreiras e dificuldades ao deslocamento de pedestres, além da negativa experiência em apreender a urbe, o EPLT não pode ser visto, como mais um espaço desprovido de acessibilidade. Reflexões devem ser levantadas e novos estudos realizados para que no futuro esses sítios possam ser transformados em espaços históricos de integração e de uso comum.

De certo, como principal dificuldade desse estudo aponta-se a participação de diferentes tipos de usuários, em sua maioria com alguma deficiência e /ou mobilidade reduzida, e a necessidade de que esses se deslocassem sozinhos ao longo do RTP – um percurso inacessível e incoerente com o discurso ao qual foi realizado.

Logo, presenciar, em alguns casos, a ruptura do processo de reconhecimento e apropriação do espaço visitado, o direito à cidade negado e, a reprodução de mais um exemplar de inacessibilidade, tornou a pesquisa por diversas vezes, conciliadora do usuário-bem tombado e detentora de aprofundamentos e reflexões sobre a cidade.

O debate pontuado nesse e em outros trabalhos continua. A junção da acessibilidade à intervenção do bem tombado exige contínuos e sérios esforços, para isso as decisões de projeto devem implicar em soluções inovadoras e articuladas às legislações atuantes sobre a cidade!

É possível compreender onde instala-se o problema quando avalia-se sítios históricos no Brasil e compara-se esses com casos afora. As possibilidades são

¹⁰³ Observando mais uma vez para o ano em que o RTP foi construído, tendo, pois, “desprezado” a legislação de acessibilidade já existente.

distintas e as condições de atuar sobre suas áreas permite a associação de novas ideias. Porém, a mobilização de partes diversas (governos, empresas privadas e sociedade) para se chegar a um fim é o resultado que torna satisfatório as soluções de acessibilidade criadas. Talvez seja esse o ponto chave para o casamento desse binômio.

Diante disso, sustenta-se que é possível realizar ações positivas nos espaços brasileiros, sim! O patrimônio merece ser perpetuado e a sociedade merece vivenciá-lo! Sem exceções, sem impedimentos, apenas com a responsabilidade de quem se preocupa com a reprodução e manutenção de espaços acessíveis e de qualidade aos seus usuários.

REFERÊNCIAS¹⁰⁴

ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050:** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

ALENCAR, Fonsêca Helenira; FREIRE, José Célio. **O lugar da alteridade na psicologia ambiental.** Revista Mal-estar e subjetividade: Fortaleza. Set/2007. Vol. VII, nº 2. p. 305-328.

ALERJ - ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Acessibilidade para todos:** Uma cartilha de orientação. Rio de Janeiro: Núcleo Pró Acesso, UFRJ/FAU/PROARQ, 2004.

ALMEIDA, Vera Lúcia; PRADO, Adriana; RODRIGUES, Juçara. Cidade e Velhice – Desafios e Possibilidades. In: LOPES et al. (Orgs.). Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Ed. Annablume, 2010. p. 57 - 67.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Como Preparar Trabalhos para Cursos de Pós-Graduação.** São Paulo: Atlas, 1997.

ARAGONÉS, J. I. & AMÉRIGO, M.. Psicologia Ambiental. Espanha: Ediciones Pirâmide, 2000.

BARBOSA, Luiz Gustavo Medeiros. **Estudo de competitividade de produtos turísticos.** Barbosa. – Brasília, DF: SEBRAE, 2011. 56p. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Estudo_de_Competitividade_de_Produtos_Turxsticos.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2014.

BARROS, Aidil J. da Silveira; LEHFELD, Neide A. de Souza. **Fundamentos de metodologia científica** - um guia básico para a iniciação científica. 2. ed. amp. São Paulo: Makron Books do Brasil, 1986.

BINS ELY, Vera Helena Moro; GERENTE, Melissa. **Acessibilidade nos Sítios Brasileiros de Preservação Histórica.** In: XIII CONGRESSO BRASILEIRO DE ERGONOMIA. 2004, Fortaleza. Anais do XIII Congresso Brasileiro de Ergonomia, 2004. CD-ROM.

BINS ELY et al. **Projeto de Espaços Livres Públicos de Lazer para Todos.** Anais do XI ENAPET: Encontro Nacional dos Grupos PET. UFSC, Florianópolis, Santa Catarina: 2006. Disponível em: <http://enapet.ufsc.br/anais/PROJETO_DE_ESPACOS_LIVRES_PUBLICOS_DE_LAZER_PARA_TODOS.pdf>. Acesso em: 28 ag. 2014.

BLESSA, Regina. **Merchandising no ponto-de-venda.** 5 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

¹⁰⁴ Normatizadas pela NBR 6023/2002.

BRASIL. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Brasília: CORDE, 2007. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=424&Itemid=>>. Acesso em: 17 jul. 2014.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis nº 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. 2004.

_____. **Decreto nº 6.844, de 7 de maio de 2009**. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, e dá outras providências. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6844.htm>. Acesso

_____. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.

_____. **Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937**. Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional.

_____. **Constituição [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

_____. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. 2000. Disponível em: <http://www.mpes.gov.br/anexos/centros_apoio/arquivos/15_21021124292362009_LEI%20N%C2%BA%2010.098-00.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2012

_____. **Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Paranaguá – Brasil**. Prefeitura Municipal. Paranaguá: 2011. Disponível em: <<http://www.cm-santarem.pt/ordenamento/projectos/Documents/4.%C2%BA%20Congresso%20Internacional%20da%20Rede%20CIUMED/MUNIC%C3%8DPIO%20DE%20PARANAGU%C3%81%20%20Plano%20de%20Mobilidade%20do%20Centro%20Hist%C3%B3rico%20de%20Paranagu%C3%A1.pdf>>. Acesso em: 28 set. 2012.

_____. Ministério do Turismo. **Programa Turismo Acessível**. 2009. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/17turismo_acessivel.html>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo: uma viagem de inclusão 2007/2010**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006a.

_____. Ministério das Cidades. **Programa Brasil Acessível - Construindo a cidade acessível**. Caderno 2. 1 ed. Brasília, DF, 2006b.

_____. Ministério da Cultura. Programa Monumenta. **Regulamento Operativo no 1.200/OC-BR**. Disponível em: <http://www.monumenta.gov.br/upload/RegulamentoOperativo_1160490107.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2015.

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Acesso em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Disponível em: 03 set. 2015.

CALVINO, Italo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1990.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal: Métodos e Técnicas para Arquitetos e Urbanistas**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007. 269p.

CASTRO, Amaro Muniz. **Centro Histórico de João Pessoa: ações, revitalização e habitação**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. UFPB: João Pessoa, 2006. Disponível em: <<http://www.ct.ufpb.br/pos/ppgecam/images/arquivos/dissertacoes/2004/02-2004.pdf>>. Acesso em: 18 set. 2012.

CAU. Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Bahia. **Denúncia sobre a condição de abandono do Centro Histórico de Salvador, Bahia, Brasil**. Salvador. 2015

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 2001.

COHEN, Regina. **Acessibilidade como princípio para a identificação urbana e a afetividade ambiental**. In: I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Simpósio Temático. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ, 2010. Disponível em: <<http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/105/105-695-2-SP.pdf>>. Acesso em: 21 maio 2013.

COPAC. Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa. **Projeto de Roteiro Turístico para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa**. João Pessoa: IPHAN, 2004.

COSTA, Ana Luiza Schuster da. **Perímetro De Proteção do Centro Histórico de João Pessoa: Três décadas de história**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa: 2009. Disponível em: <<http://www.ct.ufpb.br/pos/ppgecam/images/arquivos/dissertacoes/2007/02-2007.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2013.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 2000.

DISCHINGER, Marta; BINS ELY, Vera H. M; PIARDI, Sonia M. D. G.. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos**. Florianópolis: Ministério Público do Estado de Santa Catarina, 2012. 161 p.: il., tabs., mapas.

DISCHINGER, Marta; LUZ, Greyce Kelly; BRANDÃO, Milena de Mesquita; BINS ELY, Vera Helena Moro. **A Importância do Desenvolvimento de Métodos de Avaliação de Acessibilidade Espacial** – Estudo de caso no Colégio de Aplicação – UFSC. In: NUTAU 2006. **Anais...** Disponível em <<http://arq.ufsc.br/petarq/wp-content/uploads/2008/02/nutau-22.pdf>>. Acesso em: 24 set. 2012.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, R. **Proposta de Metodologia de Avaliação da Acessibilidade aos Espaços de Ensino Fundamental**. In: Anais NUTAU 2006: Demandas Sociais, Inovações Tecnológicas e a Cidade. São Paulo, USP: 2006.

DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. **A Acessibilidade como Fator de Construção do Lugar**. In: LOPES et al. (Orgs.). *Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil*. São Paulo: Ed. Annablume, 2010. p. 81 - 94.

_____. **Segregação e Exclusão Sócio-Espacial: a Questão dos Portadores de Deficiência Física**. In: VI Encontro Nacional da ANPUR, 1995, **Anais...** Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1660/1634>>. Acesso em: 24 fev. 2014.

_____. **Research and Teaching of Accessibility and Universal Design on Brazil: Hindrances and Challenges in a Developing Country**. In: Nasar, J.; Evans-Cowley, J. (Org.). *Universal Design and Visitability: from Accessibility to Zoning*. 1 ed. Columbus: National Endowment for the arts, 2007, p. 115-146. Disponível em: <<https://kb.osu.edu/dspace/bitstream/handle/1811/24833/UniversalDesign%26Visitability2007largePrint.pdf?sequence=5>>. Acesso em: 04 fev. 2014.

_____. **Pesquisa e Projeto de Espaços Públicos: rebatimentos e possibilidades de inclusão da diversidade física no planejamento das cidades**. In: PROJETAR 2005 – II Seminário sobre Ensino e Pesquisa em Projeto de Arquitetura. Anais... Rio de Janeiro: UFRJ, 2005. Disponível em: <<http://projedata.grupoprojetar.ufrn.br/dspace/bitstream/123456789/1326/1/214%20DUARTE%20%26%20COHEN.PDF>>. Acesso em: 01 fev. 2014.

FERREIRA, Luís Oscar. **Patrimônio Cultural e Acessibilidade** - As intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005. Tese de Doutorado. Programa de Pesquisa e Pós-graduação - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: Universidade de Brasília. Brasília, 2011. Disponível em: <http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/title/patrim%C3%B4nio-culturalacessibilidade-as-interven%C3%A7%C3%B5es-do-programa-monumenta-2000-2005/id/54522103.html>. Acesso em: 09 jun. 2014.

FERNANDINO, Sandra Fagundes. **Acessibilidade ambiental: das disposições legais à inclusão espacial das pessoas com deficiência**. In: IV SEMINÁRIO INTERNACIONAL.

FISCHER, Nilton Bueno. Prefácio. In: REGO, Nelson, MOLL Jaqueline e AIGNER, Carlos. (Org.). **Saberes e Práticas na Construção de Sujeitos e Espaços Sociais: Educação, Geografia, Interdisciplinaridade**. Porto Alegre: UFRGS, 2006.

GERENTE, Melissa M. **Introduzindo diretrizes de projeto para a acessibilidade em sítios históricos a partir do estudo de São Francisco do Sul**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação, UFSC, 2005. 165 p.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991. 207 p.

GIULIANI, M. V. (2004). **O lugar do apego nas relações pessoas ambiente**. In Tassara, E. T., Rabinovich, E. P., & Guedes, M.C., *Psicologia e ambiente*. São Paulo: Educ.

GOMES, P. C. da C.. **A condição urbana: ensaios de geopolítica na cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002, 304 p.

GONÇALVES, Teresinha Maria. **Cidade e poética: um estudo de psicologia ambiental sobre o ambiente urbano**. Ijuí: Unijuí, 2007.

GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA, 2004. **Decreto Estadual nº 25.138**, de 28 de junho de 2004. Diário Oficial do Estado da Paraíba de 29 de junho de 2004.

_____. 1982. **Decreto Estadual nº 9.484**, de 13 de maio de 1982. Diário Oficial do Estado da Paraíba de 13 de maio de 1982.

GRAUMANN, C. F. (1983). **On multiple identie**. International Social Science Journal, 35: p. 309-321.

GUEDES, Rafaela Mabel Silva. **A Cidade Alta como Paisagem - Repensando a conservação do Centro Histórico de João Pessoa**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2012. Disponível em: <tede.biblioteca.ufpb.br/handle/tede/305>. Disponível em: 09 jul. 2015.

GUIMARÃES, Elom Alano; DISCHINGER, Marta; BRANDÃO, Milena de Mesquita; RIGO, Walmir. **Passeios Acompanhados – método investigativo de leitura e compreensão do espaço construído através de interface usuário-pesquisador**. In: 6º ERGODESING, 2006. CD-ROM.

GUTIÉRREZ, Mônica L. Franch; QUEIROZ, Tereza Correia da. **Bairros de João Pessoa e suas Praças: encontros e desencontros nos processos de requalificação**. In: Jovanka Baracuhy C. Scocuglia (Org.). *Cidade, Cultura e Urbanidade*. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2012. 416p.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/popul/default.asp?t=3&z=t&o=25&u1=1&u2=1&u3=1&u4=1&u5=1&u6=1>>. Acesso em: 11 mar. 2012.

_____. 2012. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=pb#>>. Acesso em: 18 nov. 2013.

_____. 2012. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/economia_tur_20032007/default.shtm>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. 2013. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <[http://cidades.ibge.gov.br/painel/populacao.php?lang=&codmun=250750&search=p araiba|joao-pessoa|infograficos:-evolucao-populacional-e-piramide-etaria](http://cidades.ibge.gov.br/painel/populacao.php?lang=&codmun=250750&search=p%20araiba%20joao-pessoa|infograficos:-evolucao-populacional-e-piramide-etaria)>. Acesso em: 05 dez. 2013.

_____. 2014. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/Z20>>. Acesso em: 15 set. 2015.

ICOMOS. Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios. **Carta de Veneza**, maio de 1964. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. Cartas Patrimoniais. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p.91-103.

_____. Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios. **Carta de Burra**, 1980. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. Cartas Patrimoniais. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

INDOVINA, F. **O Espaço público-tópicos sobre a sua mudança**. Revista Cidades, Comunidades e Territórios, Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), n.5, p.119-123, 2002. Disponível em <<http://cidades.dinamiacet.iscte-iul.pt/index.php/CCT/article/view/189>>. Acesso em: 10 fev. 2014.

IPHAN. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa n.º 1**. Diário Oficial de 25 de novembro de 2003, Seção 1. 2003. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=355>>. Acesso em: 15 mar. 2012.

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portal do IPHAN: Tombamento**. 2014a. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17738&sigla=Institucional&retorno=paginaInstitucional>>. Acesso em: 27 mar. 2013.

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portal do IPHAN: Referencial Estratégico**. 2014b. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=15145&retorno=paginaInstitucional>>. Acesso em: 28 ag. 2014.

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portal do IPHAN: Superintendências Estaduais**. 2014c. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=12737&retorno=paginaInstitucional>>. Acesso em: 28 ag. 2014.

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portal do IPHAN: Superintendências Estaduais**. 2014e. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=12737&retorno=paginaInstitucional>>. Acesso em: 28 ag. 2014.

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. 2014d. Organização de Sandra Bernardes Ribeiro – Brasília: IPHAN, 2014. 120 p. (Cadernos Técnicos; 9).

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Programa Nacional de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Áreas Tombadas**. 2010. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16598&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia>>. Acesso em: 09 mar. 2012.

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Cartas Patrimoniais - Normas de Quito de 1967**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

_____. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Cartas Patrimoniais - Declaração de Amsterdã de 1975**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

KOPEC, Dak. **Environmental Psychology for design**. New York: Fairchild Publications Inc., 2006.

LAKATOS, Eva Maria & MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa**. 3 ed. São Paulo: Editora Atlas, 1996.

LIMA, Deyseane Maria Araújo; BOMFIM, Zulmira Áurea Cruz. **Vinculação afetiva pessoa-ambiente: diálogos na psicologia comunitária e psicologia ambiental**. In: Revista PsiCo. Porto Alegre, PUCRS, v. 40, n. 4, pp. 491-497, out./dez. 2009. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistapsico/article/view/4711/4936>>. Acesso em: 04 mar. 2014.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção Cidades)

MACE, R.; HARDIE, G.; PLACE, J. **Accessible Environments: Toward Universal Design**. In: PREISER, W., VISCHER, J., WHITE, E. Design intervention: toward a more humane architecture. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991. 374p.

MACEDO, S. S. **Espaços livres**. In: Paisagem e ambientes ensaios. São Paulo: FAUSP, 1995. V 7. p. 15-56.

MACHADO, L. M. C. P. **A Serra do Mar Paulista: um estudo de paisagem valorizada**. Tese (Doutorado). Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Campus Rio Claro – SP, 1988. 312 p.

MAGALHÃES S. F. **Ruptura e Contiguidade - a cidade na incerteza**. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <http://www.if.ufrj.br/~coelho/ruptura_e_contiguidade.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2014.

MAMEDE, Lia. **Visitabilidade-Vivenciabilidade em Assentamento Informais** – um estudo da acessibilidade de percursos urbanos no Conjunto Santa Terezinha em Fortaleza – CE. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011. Disponível em:

<http://repositorio.ufrn.br:8080/jspui/bitstream/1/11505/1/LiaCM DISSERT_ate_92.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2014.

MARTÍN, A., HERNÁNDEZ, B., & RUIZ, C. (2006). **Influencia de las condiciones ambientales en el apego y la identidad con el bairro**. In Martín, R., Berenger, J., & Corraliza, J. A. (Org.). *Medio Ambiente, Bienestar Humano Y Responsabilidad Ecológica*. IX Congreso de Psicología Ambiental, España.

MARTÍNEZ-CAMPOS, Luis Armada. **La accesibilidad como motor de la rehabilitación y desarrollo urbano de Madrid**. In: *Ingeniería y territorio*, ISSN 1695-9647, N.º. 63, 2003. Exemplar dedicado a: Accesibilidad universal. p. 68-73.

MELO, *et al.* **Centro histórico de João pessoa: dos vazios urbanos para um planejamento urbano**. Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos: Porto Alegre, 2010. Disponível em: <<http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=3384>>. Acesso em: 05 jun. 2015.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Phénoménologie de la perception**. Paris, PUF. 1945.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento científico: pesquisa qualitativa em saúde**. 2a edição. São Paulo/Rio de Janeiro: Hucitec-Abrasco, 1994.

MONTEIRO, Karina. **Revitalização do Pelourinho**. Entrevista concedida por Karina Monteiro ao Programa Sob Medida - Rádio Metrôpole, Salvador, em 08 de junho de 2013.

MOSER, G. **Psicologia Ambiental**. Estudos de Psicologia 1998, 3(1), 121-130. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/epsic/v3n1/a08v03n1.pdf>>. Acesso em: 04 mar. 2014.

MOSER, G. (2001) **Psicologia Ambiental no novo milênio: Integrando a dinâmica cultural e a dimensão temporal**. In Tassara, E. (Org.). *Panoramas interdisciplinares para uma psicologia ambiental do urbano*. São Paulo: EDUC.

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. **Espaço Público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências**. Revista eletrônica: Estudos e Pesquisas em Psicologia, UERJ, Rio de Janeiro, ANO 9, N.2, P. 265-291, 2º SEMESTRE DE 2009. Disponível em: <<http://www.revispsi.uerj.br/v9n2/artigos/pdf/v9n2a02.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2014.

NEGRELOS, Eulália Portela. **Remodelação urbana em São Paulo e Madrid na transição democrática: contrastes históricos**. In: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo – SHCU. Vol. 5, N.º. 6, 1998.

NOBRE, Eduardo A. C.. **Intervenções Urbanas em Salvador: turismo e “gentrificação” no processo de renovação urbana do Pelourinho**. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, 10, 2003, Belo Horizonte. Cidade, planejamento e gestão urbana: história das idéias [sic], das práticas e das representações. Anais do X Encontro Nacional da

ANPUR. Belo Horizonte: ANPUR, 2003. v. 10. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e_nobre/intervencoes_urbanas_Salvador.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2014.

NORA, Pierra. **Entre história e memória**: a problemática dos lugares. Revista Projeto História. São Paulo, v. 10, p. 7-28, 1993.

OKAMOTO, J. **Percepção Ambiental na Arquitetura e na Comunicação**. São Paulo Ed. Mackenzie. 2002

ONU. Organização Nações Unidas, 2006. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-e-as-pessoas-com-deficiencia/>>. Acesso em: 23 fev. 2014.

PAIVA, Ellaine K. Gama. **Acessibilidade e Preservação em Sítios Históricos**: O Caso de São Luís do Maranhão. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Distrito Federal, 2009. Disponível em: <http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/4178/1/2009_EllayneKellyGamadePaiva_ate_pag_92.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2012.

PARAIBA. Lei nº 7.714, de 28 de dezembro de 2004. Disponível em: <<http://www.asdef.com.br/innova/assets/leiestadual/7714acessibilidade.pdf>>. Acesso em: 04 out. 2013.

PEDROSA, Patrícia Coelho. **Significância Cultural Como Critério Para Conservação Do Patrimônio Mundial**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. Pernambuco: 2011. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufpe.br/jspui/handle/123456789/3634>>. Acesso em: 28 jun. 2014.

PASSAFARO, Edson Luís. **Guia Prático de Acessibilidade em Edificações**. Publicação da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) da Secretária da Habitação e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura do Município de São Paulo (SEHAB). 2. Ed. São Paulo, 2002. Disponível em: <http://stkasturismo.com.br/leis_pdf/A-53.pdf>. Acesso em: 04 mar. 2014.

PORTELA, Marcella. **Acessibilidade Física do Idoso ao Espaço Público Urbano**: estudo de caso em praças da cidade de João Pessoa - PB. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Paraíba: João Pessoa, 2011.

PRADO, Adriana. RODRIGUES, Juçara. ALMEIDA, Vera. **Cidade e Velhice – Desafios e Possibilidades**. In: LOPES et al. (Orgs.). Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Ed. Annablume, 2010, p. 57 - 67.

PMJP. Prefeitura Municipal de João Pessoa. **Plano Diretor da Cidade de João Pessoa**. Lei Complementar n.º 3, de 30 de dezembro de 1992.

_____. Prefeitura Municipal de João Pessoa. **Lei do Plano Diretor da Cidade de João Pessoa**. 1994.

_____. Prefeitura Municipal de João Pessoa. **Memorial Descritivo do Projeto de Sinalização para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa**. João Pessoa: Secretaria Executiva de Turismo, 2004.

POL, E. (1996). **La apropiación del espacio**. In L. Iñiguez & E. Pol (Orgs.), *Cognición, representación y apropiación del espacio* 328 heleNiRa FoNsêca de aleNcaR e José célio FReiRe Revista Mal-estaR e subjetividade – FoRtaleza – vol. vii – Nº 2 – p. 305-328 – set/2007 (Monografies Psico-socio-ambientals, n. 9, pp. 45-62). Barcelona, España: Universitat de Barcelona.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ed. Ática, 1993.

REGO, N. (Org.); MOLL, J. (Org.); AIGNER, C. H. DE O. (Org.) **Saberes e práticas na construção de sujeitos e espaços sociais** - Educação, geografia, interdisciplinaridade. 1. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006. 342p.

REMESAR, Antoni, et al. **Do Objecto ao Projecto** – Manual de Boas Práticas de Mobiliário Urbano em Centros Históricos. 2 ed. Lisboa: Centro Português de Design, 2005. p. 22. Disponível em: <<http://www.almeirim.pt/catalogo/plinkres.asp?Base=ISBD&Form=COMP&StartRec=0&RecPag=5&NewSearch=1&SearchTxt=%22AU%20Remesar%2C%20Antoni%22%20%2B%20%22AU%20Remesar%2C%20Antoni%24%22>>. Acesso em: 22 dez. 2013.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso et al. **Walkthrough**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2007.

RIENMAN, J.; Franzke, M.; Redmiles, D.. **Usability Evaluation with the Cognitive Walkthrough**. ACM CHI '95 Proceedings, 1995. Disponível em: <http://www.sigchi.org/chi95/proceedings/tutors/jr_bdy.htm>. Acesso em: 04 mar. 2014

SANTOS, Milton. **Território e cidadania, Curso de acessibilidade**: um novo olhar sobre a cidade. Projeto Município e Acessibilidade da Área de Desenvolvimento, Recife. 2004.

SARMENTO, Bruna Ramalho; MATIAS, Emanoella Bella Sarmiento S. E.; COSTA, Angelina Dias Leão. **Acessibilidade em Sítios Históricos**: avaliando o Centro de João Pessoa – PB. 2012.

SASSAKI, Romeu K.. **Inclusão**: Construindo uma Sociedade para Todos. 6 ed. Rio de Janeiro: WVA Editora, 2005. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/56632330/Construindo-Uma-Sociedade-Para-Todos-Livro-Sasaki-1>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

SCHIVITZ, Thaís Bittencourt. **Acessibilidade**: Um Passo Para a Hospitalidade nos Meios de Hospedagem. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Hotelaria),

Faculdade de Comunicação Social da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2007.

SCHRAMM, W. **Notes on case studies for instructional media projects**. Working paper for Academy of Educational Development, Washington DC, 1971. Disponível em: <http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNAAD824.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2014.

SCHWARZ, Andrea; HABER, Jaques. **Guia Brasil para todos: Roteiro turístico e cultural para pessoas com deficiência**. São Paulo: Áurea, 2009. Disponível em: <http://www.skoob.com.br/livro/110779-guia_brasil_para_todos>. Acesso em: 10 mar. 2014.

SELLTIZ, Claire et al. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. Tradução de Maria Martha Hubner de Oliveira. 2ª edição. São Paulo: EPU, 1987.

SHIMOSAKAI, Ricardo. **Acessibilidade: indústria turística deve observar o potencial do Mercado**. In: Brasilturis Jornal. Matéria publicada em 27/01/2014. Disponível em: <<http://www.brasilturis.com.br/noticias.php?id=15006¬icia=acessibilidade-industria-turistica-deve-observar-o>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

SIME, J. D. (1986). **Creating places or designing spaces?** Journal of Environmental Psychology. P. 49-63.

SOCIEDADE INCLUSIVA PUC MINAS - PROPOSTAS E AÇÕES INCLUSIVAS: IMPASSES E AVANÇOS, 2006, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, 17 a 20 de outubro de 2006. Disponível em: <<http://www.sociedadeinclusiva.pucminas.br/sem4/116.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2012.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Trad. Aniel Grassi. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005. 212 p. Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content/ABAAAfLBEAG/yin-estudo-caso-planejamento-metodos#>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

TCI – Touring Club Italiano. **Turismo e Mondo Rurale**. Atti del convegno. Ragusa-Modica, 23-25 Novembre 1989), Milano: TCI, 2001.

THIBAUD, Jean-Paul. **O dever ambiente do mundo urbano**. In: Coleção Redobra. Salvador: UFBA, 2012. Vol. 04. p. 30-36.

TINEM, Nelci; CARVALHO, Juliano Loureiro Celino Moraes de; MARTINS, Carla Gisele Macedo Santos. **Para além da dicotomia Cidade Alta/ Cidade Baixa: um estudo historiográfico da forma urbana em João Pessoa (PB)**. In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR. Salvador: Bahia. 2005

TUAN, Yi-Fu. Espaço e Lugar. **A Perspectiva de Experiência**. São Paulo: Difel, 1983. Disponível em: <http://www.4shared.com/office/dpf27wAQ/ESPAO_E_LUGAR_-_A_perspectiva_.html>. Acesso em: 02 mar. 2014.

VARGAS et. al. **Intervenções em Centros Urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2006.

VASCONCELLOS, Beatriz Cunha de. **A construção de um método para avaliação do ambiente construído**. Tese de Doutorado. Programa de PósGraduação em Engenharia Civil, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2011. 220f.

APÊNDICE A: ENTREVISTAS

ENTREVISTA – ÓRGÃO PATRIMONIAL ESTADUAL - IPHAEP

Entrevistados

Maria Fátima Cavalcante, Coordenadora Administrativa.

Roseane Coutinho, Chefe da Divisão de Cadastramento e Tombamento.

Data: 08/05/2013

- Qual a participação que o IPHAEP teve sobre o planejamento do Roteiro Turístico para Pedestres?
- Os órgãos envolvidos (IPHAN e PMJP) solicitaram a contribuição/opinião desse Órgão em alguma tomada de decisão do projeto do RTP?
- O RTP não contempla os monumentos estaduais. O que dizer disso?
- Qual a importância teria o RTP para a promoção do patrimônio estadual?
- O que falar sobre a comunicação/interação do IPHAN com o IPHAEP nesse e em outros projetos?

ENTREVISTA – ÓRGÃO PATRIMONIAL NACIONAL - IPHAN

Entrevistado

Cláudio Nogueira, Superintendente.

Data: 26/06/2013

- Qual a participação que o IPHAEP teve sobre o planejamento do Roteiro Turístico para Pedestres?
- O IPHAN solicitou a contribuição/opinião desse Órgão em alguma tomada de decisão do projeto do RTP?
- O RTP não contempla os monumentos estaduais. O que dizer disso?
- Qual a importância teria o RTP para a promoção do patrimônio estadual?
- O que falar sobre a comunicação/interação do IPHAN com o IPHAEP nesse e em outros projetos?
- O RTP afirma ter como objetivo proporcionar visitação ao Centro Histórico de João Pessoa e a seus monumentos, a partir do “acesso seguro e podendo ser utilizado por grupos de pessoas diversos”. O IPHAN tem conhecimento de como se deu e se dá o funcionamento deste Roteiro nessa área?
- Por que a acessibilidade não foi considerada como premissa de projeto, uma vez que é obrigatória sob o Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004)?
- O que dizer sobre o RTP e a contínua reprodução de espaços inacessíveis, especificamente na área do Centro Histórico de João Pessoa?
- Qual o posicionamento do IPHAN frente ao combate as barreiras/obstáculos existentes no Centro Histórico de João Pessoa?

ENTREVISTA – Secretaria de Turismo - PMJP

Entrevistado

Elzário Pereira, Ex-Secretário Executivo de Turismo (gestão de 2006-2012)

Data: 18/07/2013

- O que se pretendia com a implantação do RTP?
- Quais as premissas discutidas pelos órgãos envolvidos no planejamento do RTP?
- A questão da acessibilidade não foi questionada/levantada?
- O RTP afirma ter como objetivo proporcionar visitação ao Centro Histórico de João Pessoa e a seus monumentos, a partir do “acesso seguro e podendo ser utilizado por grupos de pessoas diversos”. A PMJP tem conhecimento de como se deu e se dá o funcionamento desse Roteiro nessa área?
- Como turismólogo, qual a sua preocupação diante do projeto? Posicionando-se como usuário/turista do Roteiro o que se faz necessário encontrar numa rota turística?
- Apesar de seguir o Manual de Sinalização Turística (2011), como identificado no Memorial Descritivo do Projeto (ANEXO A), não houve uma discussão/questionamento sobre a implantação das placas contidas no Roteiro, bem como se as informações expostas sanariam as necessidades de “grupos diversos de pessoas”?
- O Decreto-Lei 5.296 (BRASIL, 2004) não foi considerado no planejamento e concepção do RTP, mesmo sendo Lei. Não deveria ser importante tê-lo considerado, de forma a incluir e permitir o acesso de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida a esse Roteiro?

- Na época (2008) houve discussão sobre a necessidade de projetos complementares?
- Diante de tudo exposto, o RTP cumpre com a função a que se destinou?
- O que dizer sobre o RTP e a contínua reprodução de espaços inacessíveis, especificamente na área do Centro Histórico de João Pessoa?
- O RTP pode ser considerado como uma ação positiva para a cidade de João Pessoa e em específico, para o seu Centro Histórico?

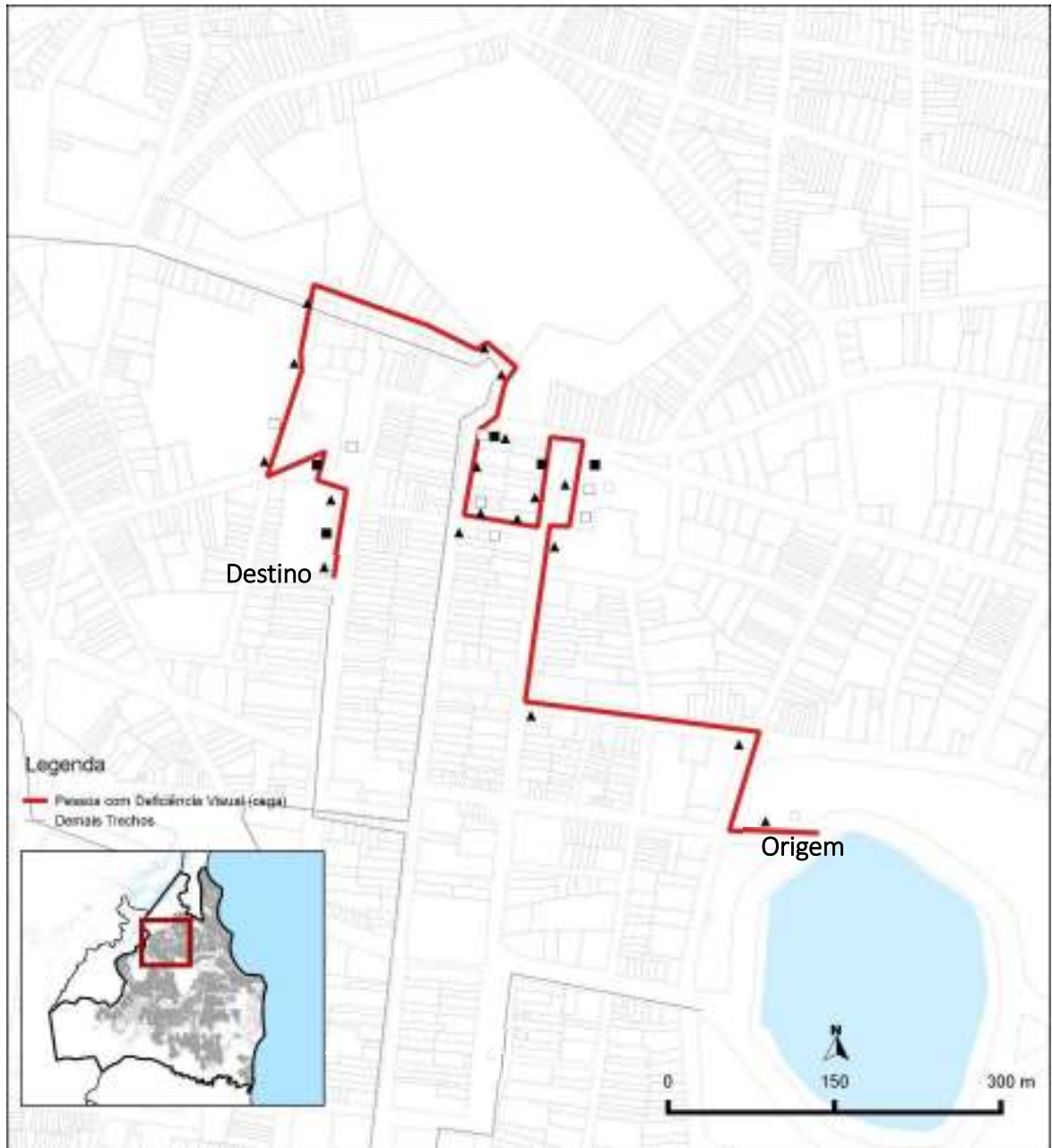
APÊNDICE B: PASSEIOS ACOMPANHADOS

MAPA PASSEIO ACOMPANHADO – ROTEIRO CIDADE ALTA/TRECHO 1

Usuária: Pessoa com Deficiência Visual (cega) **Data:** 07/09/2014

Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa

Origem: Lagoa (Parque Solón de Lucena)
Destino: Mosteiro de São Bento



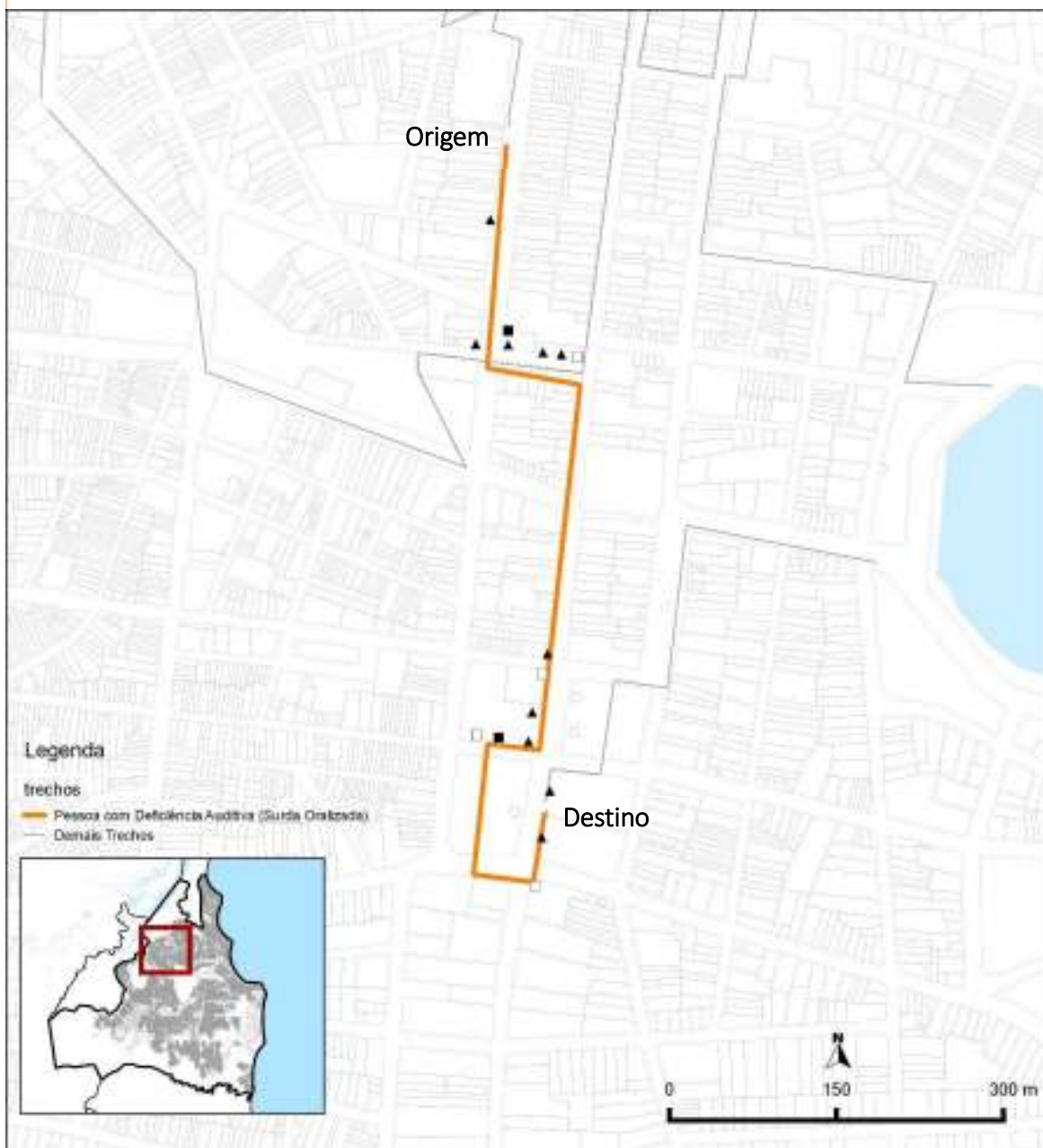
MAPA PASSEIO ACOMPANHADO – ROTEIRO CIDADE ALTA/TRECHO 2

Usuária: Pessoa com Deficiência Auditiva (surda oralizada) **Data:** 12/10/2014

Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa

Origem: Mosteiro de São Bento

Destino: Anexo Administrativo (Tribunal de Justiça)



MAPA PASSEIO ACOMPANHADO – ROTEIRO CIDADE ALTA/TRECHO 3

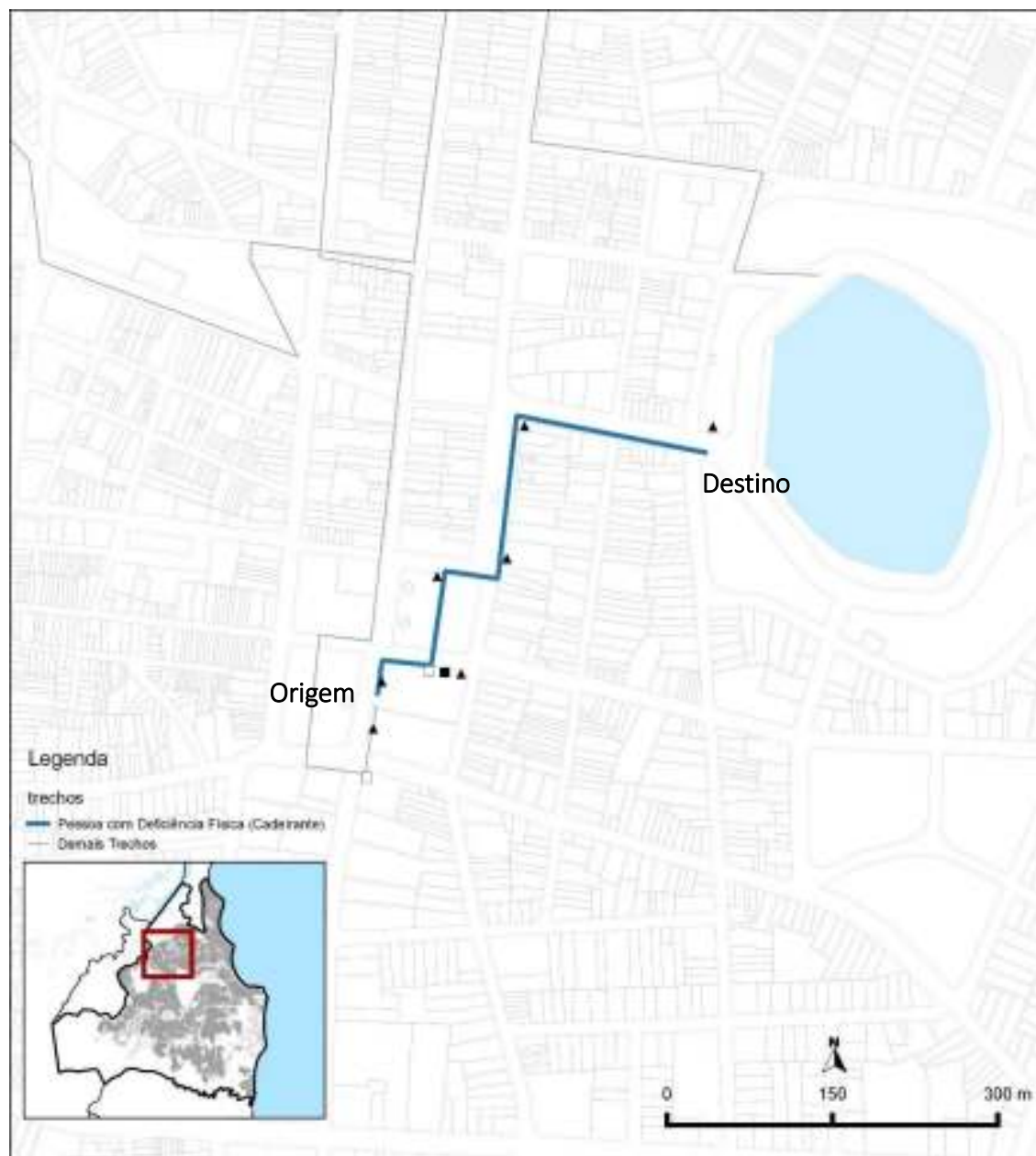
Usuária: Pessoa com Deficiência Física (cadeirante)

Data: 26/10/2014

Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa

Origem: Fórum xx

Destino: Esquina da Rua Padre Meira



MAPA PASSEIO ACOMPANHADO – ROTEIRO CIDADE BAIXA/TRECHO 4

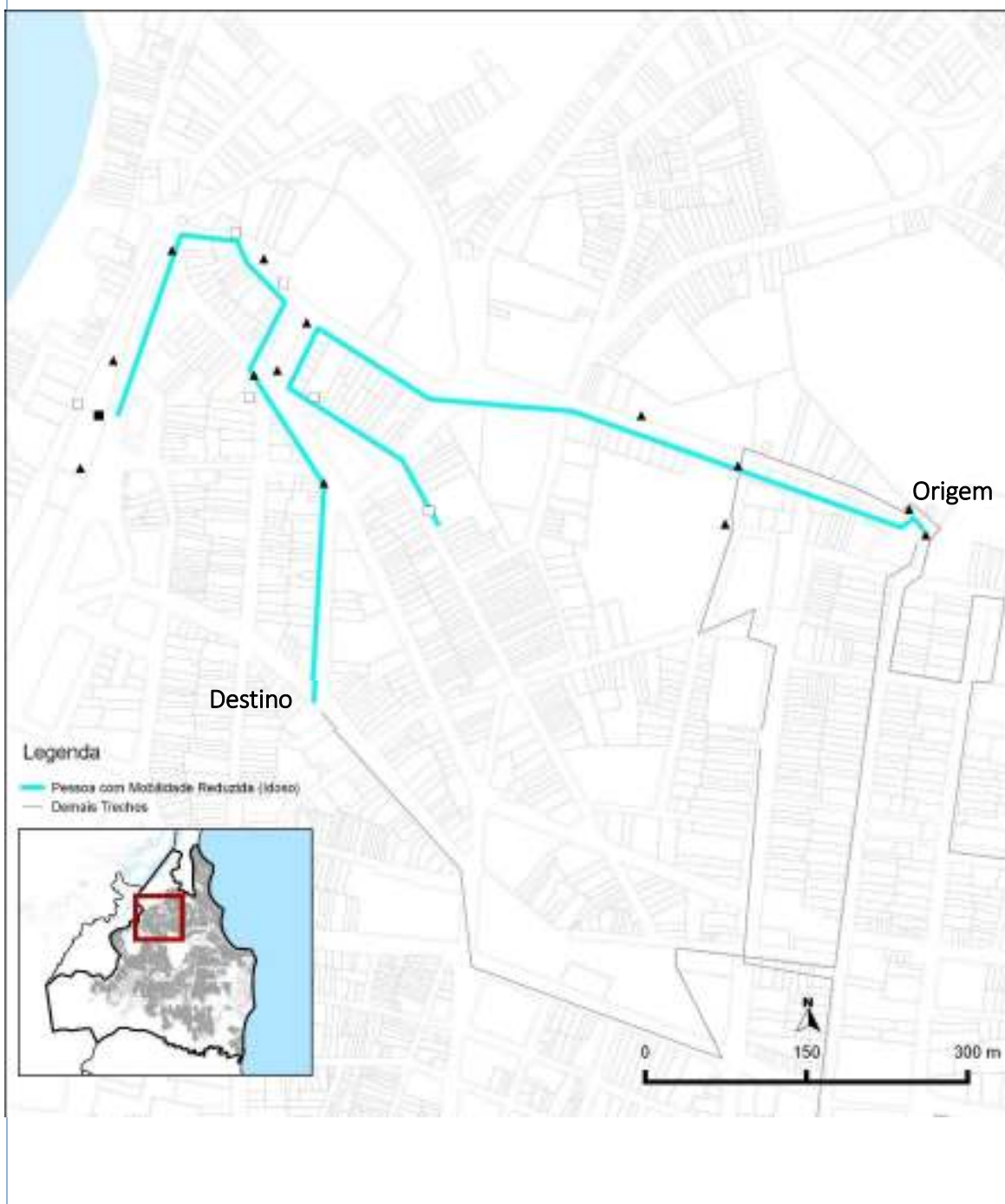
Usuário: Mobilidade Reduzida (Idoso)

Data: 21/09/2014

Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa

Origem: Ladeira de São Francisco

Destino: Esquina da Rua Barão do Triunfo



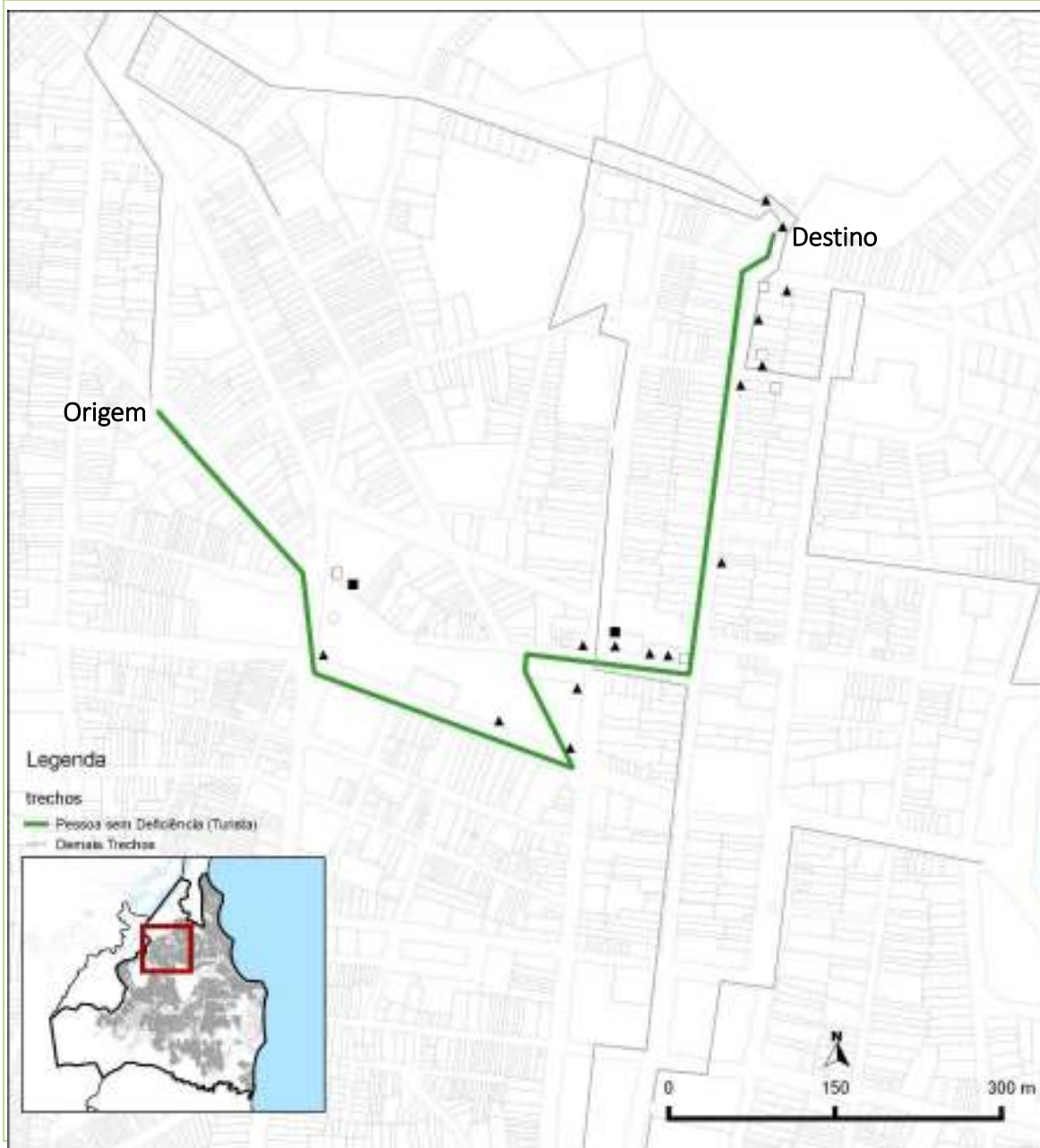
MAPA PASSEIO ACOMPANHADO – ROTEIRO CIDADE BAIXA/TRECHO 5

Usuário: Turista (não contato com a área) **Data:** 05/10/2014

Local: RTP – Centro Histórico de João Pessoa

Origem: Esquina da Rua Barão do Triunfo

Destino: Largo de São Francisco



APÊNDICE C: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Prezado (a) Senhor (a) _____

A pesquisa intitulada: A Inserção de Acessibilidade em Áreas Tombadas: o Roteiro Turístico para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa – PB está sendo desenvolvida por Emanoella Bella Sarmento Salgueiro Eliziário Matias, aluna do Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Angelina Dias Leão Costa.

O objetivo do estudo é avaliar a acessibilidade do Roteiro Turístico para Pedestres existente no Centro Histórico de João Pessoa - PB, através da identificação de sua integração espacial, da caracterização física dos percursos e da avaliação do usuário.

A finalidade deste trabalho é contribuir para o planejamento e/ou reestruturação do sistema de acesso e circulação de pedestres nos espaços públicos livres deste Centro Histórico.

Solicitamos a sua colaboração para a realização de passeio acompanhado e entrevistas, como também sua autorização para apresentar os resultados deste estudo em eventos da área e publicar em revista científica. Por ocasião da publicação dos resultados, seu nome será mantido em sigilo. Informamos que essa pesquisa não oferece riscos.

Esclarecemos que sua participação no estudo é voluntária e, portanto, o (a) senhor (a) não é obrigado (a) a fornecer as informações e/ou colaborar com as atividades solicitadas pela Pesquisadora. Caso decida não participar deste estudo, ou resolver a qualquer momento desistir do mesmo, não sofrerá nenhum dano.

A pesquisadora estará a sua disposição para qualquer esclarecimento que considere necessário em qualquer etapa da pesquisa.

Diante do exposto, declaro que fui devidamente esclarecido (a) e dou o meu consentimento para participar da pesquisa e para publicação dos resultados. Estou ciente que receberei uma cópia desse documento.

Assinatura do Participante da Pesquisa ou
Responsável Legal

Caso necessite de maiores informações sobre o presente estudo, favor ligar para a pesquisadora: Emanoella Bella Sarmento S. E. Matias - Telefone: (83) 8640-5629.

Centro de Tecnologia
Campus Universitário I - UFPB
João Pessoa – PB

Atenciosamente,

Assinatura da Pesquisadora Responsável

**ANEXO A: MEMORIAL DESCRITIVO DO PROJETO DE SINALIZAÇÃO PARA
PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE JOÃO PESSOA**

MEMORIAL DESCRITIVO DO PROJETO DE SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE JOÃO PESSOA

PMJP. Prefeitura Municipal de João Pessoa. **Memorial Descritivo do Projeto de Sinalização para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa.** João Pessoa: Secretaria Executiva de Turismo, 2004.

1. Introdução

A Prefeitura Municipal de João Pessoa apresenta à Caixa Econômica Federal, através deste, o Projeto de Sinalização Turística para Pedestres no Centro Histórico de João Pessoa/Paraíba. O referido projeto contemplará a colocação de 161 placas de sinalização turística, sendo 78 placas direcionais, 07 placas de bronze indicando os monumentos federais, 28 placas internas de monumento, 34 placas externas de monumento e 14 placas de mirante/área tombada. O projeto consiste na sinalização dos atrativos culturais e das indicações de roteiros para pedestres passíveis de serem percorridos e que possibilitem a visitação do acervo patrimonial histórico-urbano localizado no centro histórico da cidade.

2. Abrangência e Antecedentes

O projeto ora proposto será realizado numa fatia do Centro Histórico de João Pessoa, tomando como base dois roteiros, Cidade Baixa e Cidade Alta, com o objetivo de implantação de sinalização de orientação turística para que o visitante possa ter a opção de um roteiro alto-guiado, através da implantação da Sinalização de Orientação Turística para Pedestres como processo de informação e sensibilização do turista/visitante e da população da cidade, permitindo que eles se localizem com facilidade e realizem o maior número possível de deslocamentos a pé, em roteiro estruturado de visitação.

Em decorrência de todo o processo histórico de consolidação da conquista portuguesa no Brasil, João Pessoa nasce como a 3ª cidade do Brasil. A partir do final do Século XVI, portanto, começa a ser formado o acervo histórico e artístico edificado que compõe na atualidade o Centro Histórico de João Pessoa. O início do reconhecimento da importância deste acervo inicia-se em 1938 com o tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, dos seus primeiros edifícios como monumentos nacionais, e consolida-se em 1982 quando é delimitado o Centro Histórico inicial de João Pessoa pelo Instituto Histórico e Artístico do Estado da Paraíba – IPHAEP.

A conservação do patrimônio cultural desperta forte interesse turístico e traz um crescente entendimento de que o patrimônio pode viabilizar o desenvolvimento econômico e social de uma localidade. A produção cultural local deve ser respeitada pela sociedade para que as futuras gerações tenham consciência da importância da preservação da nossa memória.

Assim sendo, torna-se necessário apresentar de forma dinâmica e prazerosa os percursos a serem realizados pelo Centro Histórico a seus visitantes. Dessa maneira, preserva-se as características, a peculiaridade e a diversidade cultural, garantindo o acesso das pessoas a lugares que certamente irão enriquecer a sua experiência de vida. Portanto, ao promover um roteiro que permita ao visitante ter contato com o patrimônio preservado e devidamente sinalizado, com placas indicativas e informativas, possibilita-se um maior conhecimento acerca da história local, facilitando o caminho a ser percorrido.

O que atualmente chama-se de Centro Histórico é um conjunto urbano formado por núcleos que historicamente se desenvolveram de forma paralela, desde o início da colonização e com funções diferenciadas. De um lado a Cidade Baixa que foi o início do núcleo econômico e arquitetônico da cidade, tendo como ponto forte a utilização do Porto do Capim propiciando o escoamento da produção bem como a Associação Comercial, responsável em gerir o escoamento da produção e de outro a Cidade Alta, área considerada

mais nova, mais cuidadosamente planejada, onde se encontra as sedes dos poderes executivo, judiciário e legislativo.

A Comissão Permanente de Desenvolvimento do Centro Histórico de João Pessoa junto com a Secretaria Executiva de Turismo de João Pessoa (SETUR/JP) discutiram e planejaram a construção de dois roteiros para ser realizado alto-guiadamente pelos visitantes do Centro Histórico da cidade: Roteiro Cidade Alta e Roteiro Cidade Baixa. Ambos pensados a partir de premissas de facilidade de pontos de ônibus e estacionamento, acessibilidade adequada para garantir uma tranqüila circulação dos pedestres e continuidade e ordenamento das mensagens das placas direcionais.

O projeto proposto trás à memória dos seus praticantes uma parcela considerável da história da Cidade de João Pessoa, uma vez que, o mesmo pode percorrer monumentos que ditam desde os tempos áureos de início da colonização da Paraíba, passando por tempos de lutas, de mudanças e de consolidação da cidade como a se conhece hoje. Através das placas interpretativas (placas externas de monumento, placas internas de monumento, placas de mirante e placas de área tombada) o visitante poderá se abastecer de diversas informações a respeito de datas de construção dos monumentos, estilos arquitetônicos, o que se passava em dada época, etc. Estes recortes ao longo dos dois percursos traçam a real história de construção e consolidação da história da Cidade de João Pessoa.

2.1 Descrição dos Roteiros

2.1.1 Roteiro Cidade Baixa

O Roteiro Cidade Baixa se inicia no Largo de São Frei Pedro Gonçalves com a possibilidade de se descer à Estação Ferroviária (CBTU) ou seguir em direção à Praça Antenor Navarro dando seqüência ao roteiro. A seguir as ruas e praças por onde o pedestre caminhará dentro deste roteiro: Praça Napoleão Laureano; Praça Quinze de Novembro; Ladeira de São Frei Pedro Gonçalves; Largo de São frei Pedro Gonçalves; Praça Antenor Navarro; Rua Maciel Pinheiro; Rua João Suassuna; Rua Cândido Pessoa; Rua Gama e Melo; Rua Barão do Triunfo; Praça Pedro Américo; Rua Beaurepaire Rohan; Rua Padre Azevedo; Praça Aristides Lobo; Avenida Guedes Pereira; Rua Peregrino de Carvalho; Rua General Osório; Rua Duque de Caxias; Rua Dom Ulrico; Largo da Igreja de São Francisco; Ladeira de São Francisco; Pça. Antônio de Pádua; Rua Henrique Siqueira; Rua da Areia; Praça Antenor Navarro; Rua Padre Antônio Pereira.

Os monumentos a serem visitados dentro do Roteiro Cidade Baixa são os seguintes: Estação Ferroviária; Hotel Globo; Praça Antenor Navarro; Associação Comercial; Teatro Santa Roza; Praça Pedro Américo; Batalhão da Polícia Militar da Paraíba; Antigo Prédio dos Correios (Paço Municipal); Comando Geral da Polícia Militar da Paraíba; Praça Aristides Lobo; Grupo Escolar Tomaz Mindêlo; Praça Rio Branco (Antigo Pelourinho); Casa do Erário; Fábrica de Vinhos Tito Silva; Loja Maçônica Grande Oriente; Casa da Pólvora; Solar do Conselheiro; Academia Paraibana de Letras; Centro Cultural São Francisco; Antiga Casa dos Padres.

2.1.2 Roteiro Cidade Alta

O Roteiro Cidade Alta tem seu início e seu término no Parque Solon de Lucena, porém em pontos diferentes. A seguir as praças e ruas por onde o pedestre caminhará dentro deste roteiro: Parque Solon de Lucena; Rua Santo Elias; Rua Eliseu César; Rua; Barão do Abiaí; Avenida Visconde de Pelotas; Praça Dom Aduato; Rua Conselheiro Henrique; Rua Duque de Caxias; Rua Dom Ulrico; Largo da Igreja de São Francisco; Ladeira de São Francisco; Travessa São Francisco; Praça Dom Úlrico; Avenida General Osório; Rua Peregrino de Carvalho; Rua Duque de Caxias; Praça Venâncio Neiva (Pavilhão do Chá); Rua Marechal Almeida; Praça João Pessoa; Rua Santo Elias; Avenida Padre Meira; Praça 1817.

Os monumentos a serem visitados no Roteiro Cidade Alta são os seguintes: Parque Solon de Lucena; Igreja do Carmo; Palácio Episcopal; Casarão 34; Casarão dos Azulejos; Solar do Conselheiro; Academia Paraibana de Letras; Centro Cultural São Francisco; Tribunal de Justiça; Casa da Pólvora; Antigo Colégio Nossa Senhora das Neves; Igreja Nossa Senhora das Neves; Igreja de São Bento; Maçonaria Branca Dias; Casa de Virgílio da Gama; Biblioteca

Pública; Casa de Peregrino de Carvalho; Igreja Nossa Senhora da Misericórdia; Faculdade de Direito; Palácio da Redenção; Praça Venâncio Neiva (Pavilhão do Chá); Academia de Comércio Eptácio Pessoa; Antiga Casa dos Padres.

3. Público Alvo

Visto que não se trata apenas de um roteiro turístico, mas de um roteiro de reconhecimento e da valorização da história da cidade a partir da leitura das placas interpretativas e da visita aos diversos monumentos relacionados aos roteiros, o público alvo deste projeto se estende para toda comunidade local, que muitas vezes não se tem acesso às informações a respeito da história da cidade e, claro para os turistas que visitam frequentemente a cidade de João Pessoa e seu centro histórico.

4. Resultados Esperados

- Estruturar sinalização do percurso pelo centro histórico, através de placas indicativas e informativas;
- Possibilitar um maior conhecimento do acervo patrimonial por parte dos turistas e da população do município;
- Contribuir com a revitalização do centro histórico;
- Ordenar a circulação contribuindo para ampliar o fluxo turístico nas outras áreas que compõe o centro histórico;
- Incentivar e incrementar o segmento de turismo cultural na cidade.

5. Especificações Técnicas das Placas de Sinalização para Pedestre no Centro Histórico de João Pessoa/PB

5.1 Especificações Técnicas da Placa Direcional

5.1.1 Objetivo

Esta especificação fixa as condições exigíveis para o detalhamento, fortalecimento e implantação das placas direcionais do Projeto de Sinalização Turística para Pedestre no Centro Histórico de João Pessoa/PB.

5.1.2 Da Placa

Será ao todo a quantidade de 78 placas direcionais distribuídas ao longo dos dois roteiros: Cidade Alta e Cidade Baixa. A placa direcional pode ser usada em dois tamanhos dependendo do número de informações contidas nela: quando a placa contiver quatro ou menos informações recomenda-se a utilização de uma placa de (0,60 x 0,60)m e quando tiver mais de quatro informações recomenda-se utilizar o tamanho de (0,86 x 0,60)m (Figura 01)

Material

As placas são formadas por chapa ferro nº 18 de 86cmx60cm, divididos:

-parte superior de 20cmx60cm, com curvatura em diâmetro de 30cm;

-parte inferior 66cmx60cm (Figura 01)

Tratamento

Os cortes das placas deverão ser processados em máquina apropriada, para melhor uniformidade das placas. Depois de cortadas em suas dimensões finais, as chapas deverão ter as bordas lixadas e sofrerão processo de zincagem. Ambas as faces deverão sofrer desengorduramento, através de detergente para posterior aplicação de primer à base de epóxi na espessura mínima de 05 micras.

Pintura

A face superior da placa terá a pintura do fundo em tinta de esmalte sintético, na cor marrom pantone 4695 (80% Magenta, 100% Amarelo e 70% Preto) e a parte inferior na cor bege pantone 155 (10%Magenta e 30% Amarelo), com secagem em estufa a 140° C (Figura 01).

O verso da placa de (0,86 X 0,60) m deverá sofrer acabamento com pintura de esmalte sintético na cor preta semifosca.

Formas, Cores e Dimensões

As placas turísticas obedecerão às especificações do Código de Trânsito Brasileiro e do Guia Brasileiro de Sinalização Turística, com forma retangular e quadrada nas dimensões de (0,86 X 0,60)m e (0,60X0,60) m.

Parte superior da placa: cor marrom devendo constar a mensagem *Rota de Pedestre* na cor bege, fonte *Trajan* (5cm), com letras iniciais maiúsculas e as demais também maiúsculas em menos tamanho.

Parte inferior da placa: cor bege, devendo constar a indicação dos atrativos e as setas de sentido grafadas de preto, fonte *Frutiger Roman* (4cm) com letras iniciais maiúsculas e as demais minúsculas.

Setas: as setas relativas a cada topônimo devem ser dispostas em espaços específicos das placas, sentidos a sua direita ou a sua esquerda, acompanhando a direção do atrativo; os espaços laterais são destinados para colocação das setas e o campo disponível entre eles é destinado aos topônimos, esse campo corresponde à diferença total da placa e os dois espaços laterais, medindo 44cm.

O espaço entre a base da parte superior da placa até a primeira informação deve ter entre 3cm a 8 cm, o mesmo acontece entre a última informação e a base da parte inferior.



Figura 01 (Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística)

5.1.3 Da Coluna de Sustentação

Material

As colunas de sustentação das placas serão em ferro galvanizado de 2" de diâmetro e 4,00m de comprimento, sendo 0,65m enterrados no solo e uma distância mínima do arruamento de 0,30m (Figura 02)

Pintura

As colunas de ferro galvanizado passarão pelo processo antiferrugem à base de zarcão com uma demão. Ao aplicar no mesmo uma base de fundo branco, também uma demão, e esperar no mínimo 12 horas para aplicar com pistola o esmalte sintético na cor preta, de modo atingir excelente grau de homogeneidade e qualidade, sendo necessário, no mínimo duas demãos.

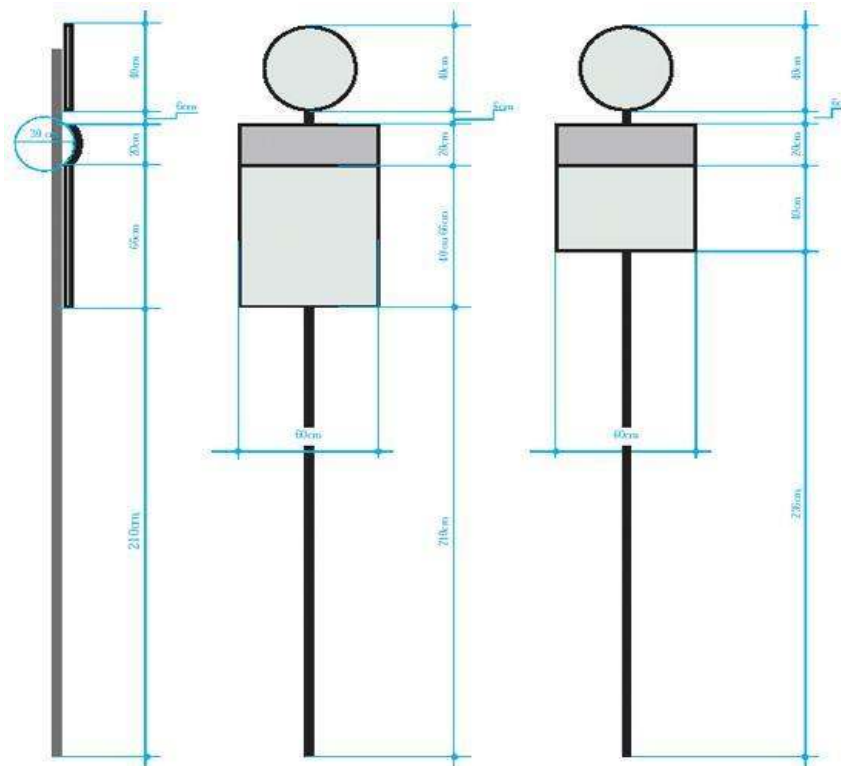


Figura 02 (Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização Turística)

5.1.4 Fixação da Placa Colunas Galvanizadas

A fixação das placas à coluna galvanizada será feita por um conjunto de abraçadeira composta de uma longarina de abraçadeira de aço, com acabamento e pintura em esmalte sintético na cor preta semifosca, porcas sextavadas e parafusos cabeça francesa, em aço galvanizado.

Fundação

A escavação deverá ser feita manualmente e obedecendo aos cuidados necessários a fim de não causar danos às redes serviços de utilidade pública.

A execução da escavação de forma circular, com diâmetro mínimo de 0,25 m e profundidade de 0,65m, para as colunas de 2" com a finalidade de sustentar as placas com dimensão de (0,86 X 0,60)m.

Será posicionado o poste até a cota de 0,65m, e preencher com concreto no traço 1:3:4 (cimento, areia grossa e brita 19) toda a cava. O concreto será vibrado manualmente, para colunas de sustentação de placas de (0,86 X 0,60) m. Será recomposto todo o piso original em volta do poste.

5.2 Especificações Técnicas da Placa Interpretativa

5.2.1 Objetivo

Esta especificação fixa as condições exigíveis para o detalhamento, fortalecimento e implantação das placas interpretativas do Projeto de Sinalização Turística para Pedestre no Centro Histórico de João Pessoa/PB.

5.2.2 Tipos de Placas Interpretativas

Serão ao todo 83 placas interpretativas distribuídas ao longo dos dois roteiros: Cidade Alta e Cidade Baixa. Estas placas estão divididas em: Placa de Mirante, no total de 3; Placa de Área Tombada, no total de 13; Placa Externa de Monumento, no total de 34; Placa Interna de Monumento, no total de 28; e Placa de Monumento Federal, no total de 07.

Placa de Mirante

A placa de mirante deve ser implantada em locais estratégicos de observação, devendo contemplar informações gerais sobre a região, a partir de desenho representativo, localizando atrativos de interesse, isolados ou em conjunto, na paisagem que está sendo observada.

Serão 03 placas de mirante localizadas na Ladeira de São Francisco, área ao lado da Casa da Pólvora; Rua General Osório na parte superior do Viaduto Miguel Couto, também conhecido como “Túnel do Tempo”; e uma no Largo de São Frei Pedro Gonçalves, mais precisamente no pátio ao lado do Hotel Globo.

Placa de Área Tombada

Deve ser implantada em áreas abertas, de grande circulação de turistas, preferencialmente próxima a monumentos de maior relevância para o conjunto tombado. Deve situar o perímetro de tombamento em relação à região ou cidade, seu entorno e principais bens, sejam eles de caráter arquitetônico, natural ou arqueológico, entre outros, e apresentar num mapa esquemático os demais atrativos de interesse.

Serão 11 as placas de área tombada especificadas na tabela 01.

Placa Externa de Monumento

A Placa Externa de Monumento deve ser implantada na fachada do monumento contendo uma síntese de seu histórico, bem como sua data de construção. Será um total de 34 monumentos que receberão as placas externas (tabela 01) que facilitarão ao visitante o reconhecimento do monumento.

Placa Externa de Monumento Federal

Placas que devem ser colocadas em locais que não poluam visualmente a área e que não interfiram no atrativo sinalizado precisam ser discretas, para não encobrir nenhuma parte de um monumento ou de uma paisagem natural. Serão num total de 07 placas (tabela 01).

Placa Interna de Monumento

A Placa Interna de Monumento deverá ser constituída de uma estrutura alto-portante para facilitar sua manutenção e interferir o mínimo possível na constituição do monumento, contendo informações sobre o mesmo e, quando existir, sobre seu acervo. Elas serão num total de 28 (tabela 01) e alocadas nos monumentos de acordo com a necessidade e visão de cada proprietário ou responsáveis.

5.2.3 Especificações Técnicas das Placas de Mirante / Área Tombada

5.2.3.1 Da Placa

Material da Placa de Mirante/Área Tombada

Superfície curva de 1,25m x 0,70m, quando planificada, chapa de ferro galvanizado com espessura de 3mm. Suporte composto por um tubo horizontal de 0,10m (4’’).

Tratamento da Placa de Mirante/Área Tombada

Os cortes das chapas deverão ser processados em máquina apropriada, para melhor uniformidade das placas. Depois de cortadas em suas dimensões finais, as chapas deverão ter as bordas lixadas e sofrerão processo de zincagem.

Pintura da Placa de Mirante/Área Tombada

A face superior da placa terá a pintura do fundo em tinta de esmalte sintético, na cor marrom pantone 4695 (80% Magenta, 100% Amarelo e 70% Preto) e a parte inferior na cor bege pantone 155 (10% Magenta e 30% Amarelo), com secagem em estufa a 140° C (Figura 05).

Cores, Formas e Dimensões

Superfície curva de 1,25m x 0,70m, quando planificada, chapa de ferro galvanizado com espessura de 3mm. Suporte composto por um tubo horizontal de 0,10m (4´´).

A área da placa é de cor bege, fonte *Frutiger Light Condensend* (não inferior a 1cm) de cor preta. Na faixa superior onde se localiza o título a cor é marrom, fonte *Trajan* (não inferior a 1cm) na cor bege. Na área da placa se encontrará mapas em alto-relevo, mapas simples, plantas baixas e imagens representando os monumentos e seus principais objetos de visitação. Por tanto faz-se necessário a arte gráfica de acordo com as placas produzidas pela equipe técnica do projeto.

5.2.3.2 Das Colunas de Sustentac o – Pilarete

As colunas de sustentac o (pilaretes) das placas de Mirante e de  rea Tombada serão em ferro galvanizado de 4´´ de diâmetro (0,10m), parede de 4mm, barra chata de 5/32´´ ou 4mm, com 0,30m de largura (face lateral) e 0,6m de espessura (face lateral)

5.2.3.3 Fixac o das Placas de Mirante/ rea Tombada

A escavação deve ser feita manualmente e obedecendo aos cuidados necessários a fim de não causar danos às redes de serviç os de utilidade pública. A escavação deve ser feita de forma circular. Deverá ser enterrado 0,22m numa cavidade de 0,40m de diâmetro preenchida com concreto socado (pedra, areia e cimento).

  necessário um “ancorador” ou “p -de-galinha” para impedir a movimentac o da peç . Esta subestrutura pode ser conseguida com duas barras chatas de 4mm x 32mm e aproximadamente 0,12m de comprimento, no sentido transversal da face menos do pilarete (Figura 03).

Figura 03 (Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística)

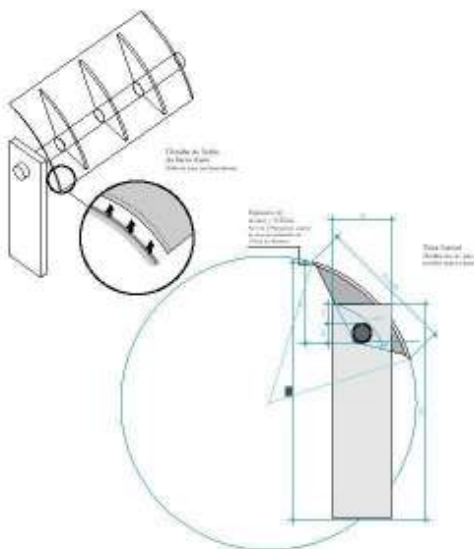
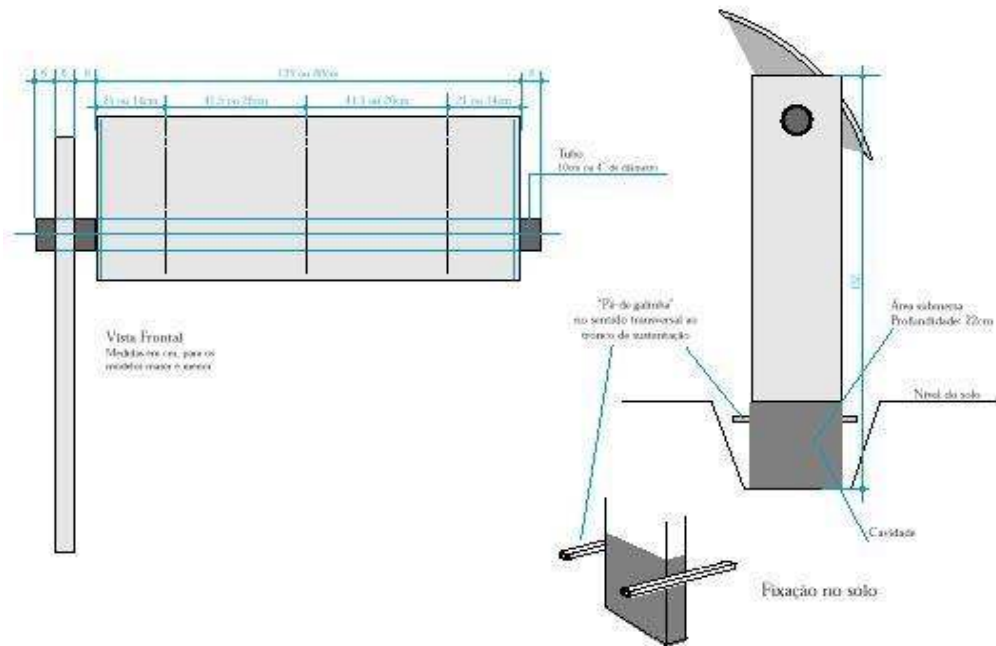


Figura 04 (Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística).



DIAMANTINA E SEU ENTORNO

Diamantina, antiga capital do Brasil, situada na região do Vale do Açu, em Minas Gerais, está relacionada com a exploração do diamante, apesar de não ter sido responsável pela ocupação inicial. Sua formação se deu em 1713 com a baía de pau-brasil fundada por Antônio Gonçalves. Como o ouro mais próximo à mineração localizava-se no córrego Tijoca, aflente do rio Grande, ali se fixaram os primeiros povoados, dando origem ao atual.

Após o surgimento do povoado, entre 1719 e 1722, com uma população ainda futura, Diamantina manteve-se na condição de vila, subordinada à Vila do Príncipe. Comarca de São-Feliz, em 1832, quando foi elevada à categoria de vila. Em 1734 criou-se uma administração própria para o Distrito - a Intendência do Diamante. Nesse momento, houve maior estabilização das povoações, dentre as quais figuravam Miró Verde, São Gonçalo, São João do Chapéu, Rio Manso, Prata, Rio do Meio, Minas Novas, Vila de Estância. A Real Estação foi criada em 1845.

No início do século XIX, já se registrou o funcionamento de algumas unidades locais que, paralelamente às atividades econômicas do diamante e do ouro, representou uma parcela significativa da economia local. Em 1914, com a construção do ramal de Diamantina, da Estrada de Ferro Central do Brasil, desativada em 1952, a cidade passou a representar um importante eixo econômico e de comunicação para toda a região.

DISTÂNCIAS

Carvalho do Espírito, 200m	Carvalho do Carmo, 100m	Carvalho do Espírito, 200m
Carvalho de São Antônio, 500m	Carvalho de São João, 100m	Carvalho de Prata, 200m
Carvalho de São João, 100m	Brasão, 100m	Distância entre as 4 vilas, 100m
Carvalho de São João, 100m	União, 100m	Distância de São João, 100m
Carvalho de São João, 100m	União, 100m	Distância de São João, 100m
Carvalho de São João, 100m	União, 100m	Distância de São João, 100m

Figura 05 (Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística)

5.2.4 Especificações Técnicas da Placa Externa de Monumento

5.2.4.1 Da Placa

Material

Placa confeccionada em material transparente, policarbonato, com espessura de 1,5mm, medindo ao total (0,30 x 0,30)m. deve ser fixada na fachada do monumento com

afastamento de aproximadamente de 0,20m da parede, sendo a altura do solo até o eixo da placa de 1,60m.

Tratamento

Os cortes das placas de policarbonato deverão ser processados em máquina apropriada, para melhor uniformidade das placas. Depois de cortadas em suas dimensões finais, as placas deverão ter as bordas lixadas.

Pintura

Esta placa não recebe ilustrações, no entanto, os dois processos viáveis para impressão das informações são: vinil de alta performance recortado eletronicamente de forma espelhada, para ser aplicado por trás da placa; ou impressão serigráfica por trás da placa.

Formas, Cores e Dimensões

Placa confeccionada em material transparente, policarbonato, com espessura de 1,5mm, medindo ao total (0,30 x 0,30)m.

Com relação às letras, a cor de identificação do monumento é marrom com fonte *Trajane* a que descreve o mesmo é de cor preta com fonte *Frutiger Light Condensad* e entrelinha de 1,7cm. Recomenda-se que as letras adotadas não tenham altura inferior a 1cm para a letra maiúscula ou caixa alta.

4.2 Estrutura de Sustentação

A Placa Externa de Monumento será fixada na fachada, com a utilização de 4 parafusos que serão colocados afastados da parede aproximadamente 0,02m.

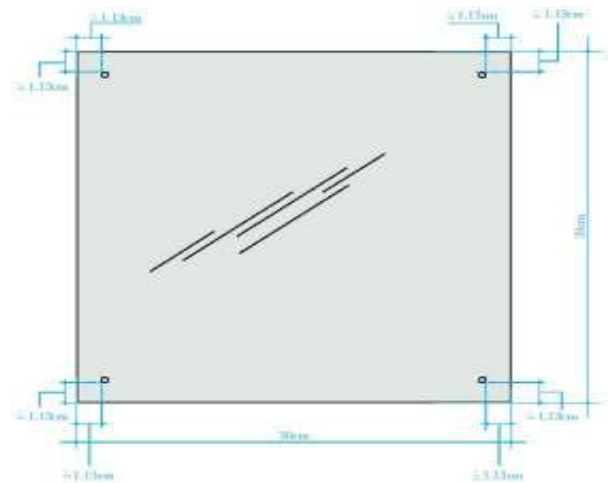
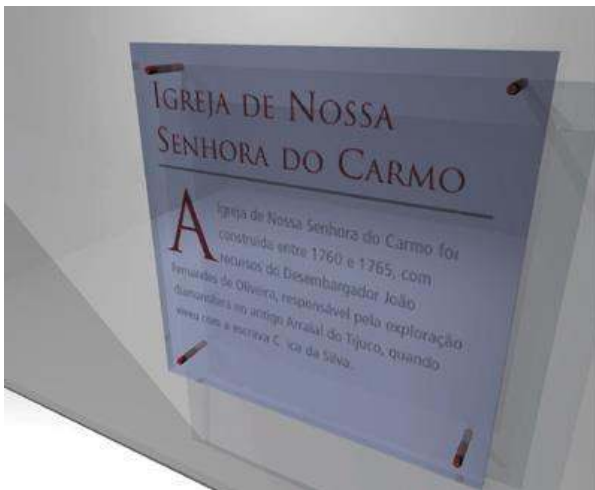


Figura 06 (Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística)

5.2.5 Especificações Técnicas da Placa de Monumento Federal

5.2.5.1 Da Placa

Material

A placa de Monumento Federal tem uma dimensão de (0,20 x 0,20)m em bronze natural.

Tratamento

Os cortes das chapas deverão ser processados em máquina apropriada, para melhor uniformização das placas. Após cortadas em suas dimensões finais, as chapas deverão ter as bordas lixadas.

Pintura

A placa deve conter apenas a inscrição: **Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, tendo como fonte *Trajan* caixa alta de 1,6cm de altura, com distância entre elas de 4cm da base da primeira linha à base da segunda linha. Tal placa não possui ilustrações.

Formas, Cores e Dimensões

A placa é confeccionada em bronze natural medindo (0,20 x 0,20)m

5.2.5.2 Da Sustentação

Placa fixada diretamente na parede com base a 0,40m do nível do solo. A inscrição das letras em alto-relevo na cor preta na fonte *Trajan* caixa alta de 1,6cm de altura



Figura 08 (Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística)

5.2.6 Especificações Técnicas da Placa Interna de Monumento

5.2.6.1 Da Placa

Material

Placa confeccionada com chapas de alumínio, sendo de 2 chapas frente e verso de forma a facilitar a leitura nas 2 faces, com uma espessura de 1,5mm, medindo cada módulo (0,80 x 1,00)m

Tratamento

Os cortes das chapas deverão ser processados em máquina apropriada, para melhor uniformização das placas. Após cortadas em suas dimensões finais, as chapas deverão ter as bordas lixadas e sofrerão processo de zincagem.

Pintura

As placas Internas de Monumento devem conter ilustrações/imagens para facilitar a interpretação, devendo ser, em sua maioria, recortadas, permanecendo em contraste com o fundo, mesmo nos casos de ilustrações em traço. A cor utilizada na área da placa é bege.

Área da placa terá a pintura do fundo em tinta de esmalte sintético, na cor bege pantone 155 (10% Magenta e 30% Amarelo) e na faixa superior cor marrom pantone 4695 (80% Magenta, 100% Amarelo e 70% Preto), com secagem em estufa a 140° C.

O verso da placa de (0,86 X 0,60) m deverá sofrer acabamento com pintura de esmalte sintético na cor preta semifosca.

O título da parte superior é na cor bege.

Formas, Cores e Dimensões

Placa confeccionada com chapas de alumínio, sendo de 2 chapas frente e verso de forma a facilitar a leitura nas 2 faces, com uma espessura de 1,5mm, medindo cada módulo (0,80 x 1,00)m.

Os subtítulos e capitulares utilizam a fonte *Trajan*, nos textos e legendas é usada a *Frutiger Light Condensend*.

5.2.6.2 Estrutura de Sustentação

A placa está associada a uma estrutura alto-portante, tendo o detalhe de curva aplicado no topo. Por dentro dessa curva passam os elementos de sustentação, isto é, um tubo de aproximadamente 4,5cm de diâmetro preso na barra de sustentação dos dois lados. Uma estrutura perpendicular a ela (tubo ou barra), junto ao chão, impede que a peça tombe.

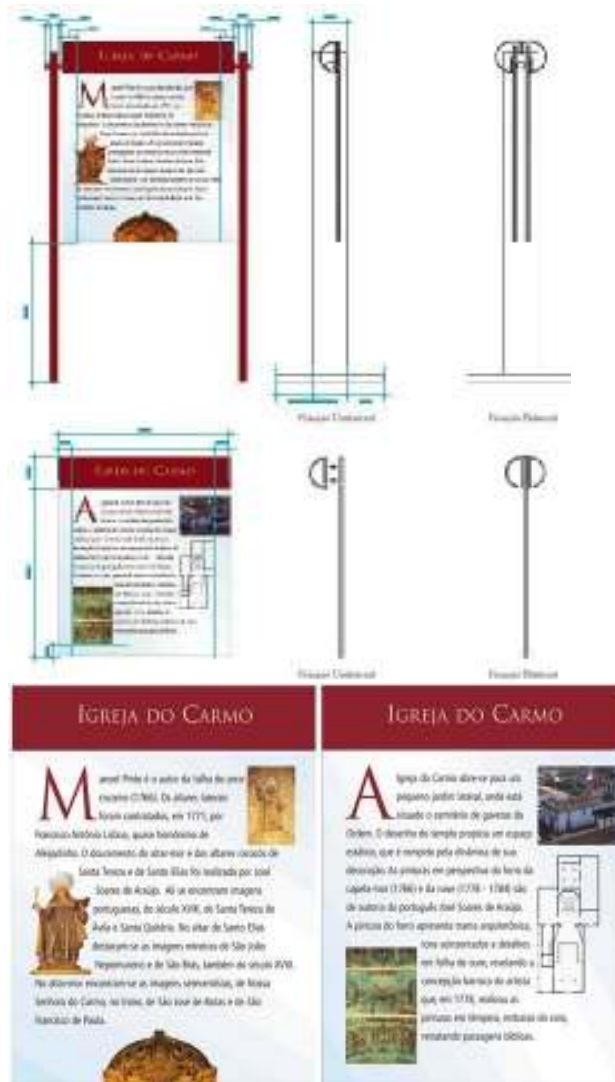


Figura 07 (Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística)

**ANEXO B: GUIA (FOLDER) DE DIVULGAÇÃO DO ROTEIRO TURÍSTICO PARA
PEDESTRES**

HORRÍO DE FUNCIONAMENTO DOS MONUMENTOS

01. Academia de Ciências Físicas e Matemáticas
Tel: (81) 3241-4282
Horários: Seg-Sex 08h-12h / Sáb-Dom 07h-12h / Sáb-Dom 17h-20h / Domingo 09h-12h

02. Academia de Letras de Pernambuco
Endereço: Segunda Seca - 13A-1171
Horários: Segunda a Sexta - 08h às 20h

03. Biblioteca Pública Estadual
Tel: (81) 3218-4105
Endereço: Segunda a Sexta - 13A-1171

04. Arquivo Estadual
Tel: (81) 3218-4105
Endereço: Segunda Seca - 10h às 17h / 14h às 17h

05. Arquivo Histórico de Pernambuco
Endereço: Segunda Seca - 07h às 17h

06. Museu de Ciências Exatas
- Não é aberto ao público

07. Arquivo do Estado de Pernambuco
- Não é aberto ao público

O CENTRO HISTÓRICO

João Pessoa é a 3ª cidade mais antiga construída do Brasil. Em dezembro de 2007, o Centro Histórico do Capital paraibano se tornou o mais novo Patrimônio Cultural e Artístico do Brasil, sendo conhecido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN) mantendo por seu valor histórico, patrimonial. Os imóveis e locais tombados representam e fazem parte de mais de 400 anos da história da cidade e são grandes representantes dos vários períodos da história de João Pessoa: o barroco, o renascentista, o ecletismo, a arquitetura colonial e eclética, e o art-nouveau e o art-decò.

O Centro Histórico vive sob o olhar de quem quer sentir o cotidiano, fazendo uma volta ao passado através do comércio e do olhar construído, passo a passo, a história da nossa maravilhosa cidade. A Cidade Antiga e a Cidade Alta apresentam caminhos para quem busca na arquitetura dos últimos anos, a recuperação e a descoberta dos detalhes desses períodos, além de outros monumentos que se produzem na rua e nas praças.

Através das 72 placas direcionais e 89 placas interpretativas, o visitante poderá se orientar e conhecer a história da construção dos monumentos, estilos arquitetônicos, o que se passou em cada época. Os roteiros trazem a real história da construção e conservação do Centro Histórico da Cidade.

09. Associação Comercial da Paraíba
Tel: (81) 3222-0061
Endereço: Segunda Seca - 09h às 12h

10. Instituto de Belas Artes da Paraíba
Tel: (81) 3218-8988 / 3218-8100
Endereço: Segunda Seca - 08h às 17h

11. Casa do Povo
Tel: (81) 3222-6669
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

12. Casa do Seminário de Pernambuco de Cardeal
- Não é aberto ao público

13. Igreja de Nossa Senhora do Carmo e São Sebastião
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

14. Casa de São
Tel: (81) 3218-9708
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

15. Casa do Padre Anônimo
Tel: (81) 3218-4109 / 3218-4147
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

16. Companhia de Habitação da Paraíba
Tel: (81) 3218-4305
Endereço: Terceira Seca - 09h às 12h / 14h às 18h

17. Casa do Funicular
Tel: (81) 3241-4282
Endereço: Segunda Seca - 14h às 17h / 19h às 20h / Domingo 09h às 13h

ROTEIROS PARA PEDESTRE NO CENTRO HISTÓRICO DE JOÃO PESSOA

ROUTES FOR PEDESTRIANS IN THE HISTORIC CENTRE OF JOÃO PESSOA

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO
83 3248 9850 | 83 3248 9852
setur@joaopessoa.pb.gov.br

FAZENDA: MARITIMA DO TURISMO
APOIO: CAIXA

19. Cine Teatro Drama Mineiro
Tel: (81) 3241-3921
Endereço: Segunda Seca - 09h às 18h

20. Igreja São João
Tel: (81) 3218-4189
Endereço: Terceira Seca - 08h às 18h

21. Igreja de Nossa Senhora
Tel: (81) 3218-9708
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h

22. Casa do Frei de São Sebastião dos Passos
Tel: (81) 3218-4305
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h / Sábado - 14h às 17h / Domingo - 09h às 10h

23. Igreja de São Francisco de Assis
Tel: (81) 3218-4189
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

24. Igreja de Nossa Senhora do Carmo
Tel: (81) 3218-9708
Endereço: Segunda Seca - 14h às 17h

25. Igreja de São Frei Pedro Gonçalves
Tel: (81) 3218-4189
Endereço: Terceira Seca - 08h às 12h / 14h às 18h / Domingo - 14h às 18h

26. Igreja de São Francisco de Assis
Tel: (81) 3218-4189
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

THE HISTORIC CENTRE

João Pessoa is the third oldest colonial city in Brazil. In December 2007, the Historic Centre of Paraíba Capital became the most recently registered as such by the Institute of Historic and Artistic Heritage (IPHAN). The monument maintains its value for its historical and artistic importance, representing the various periods of the city's history, including the Baroque, the Renaissance, the Eclectic, the Colonial and the Art Nouveau and Art Deco styles and the Art Nouveau and Art Deco styles, and the Art Nouveau and Art Deco styles.

The Historic Centre is under the gaze of those who wish to feel the daily life, making a walk through the past, step by step, the story of our surprising city. The downtown and the Historic Centre present architectural details for those who wish to discover the details of these periods, as well as other monuments that are produced in the street and in the squares.

Thanks to the 72 signposting directions and the 89 interpretative signposts, the visitor will be able to orient himself and know the real history of the construction and conservation of the Historic Centre of João Pessoa.

27. Igreja de São Francisco de Assis
Tel: (81) 3218-4189
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h

28. Igreja de São Francisco de Assis
Tel: (81) 3218-4189
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

29. Museu de Arte e Arquitetura
Tel: (81) 3222-1975
Endereço: Segunda Seca - 14h às 17h / Terça a Sexta 08h às 12h / Sábado 14h às 17h

30. Igreja de Nossa Senhora do Carmo
Tel: (81) 3218-9708
Endereço: Segunda Seca - 14h às 17h / Domingo 09h às 13h

31. Casa Municipal
Tel: (81) 3218-9708
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h

32. Instituto de Belas Artes
Tel: (81) 3218-8988 / 3218-8100
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

33. Casa do Povo
Tel: (81) 3222-6669
Endereço: Segunda Seca - 08h às 12h / 14h às 18h

THE HISTORIC CENTRE

João Pessoa is the third oldest colonial city in Brazil. In December 2007, the Historic Centre of Paraíba Capital became the most recently registered as such by the Institute of Historic and Artistic Heritage (IPHAN). The monument maintains its value for its historical and artistic importance, representing the various periods of the city's history, including the Baroque, the Renaissance, the Eclectic, the Colonial and the Art Nouveau and Art Deco styles and the Art Nouveau and Art Deco styles.

The Historic Centre is under the gaze of those who wish to feel the daily life, making a walk through the past, step by step, the story of our surprising city. The downtown and the Historic Centre present architectural details for those who wish to discover the details of these periods, as well as other monuments that are produced in the street and in the squares.

Thanks to the 72 signposting directions and the 89 interpretative signposts, the visitor will be able to orient himself and know the real history of the construction and conservation of the Historic Centre of João Pessoa.

Fonte: Secretaria Municipal de Turismo – Setur/PMJP, 2010.

