



**INSTITUTO FEDERAL DE SERGIPE  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E EXTENSÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE MESTRADO  
PROFISSIONAL EM TURISMO**



**TURISMO E ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE MÃE DE  
SERGIPE: PROPOSTAS DE INTERVENÇÕES ARQUITETÔNICAS EM SÃO  
CRISTÓVÃO/SE**

ARACAJU/SE  
2023

ALYSSON RODRIGUES DE LIMA

**TURISMO E ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE MÃE DE  
SERGIPE: PROPOSTAS DE INTERVENÇÕES ARQUITETÔNICAS EM SÃO  
CRISTÓVÃO/SE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-Graduação de Mestrado Profissional em Turismo do Instituto Federal de Sergipe, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Turismo.

Linha de pesquisa: Gestão de Destinos Turísticos: Sistemas, Processos e Inovação (DTPI)

Orientador: Prof. Dr. Lício Valério Lima Vieira

Coorientador: Prof. Dr. José Wellington Carvalho Vilar

ARACAJU/SE  
2023

A553b Lima, Alyson Rodrigues de.  
Turismo e acessibilidade no centro histórico da cidade mãe de Sergipe: propostas de intervenções arquitetônicas em São Cristóvão/SE. / Alysson Rodrigues de Lima. – Aracaju, 2023. 178f.: il.

Dissertação – Mestrado Profissional em Turismo – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Sergipe – IFS.  
Orientador: Prof. Dr. Lício Valério Lima Vieira.

1. Turismo – Inclusão social. 2. São Cristóvão - Acessibilidade. 3. Sergipe - Turismo. I. Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia de Sergipe - IFS. II. Vieira, Lício Valério Lima. III. Título.

CDU: 338.48(813.7)

ALYSSON RODRIGUES DE LIMA

**TURISMO E ACESSIBILIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE MÃE DE  
SERGIPE: PROPOSTAS DE INTERVENÇÕES ARQUITETÔNICAS EM SÃO  
CRISTÓVÃO/SE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-Graduação de Mestrado Profissional em Turismo do Instituto Federal de Sergipe, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Turismo.

Aprovado em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

---

Orientador: Prof. Dr. Lício Valério Lima Vieira (Presidente)  
Instituto Federal de Sergipe – IFS

---

Coorientador: Prof. Dr. José Wellington Carvalho Vilar (Vice-presidente)  
Instituto Federal de Sergipe – IFS

---

1º Examinadora: Prof<sup>ª</sup>. Dra. Cristiane Alcântara de Jesus Santos (Membro Interno)  
Universidade Federal de Sergipe – UFS

---

2º Examinadora: Prof<sup>ª</sup>. Dra. Raquel Kohler (Membro Externo)  
Universidade Federal de Sergipe – UFS

---

3º Examinadora: Prof<sup>ª</sup>. Msc. Shirley Carvalho Dantas (Membro Externo)  
Territorium Planejamento e Gestão Pública



## **CESSÃO DE DIREITOS**

É concedido ao Programa de Pós-Graduação de Mestrado Profissional em Turismo (PPMTUR) do Instituto Federal de Sergipe (IFS), responsável pelo Curso de Mestrado Profissional em Turismo, a permissão para disponibilizar, reproduzir, emprestar ou vender cópias desse trabalho. O autor reserva outros direitos de publicação, sendo que nenhuma parte deste trabalho de conclusão de curso de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

---

Alysson Rodrigues de Lima  
Instituto Federal de Sergipe – IFS

---

Prof. Dr. Lício Valério Lima Vieira  
Instituto Federal de Sergipe – IFS

---

Prof. Dr. José Wellington Carvalho Vilar  
Instituto Federal de Sergipe – IFS

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus e ao meus Orixás (Oxóssi, Oxum e Oxalá) por mais essa caminhada que se finaliza;

À minha mãe, Maria Rodrigues, fonte de amor, incentivo e dedicação nessa jornada chamada vida;

Ao meu pai, Manoel, e a minha irmã, Kelly, pelo encorajamento nos momentos difíceis;

A Diogo Sousa, que, com sua simplicidade e carinho, me mostrou a luz em meio à escuridão;

Ao Prof. Dr. Lício Valério Lima Vieira, orientador dessa pesquisa, pela incansável dedicação na produção dessa dissertação e por sua amizade;

Ao Prof. Dr. José Wellington Carvalho Vilar, coorientador dessa pesquisa, pela valiosa contribuição na construção dessa dissertação;

A Max Alberto, Luara Lázaro, Cecília Paes e Maira Prado, pela confiança, amizade, carinho e incentivo para superar minhas limitações. Sem vocês ao meu lado, essa caminhada teria sido bem mais difícil;

Aos Professores Dra. Cristiane Alcântara e Dr. Éder Donizete, pelas contribuições no Exame de Qualificação, permitindo o aperfeiçoamento dessa pesquisa;

Ao Instituto Federal de Sergipe, pelo apoio à pesquisa;

Ao Programa de Pós-Graduação do Mestrado Profissional em Turismo (PPMTUR), por meio da sua coordenação, funcionários e docentes;

À Prefeitura Municipal de São Cristóvão, em especial aos coordenadores da FUMCTUR, Kaique e Diego;

Aos moradores de São Cristóvão que contribuíram para os resultados dessa pesquisa;

Às professoras membros da banca examinadora, Dra. Cristiane Alcântara, Dra. Raquel Kohler e Msc. Shirley Dantas, pela contribuição intelectual e olhar cuidadoso;

A todos que contribuíram de alguma forma para a conclusão desta dissertação, meu muito obrigado.

*“Como as aves, as pessoas são  
diferentes em seus voos, mas iguais  
no direito de voar.”*

*Judite Hertal*

## RESUMO

O turismo é uma atividade que possibilita, dentre outras coisas, bem-estar para aqueles que o praticam. No entanto, nem todos os atrativos estão acessíveis a todas as pessoas, seja por questões de infraestrutura, ou ainda, por barreiras atitudinais. A acessibilidade no turismo é uma questão que necessita de discussões e novas formas de estabelecer infraestrutura para que todos usufruam plenamente do direito ao lazer e descanso de forma autônoma e segura. A finalidade deste estudo é apresentar os resultados de uma pesquisa de mestrado, sobre acessibilidade nos equipamentos e atrativos turísticos do centro histórico da Cidade Mãe de Sergipe: São Cristóvão. Nesse sentido, tem como objetivo geral propor ações de acessibilidade arquitetônica e urbanística para intervenções na oferta turística do centro histórico de São Cristóvão/SE. Para alcançar os resultados previstos no objetivo geral, determinam-se seis objetivos específicos a) Levantar as ações e normativas que refletem na acessibilidade de pessoas com deficiência (PcD) e mobilidade reduzida (PMR) em centros históricos; b) Caracterizar a acessibilidade nos monumentos histórico-culturais e equipamentos de uso turístico do centro histórico do município; c) Analisar as infraestruturas de acessibilidade constantes no espaço urbano do centro histórico de São Cristóvão/SE; d) Propor intervenções de acessibilidade arquitetônica nos bens tombados; e) Sugerir um percurso turístico acessível no centro histórico da Cidade Mãe de Sergipe; e f) Elaborar uma cartilha de orientações sobre acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE. Para tanto, a pesquisa se valeu do método de investigação dedutivo. Com abordagem qualitativa e de caráter exploratório-descritivo, aliada com coleta de dados através da observação sistemática e questionário, contando ainda com a técnica de análise de conteúdo. O município de São Cristóvão é um dos destinos turísticos mais relevantes do estado de Sergipe. Esta pesquisa tem como resultados os produtos tecnológicos propostos com base na relação entre os princípios teóricos, objetivos e metodologia, os quais colaboraram para a concepção dos seguintes produtos: a) Modelo de intervenção arquitetônica para melhoria da acessibilidade no espaço urbano do centro histórico; b) Projeto arquitetônico com possíveis melhorias de acessibilidade física; c) Estudo de caso de São Cristóvão: com uma proposta de linguagem simples, a cartilha de esclarecimento é destinada à comunidade local. Espera-se que esta pesquisa possa colaborar para uma mudança de percepção dos atores sociais de São Cristóvão acerca da inclusão social de PcD e PMR.

**Palavras-chaves:** Turismo. Inclusão social. Acessibilidade. Centros históricos. Patrimônio cultural. Políticas de inclusão.

## ABSTRACT

Tourism is an activity that provides, among other things, well-being for those who practice it. However, not all attractions are accessible to everyone, whether for infrastructure reasons or even attitudinal barriers. Accessibility in tourism is an issue that requires debate and new solutions to establish the necessary infrastructure in order to allow everyone to fully enjoy their rights to leisure and rest in an autonomous and safe way. The aim of this study is to present the results of a master's research on accessibility regarding the equipment and tourist attractions located in the historic center of the “Mother City” of Sergipe: São Cristóvão. Therefore, its general objective is to propose architectural and urban accessibility actions for interventions related to the tourism offer of the historic center of São Cristóvão/SE. In order to achieve the expected results of the general objective, six specific objectives are determined: a) To survey the actions and norms that reflect on the accessibility of persons with disabilities (PWD) and reduced mobility (PRM) in historic centers; b) To characterize the accessibility of historical-cultural monuments and equipment for tourist use in the historic center of the city; c) To analyze the existing accessibility infrastructures in the urban space of the historic center of São Cristóvão/SE; d) To propose architectural accessibility interventions in heritage buildings; e) To suggest an accessible tourism route in the historic center of the Mother City of Sergipe; and f) To elaborate a booklet with guidelines on accessibility in the historic center of São Cristóvão/SE. To fulfill these objectives, the research used the deductive investigation method. With a qualitative and exploratory-descriptive design, data was collected through systematic observation and the use of questionnaires, and analyzed using content analysis techniques. The city of São Cristóvão is one of the most relevant tourist destinations in the state of Sergipe. This research results are three proposed technological products based on the relationship between the theoretical principles and objectives of the research and its methodology, as follows: a) A model of architectural intervention to foster means of accessibility in the urban space of the historic center; b) An architectural project with suggested improvements to promote physical accessibility; c) A case study of São Cristóvão: written on an everyday language, this educational booklet is aimed at the local community. It is hoped, therefore, that this research can contribute to promote changes in the perception of the social actors in São Cristóvão regarding the social inclusion of PWD and PRM.

**Keywords:** Tourism. Social inclusion. Accessibility. Historic centers. Cultural heritage. Inclusion policies.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas  
art. – Artigo  
BA – Bahia  
CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior  
Cel. – Coronel  
CGPD – Comitê Gestor de Políticas de Inclusão das Pessoas com Deficiência  
CH – Cidades Históricas  
CEHOP – Companhia Estadual de Habitação e Obras Públicas  
CONFEA – Conselho Federal de Engenharia e Agronomia  
CREA – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia  
dB – decibéis  
EC – Estatuto da Cidade  
FASC – Festival de Artes de São Cristóvão  
FUMCTUR – Fundação Municipal de Cultura e Turismo João Bebe Água  
GO – Goiás  
Hz – Hertz  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IN – Instrução Normativa  
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba  
kg – quilograma  
LBI – Lei Brasileira de Inclusão  
MUTUA – Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA  
NBR – Norma brasileira  
NE – Nordeste  
nº – Número  
OMS – Organização Mundial de Saúde  
OMT – Organização Mundial de Turismo  
ONG – Organização não-governamental  
ONU – Organização das Nações Unidas  
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento  
PcD – Pessoas com deficiência  
PE – Pernambuco  
PIT – Posto de Informações Turísticas  
PMR – Pessoa com mobilidade reduzida  
PNPA – Plano de Promoção de Acessibilidade  
PRODETUR – Programa de Desenvolvimento do Turismo  
SE – Sergipe  
SEDURBS – Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade  
SEMINFRA – Secretaria Municipal de Infraestrutura de São Cristóvão  
SIA – Símbolo Internacional de Acesso  
SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Questões e objetivos da pesquisa .....	22
Quadro 2 – Conceituação e caracterização de tipos de deficiências .....	28
Quadro 3 – Princípios básicos do desenho universal .....	29
Quadro 4 – Tipos de barreiras para acessibilidade .....	30
Quadro 5 – Legislação federal sobre direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida .....	32
Quadro 6 – Principais abordagens do Decreto nº 5.296/2004 .....	35
Quadro 7 – Normas da ABNT sobre acessibilidade .....	36
Quadro 8 – Disposições da Lei 13.146/2015 para acessibilidade no turismo .....	51
Quadro 9 – Análise da NBR 9.050/2020 .....	65
Quadro 10 – Bens tombados em São Cristóvão/SE: 1938 – 2017 .....	79

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Símbolo Internacional de Acesso .....	34
Figura 2 – Florença, Itália: Nivelamento de calçadas .....	42
Figura 3 – Veneza, Itália: Rampa sobre ponte .....	42
Figura 4 – Roma, Itália: Rampas reversíveis sobre degraus .....	43
Figura 5 – Pirenópolis/GO: Intervenção de acessibilidade no centro histórico .....	46
Figura 6 – Salvador/BA: Rota acessível .....	56
Figura 7 – Salvador/BA: Rebaixamento de guia da calçada .....	56
Figura 8 – Desenho da pesquisa .....	59
Figura 9 – Sergipe: Localização da área de estudo .....	74
Figura 10 – São Cristóvão/SE: Configuração territorial .....	76
Figura 11 – São Cristóvão/SE: Monumentos do centro histórico .....	78
Figura 12 – São Cristóvão/SE: Praça São Francisco .....	87
Figura 13 – São Cristóvão/SE: Praça São Francisco - questões de acessibilidade .....	88
Figura 14 – São Cristóvão/SE: Palácio Provincial – Museu Histórico de Sergipe .....	88
Figura 15 – São Cristóvão/SE: problemáticas de acessibilidade no Museu Histórico de Sergipe (A) Piso irregular e degrau na porta; (B) Escada; (C) Ausência de corrimão .....	89
Figura 16 – São Cristóvão/SE: Casa de Culturas Populares .....	90
Figura 17 – São Cristóvão/SE: Museu da Polícia Militar .....	91
Figura 18 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade no Museu Militar de Sergipe (A) Degrau na porta; (B) Escada com corrimão; (C) Rampa de acesso em madeira; (D) Rampa de acesso em pedra calcária; (E) SIA na porta do banheiro; (F) Banheiro acessível .....	92
Figura 19 – São Cristóvão/SE: Sobrado do Balcão Corrido .....	93
Figura 20 – São Cristóvão/SE: Casa dos Saberes e Fazeres .....	94
Figura 21 – São Cristóvão/SE: Rampa de acesso na Casa dos Saberes e Fazeres .....	95
Figura 22 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade na Casa dos Saberes e fazeres (A e B) Degraus internos .....	95
Figura 23 – Planta Baixa de Reforma: Casa Amarela (Casa Saberes e Fazeres) .....	97
Figura 24 – São Cristóvão/SE: Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos ....	98



Figura 25 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade na Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos (A) Degraus na porta; (B) Calçada estreita com rampa; (C) Rampa sem corrimão; (D) Circulação com degrau na porta; (E e F) Desníveis interno .	99
Figura 26 – São Cristóvão/SE: Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel .....	100
Figura 27 – São Cristóvão/SE: Barreiras físicas na Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel (A) Escadas na entrada; (B) Degrau próximo à porta; (C) Escadas (D) Banheiro com porta estreita; (E) Escada .....	101
Figura 28 – São Cristóvão/SE: Conjunto Arquitetônico do Convento de São Francisco	103
Figura 29 – São Cristóvão/SE: Infraestrutura interna do Museu de Arte Sacra e Capela (A) Barreira na entrada; (B) Degraus; (C) Degrau próximo a porta; (D) Escada; (E) Porta larga, com abertura para fora; (F) Banheiro acessível .....	104
Figura 30 – São Cristóvão/SE: Igreja Nossa Senhora da Vitória – Igreja Matriz .....	106
Figura 31 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade na Igreja Matriz (A) Degraus na entrada; (B) Degrau no interior da edificação; (C) Circulação com desníveis; (D) Acesso aos sanitários; (E e F) Sanitário sem acessibilidade .....	107
Figura 32 – São Cristóvão/SE: Conjunto do Carmo .....	108
Figura 33 – São Cristóvão/SE: Conjunto do Carmo – Questões de acessibilidade no Conjunto do Carmo (A, B, C e D) Degraus no interior da edificação; (E e F) Rampa não atende a NBR 9050/2020 .....	109
Figura 34 – São Cristóvão/SE: Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos	111
Figura 35 – São Cristóvão/SE: Casa da Queijada .....	113
Figura 36 – São Cristóvão/SE: Casa dos Bricelets .....	114
Figura 37 – São Cristóvão/SE: São Francisco Café & Bar .....	115
Figura 38 – São Cristóvão/SE: Barreiras para acessibilidade (A) Desnível da calçada; (B) Degraus na entrada da edificação; (C) Calçada estreita e com presença de obstáculo	118
Figura 39 – São Cristóvão/SE: Mobiliário urbano mal instalado e barreiras físicas (A) Praça São Francisco; (B) Paço Municipal .....	118
Figura 40 – São Cristóvão/SE: Ruas e calçadas com desníveis (Rua Tobias Barreto) .....	119
Figura 41 – São Cristóvão/SE: Rampas de acesso (A) Praça Getúlio Vargas; (B) Anexo da Igreja Matriz .....	120
Figura 42 - São Cristóvão/SE: Pessoas enfrentando barreiras físicas adentrando a igreja da matriz .....	120
Figura 43 – São Cristóvão/SE: (Praça Getúlio Vargas) Condições do calçamento.....	121

Figura 44 – São Cristóvão/SE: Percurso acessível no centro histórico .....	124
Figura 45 – São Cristóvão/SE: Rampas do percurso acessível .....	126
Figura 46 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível .....	127
Figura 47 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Museu de Arte Sacra e Conjunto Arquitetônico do Convento de São Francisco .....	128
Figura 48 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Igreja e Convento de São Francisco .....	128
Figura 49 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Paço Municipal .....	129
Figura 50 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Paço Municipal e Museu Histórico de Sergipe .....	129
Figura 51 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Museu Histórico de Sergipe .....	130
Figura 52 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Rua Cel. Erondino Prado	130
Figura 53 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Praça Getúlio Vargas .....	131
Figura 54 – São Cristóvão/SE: Planta baixa construtiva - Casa dos Saberes e Fazeres ..	133
Figura 55 – São Cristóvão/SE: Detalhamento das rampas - Casa dos Saberes e Fazeres	134
Figura 56 – São Cristóvão/SE: Capa da cartilha .....	136
Figura 57 – São Cristóvão/SE: Apresentação da persona .....	137
Figura 58 – São Cristóvão/SE: Esclarecimento a respeito do desenho universal .....	138

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>16</b>
<b>2</b>	<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....</b>	<b>24</b>
2.1	MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE: A CIDADE COMO ESPAÇO PARA TODOS .....	24
2.2	ACESSIBILIDADE: LEGISLAÇÃO E NORMAS BRASILEIRAS .....	31
2.3	ACESSIBILIDADE EM CENTROS HISTÓRICOS: O PATRIMÔNIO CULTURAL MATERIAL COMO BARREIRA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA .....	37
2.4	TURISMO ACESSÍVEL EM CENTROS HISTÓRICOS: VETOR PARA INCLUSÃO SOCIAL.....	47
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA DA PESQUISA .....</b>	<b>58</b>
3.1	MÉTODO E NATUREZA DA PESQUISA: QUESTÕES DE ABORDAGEM.....	58
3.2	ESTRUTURA METODOLÓGICA DA INVESTIGAÇÃO: QUESTÕES DE PROCEDIMENTOS.....	61
3.3	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE PESQUISA.....	70
<b>4</b>	<b>ACESSIBILIDADE E TURISMO NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE.....</b>	<b>73</b>
4.1	CIDADE MÃE DE SERGIPE: CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO CRISTÓVÃO .....	73
4.2	BARREIRAS ARQUITETÔNICAS NOS ATRATIVOS E EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE.....	86
4.2.1	Oferta turística gerida pelo poder público .....	86
4.2.2	Oferta turística sob gestão da Arquidiocese .....	98
4.2.3	Equipamentos turísticos geridos pela iniciativa privada .....	112
4.3	BARREIRAS URBANÍSTICAS NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE MÃE DE SERGIPE.....	116
<b>5</b>	<b>PRODUTO TECNOLÓGICO E SUA APLICABILIDADE: DAS REALIDADES ÀS NECESSIDADES .....</b>	<b>123</b>
5.1	PERCURSO ACESSÍVEL NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE MÃE DE SERGIPE.....	123
5.2	INTERVENÇÕES PARA ACESSIBILIDADE NOS PATRIMÔNIOS CULTURAIS MATERIAIS DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE .....	131

5.3	CARTILHA DE ESCLARECIMENTO SOBRE ACESSIBILIDADE EM CENTROS HISTÓRICOS: ESTUDO DE CASO DE SÃO CRISTÓVÃO .....	135
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	139
	REFERÊNCIAS.....	146
	APÊNDICE A - Formulário de verificação de acessibilidade física nas edificações históricas.....	155
	APÊNDICE B - Questionário sobre acessibilidade .....	158
	APÊNDICE C – Cartilha de Esclarecimento obre Acessibilidade em Centros Históricos: estudo de caso de São Cristóvão.....	162

## 1 INTRODUÇÃO

O período colonial brasileiro deixou marcas indeléveis na arquitetura dos principais núcleos urbanos daquela época. Essas cidades foram cenários de importantes ciclos socioeconômicos, os quais foram sobremaneira influenciados pela mistura das culturas europeia, africana e ameríndia (SILVA, 2004). Na segunda metade do século XX, visando perpetuar o testemunho histórico das cidades, incorreram ações voltadas para a proteção das edificações e obras artísticas das civilizações do passado, com a finalidade de salvaguardar seu simbolismo para usufruto das gerações futuras e presentes (ZANIRATO, 2008; FUNARI; PELEGRINI, 2006).

No período contemporâneo, com o advento do turismo na região Nordeste do Brasil, sobretudo a partir da década de 1990, quando se deu a implantação do Programa de Desenvolvimento do Turismo na Região Nordeste (PRODETUR/NE), os centros históricos das cidades nordestinas ganharam destaque na cadeia turística. Esse cenário possibilitou a interiorização, diversificação e consolidação da atividade turística como vetor de desenvolvimento local (KIYOTANI, 2019).

Nesse contexto, os centros históricos tornaram-se um dos mais relevantes atrativos para o turismo, não somente inseridos como atração principal para o turista cultural, mas também estando introduzidos no produto destinado a outros segmentos de mercado. Essa tendência ganhou notoriedade em virtude da expansão dos turistas contemporâneos, os quais passaram a desejar conhecer a história dos destinos turísticos e modo de vida de seus residentes, enfim, suas culturas, panorama que contribui para que essas localidades sejam menos suscetíveis às oscilações oriundas da sazonalidade.

À vista disso, com a turistificação desses espaços presentes no tecido urbano, após a implementação de políticas públicas para o crescimento da atividade turística, foi evidenciada a importância da revitalização de seu patrimônio histórico-arquitetônico como legado cultural e polo de atração turística. Como exemplo, pode-se mencionar cidades como Olinda/PE e Salvador/BA, as quais, a partir de projetos inscritos em programas como Monumenta e Programa de Aceleração do Crescimento Cidades Históricas (PAC-CH), ganharam destaque no cenário mundial do turismo após intervenções realizadas no conjunto paisagístico e urbanístico dos seus centros históricos.

Para Zanirato (2008), as cidades são compreendidas como um lugar vivo, em incessantes modificações, onde há sinais do lapso do tempo expostos nas edificações, as quais demonstram os valores históricos e estéticos das localidades. Os centros históricos são parte de um espaço do dia a dia das pessoas, que remete à representação viva do passado, onde as peculiaridades das formas de vida urbana pretérita se tornam evidentes, ligando-se às manifestações cotidianas do presente.

Ao considerar esses aspectos, a legislação brasileira assegura o direito à memória e à cidade a todos, sem distinção, sendo necessário o respeito às variadas versões da história e das pessoas, para que, de forma indiscriminada, o coletivo possa desfrutar do espaço urbano, inclusive do patrimônio cultural dos centros urbanos, na totalidade, e não como uma parte. Entretanto, os inúmeros obstáculos físicos presentes no tecido urbano dos centros históricos repercutem na mobilidade das cidades, assim como na acessibilidade de seus habitantes e visitantes.

Isto posto, as cidades coloniais, em decorrência da configuração urbanística com as quais foram estabelecidas, costumam possuir ruas em pedras e paralelepípedos; calçamentos estreitos, irregulares e esburacados; pisos escorregadios e com baixa aderência; dentre outras problemáticas que restringem a mobilidade urbana, demonstrando que estes espaços não foram planejados para meios de inclusão e predisposição da acessibilidade. Datados de séculos remotos, muitos monumentos histórico-arquitetônicos passaram por algumas adaptações, mas, ainda assim, a maioria não se encontra adequada para bem-receber as pessoas com deficiência (PcD) ou mobilidade reduzida (PMR), a exemplo de grávidas, idosos e acidentados (RIBEIRO, 2014).

Vale destacar, no entanto, que o centro urbano é um espaço multifuncional, socialmente construído e partilhado, onde, por meio das relações sociais estabelecidas entre os sujeitos, no espaço e no tempo, a vida cotidiana se desvela e a sociedade se constrói (CARLOS, 2020). Desta feita, a referida autora salienta que o espaço urbano é produzido por cidadãos diversos, os quais possuem origens e necessidades distintas, dando a estes, por conseguinte, usos díspares, de modo que um dado espaço assume funções que, em alguns casos, são contraditórias, causando conflitos de variadas ordens.

No caso dos centros históricos, esses conflitos podem ser ainda mais expressivos, haja vista a constituição arquitetônica e urbanística desses espaços urbanos, os quais foram historicamente constituídos para atender às sociedades de outrora, onde perfis de cidadãos específicos eram priorizados seletivamente, o que propiciou a esses ambientes uma compleição

segregadora e pouco inclusiva. No entanto, à medida que a sociedade moderna passa a ser regida por paradigmas que tentam tornar as cidades sustentáveis para toda população, percebe-se que, quanto mais acessível for o espaço urbano, mais democrático ele se transforma.

No Brasil, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), reconhece as problemáticas de acessibilidade urbana e mobilidade em áreas de centros históricos tombados, assim como nos patrimônios históricos da humanidade, e salienta que acessibilidade urbana e patrimônio cultural são temas complexos, os quais, portanto, necessitam receber tratamentos cuidadosos (RIBEIRO, 2014). Diante disso, as propostas de intervenção devem ser estudadas separadamente, com profundidade e atenção, visando alcançarem resultados específicos, úteis e adequados.

No que lhe concerne, a Declaração Universal dos Direitos Humanos, instituída pela Organização das Nações Unidas (ONU), em 1948, garantiu a proteção universal aos direitos humanos, independente de raça, sexo, nacionalidade, etnia, religião ou qualquer outra condição, demonstrando a importância da preservação do direito básico à vida, liberdade, trabalho, educação e moradia. Sob essa prerrogativa, fica evidente a importância de possibilitar a todo e qualquer cidadão o acesso a oportunidades equitativas, bem como a oferta de espaços que possibilitem tal intento (SCHOLZ, 2017).

Diante disso, essa pesquisa se justifica pela importância de assegurar o direito constitucional à liberdade de acesso autônomo e seguro à cidade e à memória a todos, sem distinção, visto que estas dimensões condicionam a formação do cidadão. A este respeito, cumpre salientar que, por muito tempo, a deficiência foi vista como algo diferente, que causava estranheza, contribuindo para que essas pessoas ficassem à margem do convívio social e, por conseguinte, das cidades.

À vista do exposto, muitos espaços urbanos ainda não se encontram estruturados para acolher as demandas de todos os cidadãos no seu cotidiano, especialmente nas cidades coloniais, as quais foram construídas em séculos passados para atender a usos mais restritos, tanto no sentido de número de cidadãos quanto no tocante às funções sociais e necessidades dos indivíduos que se encontravam vigentes à época, como anteriormente citado. Com os novos usos dados a estes espaços, dentre eles o turístico, é imprescindível pensar formas de adequá-los sem os descaracterizar.

Não obstante, quaisquer intervenções realizadas nesses bens devem ser regulamentadas por diretrizes e procedimentos estabelecidos por órgãos especializados na salvaguarda de patrimônios culturais, os quais buscam garantir a preservação da história por meio da

arquitetura e estética desses espaços. Logo, as adequações destinadas à acessibilidade devem ser pensadas e efetuadas por profissionais técnicos responsáveis por propor alternativas que forneçam segurança e liberdade a todos durante suas visitas, com respeito ao legado histórico-cultural proclamado por estes bens.

No estado de Sergipe, os centros históricos de maior importância simbólica e material estão localizados nos municípios de São Cristóvão e Laranjeiras. Ambos acumulam, em seus espaços urbanos, os mais importantes e expressivos patrimônios materiais e imateriais do estado, sendo, por isso, tidos como as principais cidades coloniais sergipanas (SANTOS; CAMPOS, 2010). São espaços históricos de memória, onde passado e presente se mesclam e coexistem, mesmo que nem sempre de forma consentânea, sobretudo no espaço que abriga seus respectivos conjuntos arquitetônico-urbanísticos.

Desta feita, tendo por base as diretrizes e procedimentos do IPHAN para intervenções no patrimônio cultural material, e a legislação brasileira acerca da inclusão social de PcD, surgem indagações a respeito da acessibilidade em centros históricos, as quais impulsionaram a escolha da temática desta pesquisa: 1) Como promover um espaço urbano com acessibilidade adequada sem descaracterizar a estética e valor arquitetônico-urbanístico dos centros históricos? 2) Como realizar uma intervenção sustentável em acessibilidade nas cidades coloniais, com vistas a potencializar o desenvolvimento do turismo?

Isto posto, o centro histórico de São Cristóvão/SE foi elencado como área de estudo desta pesquisa, em decorrência da concentração espacial dos patrimônios culturais do município na cidade alta, aspecto que facilita o deslocamento dos visitantes entre os atrativos. Todavia, o expressivo quantitativo de barreiras no território turístico dificulta que PcD e PMR visitem com independência e segurança os patrimônios culturais e equipamentos turísticos lá presentes. Esse cenário impacta significativamente o deslocamento de alguns turistas pelo espaço urbano, mas, em especial, limita o usufruto da cidade pelos cidadãos.

Cabe destacar ainda que esta temática foi escolhida em deferência à atividade profissional do autor, que, enquanto arquiteto e urbanista, já desenvolveu pesquisas anteriores contemplando a temática da acessibilidade, sobretudo durante o período da graduação. O contato corriqueiro com o patrimônio cultural material durante a formação acadêmica supracitada despertou no autor o interesse em pesquisar soluções que tornem os centros históricos acessíveis a todos os cidadãos, contemplando tanto os seus espaços públicos, quanto suas edificações. Isto porque, uma cidade acessível deve ser uma cidade confortável para todos, incluindo às pessoas que apresentam quaisquer deficiências e mobilidade reduzida.



A partir de observações preliminares à arquitetura e urbanismo do centro histórico do município, delimitado como recorte espacial deste estudo, pode-se dizer que, em decorrência do turismo cultural figurar como segmento prioritário do destino, esse recebe um quantitativo expressivo de idosos, inclusive durante as festividades religiosas, contudo esse espaço não se encontra adequado ao desenho universal. Essa realidade oferece também dificuldades de acessibilidade à PcD, ficando clara a necessidade de serem efetuadas adaptações nos atrativos e equipamentos turísticos para atender às demandas de tal parcela da população, de modo a beneficiar turistas e comunidade local.

Outro aspecto que contribuiu para a escolha do município como área de estudo foi a percepção de que o planejamento das dimensões culturais e turísticas de São Cristóvão/SE contempla prioritariamente o centro histórico, território onde se centralizam os principais monumentos e equipamentos turísticos do município, assim como, por consequência, as ações público-privadas voltadas para o desenvolvimento do turismo e de proteção/valorização do patrimônio cultural. Este cenário advém do fato de que grande parte das edificações presentes no centro histórico de São Cristóvão/SE é tombada como patrimônio a nível federal, estadual ou municipal, e ainda, internacional.

Isso tem contribuído para que o município venha sendo contemplado, ao longo da história, por um quantitativo expressivo de ações para revitalização do patrimônio histórico e cultural com financiamento público no âmbito da cultura e do turismo. Em especial, os investimentos destinam-se às obras de infraestrutura e restauro do patrimônio cultural material, provenientes de programas como PRODETUR/NE, Monumenta e PAC-Cidades Históricas. À vista disso, pode-se afirmar que São Cristóvão/SE se configura como a mais relevante cidade colonial de Sergipe.

À vista do evidenciado, esta pesquisa teve por intuito sanar os seguintes questionamentos: a) Quais as iniciativas e políticas públicas que influem no direito ao acesso autônomo e seguro de PcD e PMR em centros históricos? b) Os atrativos e equipamentos turísticos do centro histórico apresentam condições de acessibilidade adequadas ao desenho universal? c) Qual o cenário vigente das instalações de acessibilidade presentes no espaço urbano são-cristovense? d) Como realizar uma intervenção sustentável em acessibilidade no patrimônio cultural material de São Cristóvão/SE sem descaracterizar seu valor histórico e estética? e) Quais intervenções de promoção à acessibilidade podem ser adotadas no centro histórico do município, com vistas a dirimir as barreiras urbanísticas e potencializar o desenvolvimento do turismo? f) Como facilitar o entendimento da comunidade local a respeito

do direito à acessibilidade universal em centros históricos?

A importância do centro histórico do município se alargou na última década em decorrência da concessão do título de patrimônio cultural da humanidade para a Praça São Francisco, além da ampliação dos investimentos privados efetuados no município. Portanto, impulsionar o turismo acessível nesse espaço urbano pode contribuir para potencializar a oferta turística já existente, fomentando a fruição na cidade, e por conseguinte, tornando o turismo uma prática de lazer democrática que suscita a inserção de um novo grupo de consumidores que antes encontrava-se à margem das áreas turísticas. Com isso, a promoção da acessibilidade em São Cristóvão/SE pode apresentar-se como um importante diferencial competitivo para o destino.

O impulso ao turismo acessível no centro histórico do município também deve perpassar por ações adotadas pela iniciativa pública, a exemplo da melhoria das rodovias de acesso ao município, adequações de edificações e espaços urbanos, dentre outras ações de promoção da acessibilidade. Logo, a definição de São Cristóvão/SE como área de estudo considerou ainda a governança turística e cultural do município, assim como o traçado urbanístico do centro histórico, o qual está disposto em um ambiente relativamente plano, oportunizando a proposta de intervenções em acessibilidade mais eficazes e econômicas.

Diante deste contexto, a presente pesquisa teve como objetivo geral propor ações de acessibilidade arquitetônica e urbanística para intervenções na oferta turística do centro histórico de São Cristóvão/SE. Na perspectiva de orientar a investigação científica, foram elaborados os objetivos específicos da pesquisa, vinculados às questões norteadoras (Quadro 1): a) Levantar as ações e normativas que refletem na acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em centros históricos; b) Caracterizar a acessibilidade nos monumentos histórico-culturais e equipamentos de uso turístico do centro histórico do município; c) Analisar as infraestruturas de acessibilidade constantes no espaço urbano do centro histórico de São Cristóvão/SE; d) Propor intervenções de acessibilidade arquitetônica nos bens tombados; e) Sugerir um percurso turístico acessível no centro histórico da Cidade Mãe de Sergipe; e, f) Elaborar uma cartilha de orientações sobre acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE.

Quadro 1 – Questões e objetivos da pesquisa

Questões da Pesquisa	Objetivos da Pesquisa
Quais iniciativas e políticas públicas influem no direito ao acesso autônomo e seguro de PcD e PMR em centros históricos?	Levantar as ações e normativas que refletem na acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em centros históricos.
Os atrativos e equipamentos turísticos do centro histórico apresentam condições de acessibilidade adequadas ao desenho universal?	Caracterizar a acessibilidade nos monumentos histórico-culturais e equipamentos de uso turístico do centro histórico do município.
Qual o cenário vigente das instalações de acessibilidade presentes no espaço urbano são-cristovense?	Analisar as infraestruturas de acessibilidade constantes no espaço urbano do centro histórico de São Cristóvão/SE.
Quais intervenções de promoção à acessibilidade podem ser adotadas no centro histórico do município, com vistas a dirimir as barreiras urbanísticas e potencializar o desenvolvimento do turismo?	Sugerir um percurso turístico acessível no centro histórico da Cidade Mãe de Sergipe
Como realizar uma intervenção sustentável em acessibilidade no patrimônio cultural material de São Cristóvão/SE sem descaracterizar seu valor histórico e estético?	Propor intervenções de acessibilidade arquitetônica nos bens tombados
Como facilitar o entendimento da comunidade local a respeito do direito à acessibilidade universal em centros históricos?	Elaborar uma cartilha de orientações sobre acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE.

Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

A elaboração dos objetivos específicos foi norteada pelas questões de pesquisa, visto que mediante a busca por informações para solucioná-las, a investigação científica é direcionada a caminhos que visam oportunizar o alcance do principal objetivo deste estudo. Logo, como um dos produtos resultantes desta pesquisa, têm-se este trabalho de conclusão de curso, o qual encontra-se dividido em seis seções.

A primeira delas é composta por esta introdução, ao passo que a segunda seção contempla a fundamentação teórica do estudo, onde se abordam as temáticas: acessibilidade, centros históricos e turismo inclusivo. Na seção três, são apresentados os caminhos metodológicos da pesquisa, enquanto nas seções quatro e cinco, são abordados os resultados e discussões do estudo. Na primeira dessas seções, é apresentada uma caracterização do município de São Cristóvão/SE, enfocando nos patrimônios culturais materiais, bem como nos atrativos e equipamentos turísticos presentes no centro histórico, finalizando com uma análise acerca da acessibilidade nesse território.

Em tempo, a seção seguinte versa sobre as propostas de ações público-privadas sugeridas como resultados desse estudo, as quais englobam três produtos técnico-tecnológicos: a) percurso acessível no centro histórico do município; b) intervenções de acessibilidade arquitetônica no sítio urbano tombado; e c) cartilha sobre acessibilidade em centros históricos. Por fim, na sexta seção são apontadas as considerações finais do estudo.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esta seção discorre sobre as reflexões encontradas durante o levantamento bibliográfico e documental da pesquisa. No primeiro tópico, são abordadas a mobilidade urbana e a acessibilidade; no segundo, discute-se a respeito da legislação e das normas vigentes sobre acessibilidade e inclusão social de PcD; no terceiro, é debatido sobre a acessibilidade em centros históricos, sendo descritas as bases para tornar os espaços urbanos democráticos; e, no último tópico, apresentam-se as reflexões sobre o turismo acessível em centros históricos.

### 2.1 MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE: A CIDADE COMO ESPAÇO PARA TODOS

Segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2011), mais de 1/7 da população mundial, ou seja, cerca de um bilhão de pessoas, possuía algum tipo de deficiência, enquanto no Brasil, esse quantitativo chegava a 45 milhões, o que compreendia, em média, 24% da população (IBGE, 2010). Tais dados demonstram o percentual significativo das PcD na sociedade e a tendência para um crescimento desse público.

O modo como as PcD são tratadas tem mudado gradativamente ao longo do tempo, diante de um cenário adverso a estas pessoas. A exclusão desse grupo no espaço urbano dá-se desde a antiguidade, com o afastamento das PcD que necessitavam econômica e fisicamente de outras pessoas ou não eram propícias ao trabalho (NUNES, 2019). Entretanto, tornou-se dever do Estado atender ao interesse deste público nas áreas essenciais para a vida das pessoas.

Nesse contexto, o direito de acesso universal à cidade é garantido pela Constituição Federal, por meio do Estatuto da Cidade (EC), assim como por leis que regulamentam o planejamento e gestão dos espaços urbanos (MIRANDA, 2006). Esses instrumentos normativos visam propiciar que todos os cidadãos tenham garantido acesso e usufruto equitativo da cidade, por meio de seus espaços, equipamentos e serviços, a fim de deter uma condição de vida digna em sociedade, propiciando a estes o pleno exercício de sua cidadania.

Tal qual dissertado pelo autor supracitado, o Estatuto da Cidade, Lei 1.0257/2001, é um ordenamento jurídico, em âmbito federal, que estabelece princípios e diretrizes para a política urbana, a partir do disposto na Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), de modo a propiciar a materialização de diversos direitos sociais e coletivos já reconhecidos. Isto posto,

as unidades federativas, e por conseguinte, seus municípios, devem se valer desse diploma jurídico como base do processo de planejamento urbano, permitindo, portanto, o entendimento de que os gestores públicos precisam instituir ações que possibilitem a todos os cidadãos obter qualidade de vida urbana, conforme disposições constitucionais.

Diante disso, as cidades devem oferecer e garantir meios para que todos possam ter condições necessárias de ir e vir, a fim de proporcionar participação total do povo nos seus espaços públicos e privados, com autonomia e segurança, bem como acesso à informações e à comunicação com os lugares, rotas e pessoas. Entretanto, uma vez que o mundo moderno se encontra submetido à lógica da acumulação do capital, as cidades têm se transformado em produtos, causando modificações nos espaços a fim de atender às demandas do mercado, o que enseja sua fragmentação (CARLOS, 2020).

Essa fragmentação do espaço urbano, pautada pela lógica do capital, segundo a autora referida, contribui para fomentar segregações socioespaciais, êxodo dos residentes para as periferias e reducionismos dos espaços públicos a meros objetos do mercado, regulando, assim, a sua estrutura e dinâmica social. Nesse sentido, os espaços urbanos sofrem intervenções que os tornam pouco democráticos, restringindo-se primordialmente a contemplar os usos e funções de uma parcela da sociedade, ou atender às demandas da iniciativa privada.

Dito de outro modo, o espaço público concebido mediante o planejamento tecnocrático, realizado pelo Estado, que deveria representar e contemplar a coletividade em seus usos e representações, tem sua acessibilidade física e simbólica restrita a uma parcela diminuta da sociedade, em geral, aquela que detém o capital (NARCISO, 2009). Esse cenário converge com uma perspectiva histórica na qual a construção das cidades não era orientada pela preocupação com a qualidade de vida de seus habitantes.

A partir do Iluminismo, a constituição das cidades passa a pautar-se, essencialmente, nas características estéticas (formas e aparências) das edificações, sobretudo aquelas de propriedade do Estado e da Igreja, uma vez que o traçado urbano era símbolo de poder, riqueza e erudição das nações (RUFINONI, 2017). Contudo, com a ascensão do planejamento urbano na modernidade, como processo norteador para transformação das cidades, o atendimento a requisitos como higiene, mobilidade e bem-estar social passaram a orientar tal crescimento.

Logo, o ordenamento dos sítios urbanos passou a aliar o fator estético e paisagístico do espaço à necessidade funcional de sua população como símbolo de civilidade e preocupação com a saúde dos residentes (RUFINONI, 2017), o que contemplou a inserção de espaços públicos de lazer, arborização do conjunto urbanístico e proteção do patrimônio cultural, por

exemplo. Desta feita, as cidades têm sua função expandida para além de espaço para habitação e comércio, apresentando-se como ambiente comum de acesso à cultura, educação, saúde, emprego, ou seja, espaço de ação, manifestação e representação da produção social no espaço/tempo.

Não por acaso, conforme elucidado por Dutra (2018), o espaço urbano é significativamente importante na construção e formação do lugar das pessoas, a partir das percepções de onde se mora, estuda, trabalha e das relações que cada um possui com relação ao seu dia a dia, o que avigora a importância de ser esse um ambiente democrático. Diante disso, quando se encontra um desequilíbrio nessa atuação, pode-se dizer que a população compartilha a vida urbana de forma incompleta, fragilidade ainda mais óbvia na rotina das PcD, sobretudo quando são provenientes de nível socioeconômico baixo, cuja mobilidade urbana muitas vezes é cerceada.

A Lei n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), no inciso II do art. 4º, define mobilidade urbana como “[...] condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. Segundo a mesma lei, a mobilidade urbana procura facilitar as locomoções de pessoas e bens nos espaços públicos e privados das cidades. Partindo dessa premissa, Silva (2009, p. 79) assim a conceitua:

Mobilidade urbana fica aqui entendida como elemento constituinte do tecido urbano, indissociado dos demais, que congrega o movimento de pessoas e bens na cidade. Esse movimento é derivado da estrutura física e socioeconômica da cidade e tem como motivação os desejos e necessidades individuais, ou de grupos, de usufruto do espaço coletivo. É um instrumento de planejamento urbano que engloba sistema viário, meios de transportes e trânsito; muito mais do que um indicador de capacidades individuais de desempenhar viagens, muito mais que um dado numérico.

Para que a mobilidade possa garantir a facilidade na locomoção e gozo dos equipamentos/serviços urbanos, é relevante considerar todos os diferentes grupos e os usos por eles dados aos espaços, como ciclistas, pedestres, pessoas com mobilidade reduzida permanentes ou temporárias, PcD, usuários de transportes coletivos e motoristas. Diante disso, a mobilidade na cidade vai além do deslocamento, pois expressa apreço nas convivências das pessoas com o espaço (RIBEIRO, 2014).

A mobilidade urbana contempla o fomento da acessibilidade, de modo que a primeira versa sobre o tráfego de bens e pessoas nas cidades, seja a pé, por veículo, ou por outra forma de deslocamento, enquanto a segunda visa possibilitar a livre circulação e acesso irrestrito das pessoas aos espaços públicos e privados (RIBEIRO, 2014). A acessibilidade é um direito garantido pela Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000), que estabelece

normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência (atualmente Pessoa com Deficiência) ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

A legislação brasileira, em seu inciso I do art. 2º da referida lei, entende acessibilidade como:

Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2000, p. 1).

Nessa lei, encontram-se os critérios básicos para o fomento de acessibilidade à PcD ou PMR, versando acerca de disposições gerais, dos elementos de urbanização, do desenho e localização do mobiliário urbano, da acessibilidade nos edifícios de uso privado, nos veículos de transporte coletivo, nos sistemas de comunicação e sinalização, e sobre ajudas técnicas e medidas de fomento à eliminação de barreiras (BRASIL, 2000).

Na atualidade, a acessibilidade não é um assunto que se refere somente às PcD, onde estão contempladas as pessoas que possuem limitação ou incapacidade permanente de locomoção, e sim a todos, pois, em qualquer momento da vida, pessoas podem adentrar em condição de dificuldade de mobilidade. “A acessibilidade é a concretização de um direito. O direito à igualdade é estabelecido na Declaração dos Direitos do Homem, proclamada pela ONU, em 1948, e na Constituição Federal de 1988” (RIBEIRO, 2014, p. 15).

Desta feita, torna-se importante destacar a variação nos tipos de deficiências, a fim de sensibilizar as pessoas sobre a população PcD. O quadro 2 apresenta essas diferenciações e seus conceitos, consoante o documento “Turismo e Acessibilidade: manual de orientações”, elaborado pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2006a).



Quadro 2 – Conceituação e caracterização de tipos de deficiências

Conceituação	Caracterização
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 quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz.
Deficiência visual	Acuidade visual 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 a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.
Deficiência mental	Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito 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.
Deficiência múltipla	Associação de duas ou mais deficiências.
Mobilidade reduzida	Mobilidade reduzida é a dificuldade de movimento, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência. A NBR 9050:2004 entende por pessoa com mobilidade reduzida, além da pessoa com deficiência, o idoso, o obeso, a gestante.

Fonte: Elaborado pelo autor (2021), com base nos dados do Ministério do Turismo (BRASIL, 2006a, p. 14).

O desenho universal é o meio para que se alcance acessibilidade no ambiente físico das cidades, indispensável à eliminação das barreiras, para que o espaço urbano possa ser pensado, a fim de contemplar todos os usuários, entendendo e respeitando as diferenças entre as pessoas. As soluções propostas pelo desenho universal devem atender à PcD, idosos, crianças e demais pessoas com limitação temporária de mobilidade.

Desse modo, os projetos e obras inseridos no planejamento urbano devem conter soluções de caráter universal, como “[...] guias rebaixadas e rampas nas travessias, em substituição a degraus, calçadas com larguras adequadas para atender aos que carregam carrinhos de bebê ou de compras e às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade” (RIBEIRO, 2014, p. 14). A finalidade é que os espaços sejam adequados, seguros e confortáveis

para a utilização de todos, para tanto, as intervenções devem se basear nas premissas do desenho universal (Quadro 3).

Quadro 3 – Princípios básicos do desenho universal

Princípios Básicos	Conceitos
Uso equiparável	Cada elemento deve ser útil e comercializável às pessoas com habilidades diferenciadas.
Flexibilidade de uso	Cada elemento atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades.
Uso simples e intuitivo	O uso deve ser de fácil compreensão, independentemente de experiência, nível de formação, conhecimento do idioma ou da capacidade de concentração do usuário.
Informação perceptível	A comunicação ao usuário deve ser eficaz e as informações necessárias devem estar disponíveis, independentemente de sua capacidade sensorial ou de condições ambientais.
Tolerância ao erro	Deve-se minimizar o risco e as consequências adversas de ações involuntárias ou imprevistas.
Baixo esforço físico	Cada elemento pode ser utilizado com um mínimo de esforço, de forma eficiente e confortável.
Tamanho e espaço para aproximação e uso	Cada elemento deve oferecer espaços e dimensões apropriados para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

Fonte: Elaborado pelo autor (2021), com base em dados do Ministério das Cidades (BRASIL, 2006a).

No Brasil, as orientações do desenho universal são dispostas na norma brasileira (NBR) 9050/20, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a qual versa sobre a acessibilidade de edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, visando favorecer a inclusão social. A inclusão social é primordial para a preservação dos direitos e da cidadania das PcD, entretanto, para que essa exista de fato, é imprescindível garantir a esse público o direito à locomoção com segurança e emancipação, sem qualquer tipo de barreiras existentes, seja no ambiente público ou privado, no trabalho ou no ambiente residencial (SANTANA, 2019). Partindo da premissa do conceito legal de barreiras, previsto no artigo 3º, da Lei n.º 13.146, de 06 de julho de 2015, em vigência, estas são compreendidas como:

Qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros (BRASIL, 2015, p. 2).

As barreiras limitam ou impedem o acesso pleno de PcD e PMR à cidade e ao convívio social. A eliminação de barreiras pode contribuir para que essas pessoas sofram menos constrangimentos e preconceitos, sendo vistos pela sociedade como cidadãos funcionais,

dotados dos mesmos direitos, deveres, habilidades e aptidões (LEITE; CÂMARA; SILVA, 2020). O quadro 4 certifica os tipos de barreiras categorizadas na legislação brasileira.

Quadro 4 – Tipos de barreiras para acessibilidade

Tipo de barreira	Conceito
Barreiras urbanísticas	As existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo.
Barreiras arquitetônicas	As existentes nos edifícios públicos e privados
Barreiras nos transportes	As existentes nos sistemas e meios de transportes
Barreiras nas comunicações e na informação	Qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação.
Barreiras atitudinais	Atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas.
Barreiras tecnológicas	As que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias.

Fonte: Elaborado pelo autor (2021), com base em Brasil (2015)

Esses tipos de barreiras levam à reflexão sobre as dificuldades de inclusão na sociedade das PcD e o impacto que este contexto ocasiona nas suas vidas. Em particular, as barreiras arquitetônicas e urbanísticas, enfrentadas por elas cotidianamente nas cidades e nas edificações públicas e privadas, impossibilitam-nas do direito de expor suas aptidões e livre circulação. A partir desses dois tipos de barreiras, Ribeiro (2014, p. 15) entende que:

Nos espaços urbanos, o conceito de acessibilidade articula-se ao planejamento e à organização do território e não deve ser confundido com a simples eliminação de barreiras de maneira pontual e sim levar ao reconhecimento do direito das pessoas com deficiência de usufruir dos espaços urbanos com conforto, segurança e autonomia. Nesse sentido, a acessibilidade não se configura como uma questão meramente técnica, mas como uma questão social: o pleno direito ao uso da cidade.

Na contemporaneidade, a acessibilidade e a mobilidade são demandas reais nos centros urbanos, contudo ambas não têm acontecido em sua totalidade. Pelo contrário, o que se observa são espaços onde deslocar-se e acessar bens, serviços e equipamentos públicos é cada vez mais árduo para todos, mas, sobretudo, para as PcD. Logo, a fim de mitigar essa problemática, é indispensável que esses espaços sejam qualificados para melhorar a vida da comunidade local e dos demais usuários dos espaços urbanos.

## 2.2 ACESSIBILIDADE: LEGISLAÇÃO E NORMAS BRASILEIRAS

A Constituição Brasileira de 1988 inaugurou uma nova era no que se refere à questão da acessibilidade e inclusão social. Garantiu à pessoa com deficiência a possibilidade de ter as mesmas oportunidades para alcançar a sua independência econômica e social, com o intuito da sua integração plena na sociedade, garantindo também a defesa da cidadania e do seu direito à inclusão social.

Após a promulgação da Constituição Brasileira, surgiu a Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989 (BRASIL, 1989), que dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiências, sua integração social, entre outros temas. Esta norma, por sua vez, após um lapso temporal de vinte e seis anos, possibilitou a elaboração da Lei n.º 13.146, de 06 de julho de 2015 (BRASIL, 2015, p. 1), instituída como a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - Estatuto da Pessoa com Deficiência, à qual é “destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania”.

Um dos grandes avanços da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) foi modificar outras leis para deixá-las compatíveis com a Convenção Internacional da ONU, além da mudança de perspectiva sobre a palavra deficiência. No passado, enxergava-se a deficiência como uma condição das pessoas, em contrapartida, na atualidade, ela é interpretada como uma circunstância dos espaços, sejam eles físicos ou sociais, os quais não estão adequados para receber todas as pessoas.

A partir desse cenário, intensifica-se o quantitativo de leis e normas no Brasil, em âmbito federal, estadual e municipal, voltadas para a promoção dos direitos das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, a fim de assegurá-las a garantia à acessibilidade, comunicação, informação e transporte, partindo-se de pressupostos como qualificação da cidadania e respeito às diferenças, visando assim firmar uma sociedade mais democrática.

O Brasil é um dos países com mais inovação na legislação a respeito da acessibilidade, com destaque para duas leis federais de grande importância para a população PcD: a Lei n.º 10.048, de 8 de novembro de 2000 e a Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000), ambas regulamentadas pelo decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004 (BRASIL, 2004). O quadro 5 apresenta a legislação federal sobre os direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Quadro 5 – Legislação federal sobre direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida

Normas Federais	Regulamento
Lei n.º 7.405, de 12 de novembro de 1985	Torna obrigatória a colocação do Símbolo Internacional de Acesso em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências.
Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989	Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência e sua integração social; sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde; institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas; disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes e dá outras providências.
Lei n.º 8.899, de 29 de junho de 1994	Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.
Lei n.º 10.048, de 8 de novembro de 2000	Dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência física, aos idosos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo, e dá outras providências.
Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências.
Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001	Estatuto da Cidade: regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana.
Decreto n.º 3.956, de 8 de outubro de 2001	Promulga a Convenção Interamericana para Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência.
Instrução Normativa IPHAN n.º 1, de 25 de novembro de 2003	Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados a nível federal, e outras categorias, conforme especifica.

Decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004	Regulamenta as Leis n.º 10.048 e 10.098/00, acima citadas.
Lei n.º 11.126, de 27 de junho de 2005	Dispõe sobre o direito de o portador de deficiência visual ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.
Decreto n.º 6.215, de 26 de setembro de 2007	Estabelece o Compromisso pela Inclusão das Pessoas com Deficiência, com vistas à implementação de ações efetivas por parte da União Federal, em regime de cooperação com municípios, estados e o Distrito Federal, institui o Comitê Gestor de Políticas de Inclusão das Pessoas com Deficiência (CGPD) e dá outras providências. Revogado pelo Decreto n.º 7.612, de 17 de novembro de 2011.
Decreto n.º 7.612, de 17 de novembro de 2011	Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – Plano Viver sem Limite. Revoga o Decreto n.º 6.215, de 26 de setembro de 2007.
Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
Lei n.º 13.146, de 06 de julho de 2015	É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Fonte: Atualizado pelo autor (2021), com base em Ribeiro (2014, p. 132).

O quadro acima tem o objetivo de apresentar, de forma sucinta, nove Leis Federais, quatro Decretos e uma Instrução Normativa do IPHAN, que versam sobre os direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Dentre elas, vale destacar que, no ano de 1985, já havia uma preocupação com as PcD, para que essas pessoas pudessem ter acesso, assim como circular e utilizar todos os serviços urbanos indiscriminadamente.

Desta forma, tornou-se obrigatório o uso do Símbolo Internacional de Acesso (SIA) (Figura 1) em todos os locais que oferecessem condições de acesso natural ou por meio de rampas, sem obstáculos que dificultem a locomoção desse público, além dos ambientes que detivessem porta de entrada com largura mínima de 90 cm, sanitários apropriados, dentre outras infraestruturas que contemplassem suas necessidades e especificidades.

Figura 1 - Símbolo Internacional de Acesso (SIA)



Fonte: ABNT (2020).

Já no ano de 1989, surge a Lei nº 7.853, com vistas a assegurar às PcD a garantia de que as ações governamentais contemplariam propostas que suscitasse o pleno exercício de seus direitos básicos. Nesse sentido, o quadro 6 aponta as principais abordagens do Decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004, o qual versa acerca da acessibilidade nos espaços urbanos e edificações públicas de uso coletivo e de uso privado (BRASIL, 2004).

Quadro 6 – Principais abordagens do Decreto nº 5.296/2004

Principais abordagens do decreto	Onde se aplica	Normas que contemplam essas abordagens
Prioridade a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida	Órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional; empresas prestadoras de serviço público; instituições financeiras; estabelecimentos públicos ou privados de atendimento à saúde.	NBR 9050/2020/ABNT
Acessibilidade arquitetônica e urbanística	Concepção e a implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos; Vias; logradouros públicos; espaços de uso público; praças; parques; entorno e interior das edificações de uso público e coletivo; entorno e áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar; adaptação de bens culturais imóveis; mobiliários e equipamentos urbanos.	NBR 9050/2020/ABNT
Acessibilidade nas edificações de uso público já existentes	Edificações administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinados ao público, em geral; locais de reunião, esporte, espetáculos, conferências, instituições de ensino público.	NBR 9050/2020/ABNT
Acessibilidade nas edificações de uso coletivo já existentes	Teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casa de espetáculos, salas de conferências, instituições de ensino privado.	NBR 9050/2020/ABNT
Acessibilidade no mobiliário urbano	Nos espaços públicos e edifícios.	NBR 9050/2020/ABNT
Acessibilidade na habitação de interesse social	Edificações de uso multifamiliar e habitação de interesse social.	NBR 9050/2020/ABNT
Acessibilidade aos bens culturais imóveis	Patrimônio público, espaços destinados à cultura.	IN 01/2015/IPHAN NBR 9050/2020/ABNT

Fonte: Adaptado pelo autor (2021), com base em Brasil (2006b, p. 40).

O referido decreto é tido como uma atualização das Leis Federais n.º 10.048 e 10.098, ambas do ano 2000, que tratam da acessibilidade para PcD, possibilitando os meios para a efetivação dos direitos e a equiparação de oportunidades para as pessoas com deficiência. Já no campo dos suportes técnicos, o decreto representou uma melhoria no sentido do apoio à pesquisa tecnológica para desenvolvimento de equipamentos, instrumentos e produtos que alavancassem a acessibilidade, com a finalidade de reduzir os custos para obtenção.



Todavia, apesar dessas iniciativas, é somente no ano de 2015 que é instituída uma lei específica para inclusão da pessoa com deficiência. Observa-se, assim, que apesar da defesa dos direitos ao acesso e locomoção autônoma e segura para a PcD e PMR ser garantida por lei, na prática, essa população fica à mercê das instituições públicas, que muitas vezes não fiscalizam e não trabalham a fim de minimizar os riscos sofridos por esses grupos.

Em consonância com esses dispositivos legais e iniciativas pautadas na acessibilidade dos espaços urbanos e edificações, a Associação Brasileira de Normas Técnicas, a partir de 1997, propõe normativas e regras técnicas sistematizadas para possibilitar a padronização das intervenções em infraestrutura para acessibilidade, de modo a garantir a segurança e emancipação das PcD. Diante disso, o quadro 7 apresenta as normas dessa instituição que se referem à acessibilidade.

Quadro 7 – Normas da ABNT sobre acessibilidade

Normas ABNT	Regulamento
NBR 14020:1997	Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem de longo percurso.
NBR 14273:1999	Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial.
NBR 13994:2000	Elevadores de passageiros – Elevadores para transportes de pessoa portadora de deficiência.
NBR 14021:2005	Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem metropolitano.
NBR 15599:2008	Acessibilidade – Comunicação na prestação de serviços.
NBR 15570:2009	Transporte – Especificações técnicas para fabricação de veículos de característica urbana para o transporte coletivo de passageiros.
NBR 14022:2011	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.
NBR 16537:2016	Acessibilidade – Sinalização tátil no piso: Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.
NBR 15320:2005	Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário.
NBR 9050:2020	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Fonte: Atualizado pelo autor (2021), com base em Ribeiro (2014, p. 136).

Dentre as normas apresentadas, destaca-se a NBR 9050/2020, atualizada no ano 2020, que trata sobre a acessibilidade das edificações públicas/privadas, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, estabelecendo critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção e adaptação de edificações do meio urbano e rural. Essa norma é considerada a mais relevante para essa pesquisa, por apresentar diretrizes técnicas essenciais para quaisquer intervenções arquitetônicas e urbanísticas.

Com base nos quadros 5, 6 e 7, tornam-se claros os caminhos a serem percorridos, com base nas leis, decretos e normas, para que os critérios técnicos escolhidos pelos profissionais da arquitetura e do urbanismo assegurem a implementação de acessibilidade plena nas cidades, inclusive nos centros históricos, as quais possuem demandas específicas.

As intervenções nos centros históricos devem ser analisadas de forma individual, visto que cada local apresenta peculiaridades que precisam ser respeitadas. Para tal, essas especificações necessitam de domínio técnico, dada suas limitações, a fim de garantir a não descaracterização e preservação do bem cultural imóvel, sobretudo dos monumentos tombados.

## 2.3 ACESSIBILIDADE EM CENTROS HISTÓRICOS: O PATRIMÔNIO CULTURAL MATERIAL COMO BARREIRA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

Os centros históricos, em sua maioria, configuram-se como as áreas mais antigas das cidades e apresentam, na sua constituição, ladeiras, escadarias, pisos de pedras e calçadas estreitas construídas no passado. Em geral, são nesses territórios que o conglomerado urbano surgiu, sendo tidos, portanto, como legado das sociedades ancestrais, responsáveis por estruturar as identidades (SEBASTIÃO, 2010). Tratam-se de espaços de testemunho de várias épocas, onde passado e presente se encontram e convergem, assumindo, assim, a característica de um espaço de transição.

À vista disso, o centro histórico é entendido como um lugar simbólico, por congregar a história e memória da sociedade, haja vista sua relevância como centro político, econômico e religioso da maioria das cidades no passado. Dgotdu (2005, p. 129) aponta que os centros históricos são “[...] conjuntos urbanos com interesse histórico cuja homogeneidade permite considerá-los como representativos de valores culturais, nomeadamente históricos, arquitectónicos, urbanísticos ou simplesmente afectivos, cuja memória importa preservar”.

Posto isto, os espaços públicos desses conglomerados urbanos costumeiramente possuem um conjunto representativo de bens culturais, desde imateriais - manifestados em costumes, hábitos e práticas populares transmitidas e perpetuadas ao longo do tempo -, até monumentos que são símbolos visíveis das civilizações de outrora. Ao pesquisar a palavra “monumento” observa-se que esta provém do latim *monumentum*, que tem derivação da expressão “lembrar”, ou seja, “trazer à tona emoções e sensações nas pessoas” (VARGAS; PAIVA, 2016).

A partir disso, percebe-se que o monumento é uma construção que expressa as

transformações transcorridas por uma sociedade, sendo adotado como símbolo destinado a manter viva na memória de outras gerações o legado do passado. Este perpetua, os usos/funções de dado espaço, tal qual os contextos econômico, ambiental, político e religioso por meio dos quais a população se manifestava em épocas anteriores (VARGAS; PAIVA, 2016).

Com isso, ainda segundo o autor supracitado, o monumento passa a assumir a função de memorial, diante da crescente relevância concedida a este como obra de arte e testemunho da história. É nesse contexto, entre meados do século XIX e início do XX, que incorrem as primeiras manifestações mundiais para a proteção das edificações históricas, visando a perpetuação do monumento para usufruto da posterioridade, a partir de normas que orientavam as ações de preservação e conservação já difundidas em alguns países (FUNARI; PELEGRINI, 2006).

É nesse momento que foram consolidados o conceito de monumento histórico e os instrumentos de preservação (museus, inventários, tombamentos, etc.) a ele relacionados, bem como se manifesta a gênese da noção de patrimônio que passou a denominar o conjunto dos bens então expropriados (VARGAS; PAIVA, 2016, p. 319).

Desta feita, foram priorizados dois tipos de critérios de proteção ao patrimônio, que representam dois princípios diferentes (VARGAS; PAIVA, 2016). O primeiro grupo de critérios resulta de uma proteção primária ou preventiva, que retrata um ponto de vista econômico do patrimônio, o qual tem objetivo de impedir prejuízos financeiros. Já o segundo conjunto de critérios norteia uma preservação secundária ou racional, a qual foi elaborada para confrontar com a depredação ideológica. Ambos os critérios estão associados a uma compreensão instrutiva do patrimônio, que estimava os recursos históricos e artísticos.

Na Inglaterra, a preservação dos patrimônios ficou aos cuidados das associações de antiquários, enquanto na França, a proteção dos monumentos era a cargo do poder público, cujo modelo de preservação influenciou outros países europeus, assim como os demais continentes (VARGAS; PAIVA, 2016). É no século XIX, que é despertado o entendimento da relevância do patrimônio urbano, onde se transpassam as limitações dos monumentos isolados, de modo a incluir a totalidade da arquitetura na malha urbana das cidades.

Nessa seara, o Congresso de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, realizado em 1964, destaca-se por aprovar o documento marco para a preservação e conservação do patrimônio histórico-cultural, a Carta de Veneza (FUNARI; PELEGRINI, 2006). Segundo esse documento, a preservação e restauração dos monumentos históricos tinham por finalidade a salvaguarda tanto da obra quanto do seu testemunho histórico, seu

simbolismo e significado a ser interpretado pelas gerações futuras e presentes.

Já a Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), em 1972, apontava para a concepção de que o patrimônio incluía o ambiente cultural e natural, se tratando de um bem não renovável pertencente a toda humanidade (FUNARI; PELEGRINI, 2006). Com a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, documento que estabelece um sistema de proteção global aos bens culturais e naturais de valor universalmente excepcional, é ampliado o compromisso das nações com a salvaguarda do patrimônio.

No Brasil, como medida para perpetuação dos monumentos históricos nacionais, surge, na década de 1930, o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, propondo ações para preservação dos bens de interesse histórico e do patrimônio artístico brasileiro. Todavia, somente na década de 70, surgem as primeiras normatizações no país voltadas à proteção desses bens, as quais se fundamentavam em iniciativas internacionais (FUNARI; PELEGRINI, 2006).

Ante o exposto, cumpre salientar que as políticas públicas de preservação do monumento, as quais Zanirato (2008) ressalta como concernentes ao processo de patrimonialização institucional, criaram um olhar diferenciado sobre os centros históricos, mediante a imposição de valores que os tornavam reconhecidos como espaços que congregam uma herança sociocultural comum, responsável por unificar os cidadãos sob a prerrogativa de unidade nacional (HALL, 2006). Com isso, esses espaços, em um primeiro momento, passaram a ser disponibilizados apenas para contemplação pública, a fim de garantir sua integridade.

Sob esta prerrogativa, a população, tida como detentora desse legado sob tutela do estado, via-se afastada dos centros históricos, tendo seus usos e sentidos desconsiderados, bem como enfrentando barreiras arquitetônicas, urbanísticas, atitudinais perpetradas por meio desse processo. Assim, a patrimonialização institucional, ao desconsiderar a diversidade e singularidade dos atores sociais, tal qual os valores culturais e a relevância da garantia ao acesso irrestrito no espaço público, contribuía sobremaneira para, não somente, potencializar a segregação socioespacial, mas também limitar a relação de pertencimento dos autóctones com o patrimônio cultural.

Nesse contexto, o significado dos centros históricos encontrava-se atrelado à sua importância cultural, a qual era exclusivamente retratada por meio da arquitetura histórico-monumental, contribuindo para que esses ambientes fossem referências ao exprimir a constituição das sociedades. Todavia, o patrimônio cultural que compunha a paisagem dos

espaços urbanos recontava a história local de forma seletiva e descontextualizada, a fim de garantir a legitimidade do estado e sustentar um consenso político, prática que invisibilizava as diversas memórias que compõem a história da sociedade (HALL, 2006).

Logo, a fim de contribuir para a preservação do patrimônio tombado, o qual encontrava-se em situação de conservação precária face à privação ao usufruto do bem cultural pela população, percebeu-se a necessidade de implementação de novos usos contemporâneos para esses bens. As funções cívicas, religiosas e habitacionais que esses espaços exerciam no passado, dão lugar a funções atreladas ao lazer, além de suscitar novos usos econômicos, sociais e culturais condizentes com a realidade da sociedade atual (SEBASTIÃO, 2010).

Porquanto, os patrimônios constantes nesses ambientes, em muitos casos, a fim de contemplar as demandas modernas, necessitam sofrer intervenções em sua estrutura. No âmbito da acessibilidade, essa dinâmica se apresenta de modo mais salutar, haja vista que os equipamentos urbanos e edificações, em geral, não possuem infraestrutura adequada para o seguro deslocamento de PcD e PMR, isso porque a preocupação com a acessibilidade é recente. Não obstante, Sebastião (2010) salienta que algumas construções presentes nos espaços urbanos de centros históricos são consideradas barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

Nos centros históricos, muitas vezes, as ruas são estreitas e isso reflete como esse espaço atendia aos desejos e às necessidades de seus usuários nos séculos passados, quando o meio de locomoção exigia pouco espaço, o número de pessoas era menor, o uso do solo era diferenciado, bem como as distâncias a serem percorridas eram menores (RIBEIRO, 2014, p. 13-14).

Esse contexto impede ou atrapalha o acesso de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a esses ambientes, em virtude do processo histórico de formação das cidades, uma vez que na época de constituição desses centros urbanos, as pessoas com deficiência não circulavam nos espaços públicos (SILVA, 2021). Matias (2015) corrobora com o exposto e aponta que, apesar da crescente discussão acerca da acessibilidade em centros históricos, PcD e PMR ainda enfrentam sérias dificuldades para acessibilidade plena, apresentando dependência de terceiros para seu deslocamento e/ou exclusão do convívio social.

A partir de iniciativas no que tange ao planejamento de ações para fomento da inclusão social, a Comunidade Europeia passa a defender o desenvolvimento de políticas de mobilidade sustentáveis no ambiente urbano, tendo como principal objetivo garantir condições de acessibilidade para todos. Partindo dessa premissa, Portugal criou o Plano de Promoção da Acessibilidade (PNPA), em 1981, o qual estabelece medidas que visam a melhoria da qualidade

de vida de todos os cidadãos e, em particular, o fomento dos direitos de cidadania das PcD no espaço público e no meio edificado (RIBEIRO, 2014).

Além de um espaço urbano que promova condições para mobilidade de todos, a acessibilidade também deve contemplar o acesso equitativo e garantia de melhor qualidade de vida aos cidadãos, o que perpassa por assegurar inclusão socioespacial indiscriminadamente, visto que, além de sua compleição física, o território também figura como resultado de uma construção social ininterrupta, e, portanto, espaço onde se manifesta cotidianamente o exercício da cidadania.

Acessibilidade, nesse sentido, não implica somente a superação das barreiras físicas que constroem os movimentos, mas a promoção de acesso ao conhecimento, às qualidades dos espaços, à memória que se constitui na produção histórica de edifícios e artefatos, enfim, à história de uma sociedade (RIBEIRO, 2014, p. 127).

O espaço urbano dos centros históricos, incluindo sua infraestrutura, equipamentos, serviços e edificações, independente destes serem de propriedade pública ou privada, devem ter seu acesso livre e indiscriminado assegurado, de modo a possibilitar aos cidadãos a salvaguarda ao direito de usufruto seguro e autônomo do meio físico e social que o circunda (RIBEIRO, 2014). Desta feita, uma cidade inclusiva deve promover o engajamento da sociedade civil, visando não somente contribuir para a apropriação irrestrita dos espaços e serviços urbanos pelos moradores, mas também assegurar inclusão socioespacial, orientada por princípios como democracia e equidade.

Em consonância com esse contexto, nos centros históricos europeus foram adotadas intervenções nos espaços públicos visando possibilitar a adoção de soluções inovadoras no que tange à acessibilidade. Dentre os ambientes qualificados, tem-se o centro histórico de Florença, na Itália, onde foi efetuado o nivelamento de calçadas (Figura 2), ao passo que em Veneza, foram instaladas rampas sobre pontes (Figura 3), e em Roma, vê-se rampas reversíveis sobre degraus (Figura 4).

Figura 2 – Florença, Itália: Nivelamento de calçadas



Fonte: Silva (2021).

Figura 3 – Veneza, Itália: Rampa sobre ponte



Fonte: Silva (2021).



Figura 4 – Roma, Itália: Rampas reversíveis sobre degraus



Fonte: Silva (2021).

Infere-se que, a partir de análises às intervenções efetuadas nos centros históricos europeus, quaisquer ajustamentos nas áreas tombadas devem atender às necessidades dos usuários com deficiência e/ou mobilidade reduzida, e considerar as características originais dos espaços urbanos, atalhando ações que transformem a estrutura original do bem e detenham harmonia visual com o mesmo (REIS, 2015).

No Brasil, o IPHAN, por meio de sua Instrução Normativa n.º 1, de 25 de novembro de 2003, dispõe de orientações, critérios e recomendações para o fomento das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis indicados nesta normativa. Tal instrução tem como parâmetros básicos a Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000) e a NBR 9050 (ABNT, 2020e), com objetivo de eliminar, reduzir e superar as barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis.

Este objetivo deve ser conciliado à preservação dos bens imóveis, favorecendo o acesso aos seus patrimônios para todo o público, com a finalidade de proporcionar as oportunidades de utilização desses bens pela comunidade, em específico as PcD e/ou com mobilidade reduzida (IPHAN, 2003). Para tanto, as intervenções devem propiciar o máximo de acessibilidade com



o mínimo de impacto sobre o patrimônio cultural, priorizando o respeito ao caráter visual, simbólico e operacional do equipamento urbano e/ou monumento histórico.

Acessibilidade urbana e patrimônio cultural são temas complexos que exigem um tratamento cuidadoso, não existindo receitas prontas a serem aplicadas. Com vistas à concretização dos direitos à acessibilidade urbana, não é possível desenvolver uma teoria que possa ser aplicada a todos os espaços consagrados patrimônio cultural. Cada caso deve ser estudado em profundidade, a fim de que se alcancem soluções específicas, úteis e adequadas (RIBEIRO, 2014, p. 16).

Cumprе ressaltar que, para inserir a acessibilidade universal em centros históricos com êxito e criatividade, é requerido conhecimento amplo do patrimônio em suas particularidades. Tais conhecimentos partem do contexto histórico, tipologias, características estruturais, usos, funcionalidade, entre outros (RIBEIRO, 2014). Essa prerrogativa fundamenta quaisquer intervenções nas edificações tombadas, tal qual nos espaços urbanos, privilegiando adaptações reversíveis e compatíveis com o bem, que vão desde o rebaixamento de calçadas, inserção de rampas acessíveis, construção de lombofaixa (faixa de travessia elevada) e instalação de piso tátil direcional (RIBEIRO, 2014).

Ante esse cenário, em 2014, é publicado pelo IPHAN, um caderno técnico sobre acessibilidade e mobilidade urbana em centros históricos, com o intuito de nortear os gestores públicos para a elaboração de um Plano de Mobilidade e Acessibilidade (RIBEIRO, 2014). Para tanto, o documento dispõe de princípios e diretrizes gerais sobre mobilidade e acessibilidade em centros históricos, apresentando requisitos a serem observados no que concerne à acessibilidade desses espaços (RIBEIRO, 2014, p. 84–85):

- Garantia da segurança nos percursos;
- Transparência estrutural evitando zonas escondidas;
- Equilíbrio estético-funcional;
- Desenho de acordo com o caráter histórico do espaço urbano;
- Integração com os entornos arquitetônicos;
- Facilitação dos acessos aos edifícios;
- Atenção ao mobiliário e equipamentos urbanos;
- Fácil conservação, manutenção e limpeza dos revestimentos adotados; etc.

O Plano de Mobilidade e Acessibilidade é uma exigência legal para cidades com mais de 20 mil habitantes, o qual contempla uma análise real do município no que tange a essa temática, com todas as obrigações e problemas estabelecidos nos espaços urbanos e, mais

especificamente, nos centros urbanos tombados. Para intervir nesses espaços, as ações devem ser planejadas e discutidas com a comunidade local, bem como os projetos e obras de infraestrutura para adequação às diretrizes de mobilidade e acessibilidade devem estar articuladas ao Plano Diretor do município (RIBEIRO, 2014).

Para elaboração de um Plano de Mobilidade e Acessibilidade, devem-se seguir regras de implementação que ponderem a importância social e política das ações propostas. Segundo Ribeiro (2014, p. 41), as propostas de intervenção “[...] devem focar em ações corretivas, de efeito imediato, baseadas nas respostas aos problemas detectados a partir das demandas contemporâneas”. A concepção de projetos que visem intervir em centros urbanos e em áreas tombadas deve ser pautada na NBR 9050/2020e, sendo, em seguida, após sua execução, fiscalizadas, avaliadas e submetidas à manutenção.

Cumpra ressaltar que é indispensável o entendimento, por parte de gestores e profissionais técnicos responsáveis pela elaboração das referidas propostas de intervenção, de que não é suficiente sugerir a inserção de rampas com inclinação adequada ou elevadores com cabines dimensionadas, mas sim considerar o conjunto arquitetônico e urbanístico, a exemplo do mobiliário urbano, a iluminação e o sistema de transporte. “E, além disso, 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” (RIBEIRO, 2014, p. 41).

Todavia, ante uma análise das intervenções de mobilidade urbana e acessibilidade no Brasil, percebe-se que essas ainda são incipientes. A primeira experiência aconteceu no planejamento de Curitiba, executado sob a administração do arquiteto Jaime Lerner, o qual foi idealizado com o intuito de solucionar as adversidades urbanas existentes (RIBEIRO, 2014). Em 1965, iniciaram-se os estudos, com a construção do Plano Preliminar de Urbanismo, do Plano Diretor e das diretrizes de planejamento determinadas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (IPPUC).

Dentre as iniciativas brasileiras, é importante destacar também o Projeto Rio Cidade, que buscou melhoria na acessibilidade e qualidade urbana no município do Rio de Janeiro, em 1994. Nesse experimento, foi selecionado um trecho para o estabelecimento de um trajeto acessível ininterrupto mediante algumas intervenções. Após o término da implementação das ações, observou-se um aumento expressivo, principalmente, de pessoas com cadeiras de rodas nas ruas e nas áreas remodeladas (RIBEIRO, 2014).

Ademais, na cidade de Pirenópolis/GO, no ano 2000, foi realizada uma experiência nomeada “Pirenópolis sem barreiras, patrimônio para todos”, cuja finalidade era promover adequações no ordenamento urbano da cidade (Figura 5), no sentido de garantir a todos e, especialmente, às PcD e PMR, a locomoção, o acesso e autonomia no perímetro de preservação histórica e espaços que acomodam equipamentos de relevância para o pleno exercício da cidadania (SEBASTIÃO, 2010).

Figura 5 - Pirenópolis/GO: Intervenção de acessibilidade no centro histórico



Fonte: agitapirenopolis, 2020.

Para a elaboração do projeto, a premissa metodológica foi a participação da comunidade no processo de discussão dos problemas e busca por alternativas que contemplassem as propostas de intervenção. Para tal finalidade, foram realizadas ações junto ao escritório técnico do IPHAN, Organizações Não-Governamentais (ONG) de Pessoa com Deficiência, Governos Federal e Estadual, Ministério Público, dentre outros órgãos e instituições (SILVA, 2021).

Frente às intervenções apresentadas, percebe-se que o espaço urbano, o qual é de todos e para todos, deve passar a ser visto com outro olhar, mediante uma concepção que aprecie a mobilidade e acessibilidade de seus cidadãos para que esses possam desfrutar de um desenho urbano integral, sem barreiras, com infraestruturas harmoniosas, espaços abertos, transporte acessível e oferta de estacionamentos adequados. A urbe deve ser planejada e ordenada a fim de atender a diversidade de interesses e necessidades de sua população, inclusive de PcD e PMR.

Reafirma, portanto, que tanto o traçado urbano quanto às edificações patrimoniais reconta o processo histórico do espaço, assim como os valores culturais a eles atribuídos pela sociedade, de modo que, através da arquitetura e urbanismo das cidades, torna-se possível

reconhecer as dimensões socioculturais que perfazem uma localidade. Nesse sentido, a prática turística pode não somente contribuir para a perpetuação do patrimônio edificado, mas também possibilitar a inserção de pessoas geralmente marginalizadas no espaço urbano. À vista disso, o turismo acessível tem surgido como um segmento de mercado singular por agregar a valorização da história e cultura local à inclusão socioespacial de PcD e PMR.

## 2.4 TURISMO ACESSÍVEL EM CENTROS HISTÓRICOS: VETOR PARA INCLUSÃO SOCIAL

O turismo se apresenta como um fenômeno complexo, em virtude da sua relação com os cenários econômicos e sociais dos destinos. Durante muitas décadas, o turismo era estudado por outras áreas do conhecimento, a exemplo da economia que essencialmente o considerava como uma atividade econômica, assim como sociólogos e antropólogos que o enxergavam como um fenômeno social (PANOSSO NETTO, 2013).

Na atualidade, para grande parte dos estudiosos, o turismo se configura como um fenômeno socioeconômico que impacta e é também impactado pelas dimensões ambiental, econômica, cultural, social, territorial e política dos destinos, valendo-se das contribuições de outros campos do conhecimento para sua compreensão e desenvolvimento. Diante disso, o turismo é um campo do saber inter, trans e multidisciplinar (BENI, 1998).

Uma das maiores especificidades do turismo reside na necessidade do consumidor deslocar-se temporariamente, por motivos diversos, para o lugar turístico, o qual se apresenta como um espaço distinto do seu habitual (BENI, 1998; PANOSSO NETTO, 2013). Esse deslocamento tem o intuito de possibilitar o consumo de produtos e serviços turísticos, normalmente atrelados a características endógenas das localidades, sendo essencialmente formados pelos sistemas de transporte, alimentação, acomodação e entretenimento.

Panosso Netto (2013, p. 10) explica que existem três visões distintas sobre o turismo – a visão leiga, a visão empresarial e a visão acadêmico-científica –, as quais implicam em percepções diferentes, que perpassam desde o turismo como prática de lazer e produtora de capital até o turismo como fenômeno de massa. Entretanto, “[...] tais imagens e definições são algumas das múltiplas facetas que o turismo assume na sociedade, mas, dependendo do contexto, são limitadas”.

No que lhe concerne, Beni (1998) propõe que a compreensão do turismo transcorra por meio de uma visão holística, a partir de uma concepção abrangente dos elementos que compõem

o sistema turístico para que estes sejam considerados, em conjunto, durante o planejamento, gestão e desenvolvimento da atividade.

O turismo é um elaborado e complexo processo de decisão sobre o que visitar, onde, como e a que preço. Nesse processo intervêm inúmeros fatores de realização pessoal e social, de natureza motivacional, econômica, cultural, ecológica e científica. Que ditam a escolha dos destinos, a permanência, os meios de transportes e o alojamento, bem como o objetivo da viagem em si para a fruição tanto material como subjetiva dos conteúdos de sonhos, desejos, de imaginação projetiva, de enriquecimento existencial histórico-humanístico, profissional, e de expansão de negócios. Esse consumo é feito por meio de roteiros interativos espontâneos ou dirigidos, compreendendo a compra de bens e serviços da oferta original e diferencial das atrações e dos equipamentos a ela agregados em mercados globais com produtos de qualidade e competitivos (BENI, 1998, p. 37).

A partir do definido por Beni (1998), pode-se dizer que o turismo é um fenômeno composto por deslocamentos de indivíduos com motivações diversas, que buscam satisfazer necessidades e desejos, e alcançar enriquecimento existencial por meio de trocas simbólicas com os residentes. Vários elementos são impactados e incorporados à atividade durante esse processo, sendo por isso o turismo tido como complexo e dinâmico. Nesse contexto, à medida que o turismo se expande, novas concepções urbanísticas são incorporadas às cidades.

À vista disso, com o propósito de atender à demanda turística, o destino é transformado a partir da inserção de infraestruturas e equipamentos para o turismo, além da apropriação dos recursos constantes na localidade, os quais são originalmente destinados aos residentes (CRUZ, 2002). Este cenário reforça a importância da reorganização dos espaços para atender às necessidades dos turistas e possibilitar a esses o usufruto de experiências memoráveis.

Desta feita, o turismo perfaz adaptações nos centros históricos de diversas cidades, de modo a propiciar que os espaços urbanos sejam apropriados para o desenvolvimento da atividade turística, dando-lhes novos usos, a ponto de seus monumentos histórico-arquitetônicos, assim como seus costumes e manifestações socioculturais, serem transformados em produtos turísticos. Com isso, as edificações históricas desses ambientes passam a abarcar museus, lojas de *souvenirs*, restaurantes, memoriais, hotéis, ateliês, dentre outros equipamentos voltados ao consumo turístico.

Isso se dá porque os centros históricos dispõem de particularidades próprias que fazem com que o turismo tenha uma atuação importante no seu desenvolvimento. Assim, a ligação entre os centros históricos e o turismo não é fixa, com isso, as atrações presentes nesses espaços urbanos são estabelecidas com base nas ofertas e demandas turísticas de cada localidade, em uma associação recíproca que permite benefícios para destino e turistas.

Na contemporaneidade, o continente europeu contempla destinos em grande evidência no mercado turístico devido aos seus centros históricos, os quais não foram originalmente concebidos para fins turísticos, mas apresentam expressiva atratividade ante sua composição arquitetônica e urbanística (MARUJO; SERRA; BORGES, 2013). Esses espaços urbanos têm uma existência heterogênea e multidimensional, retratadas em um acumulado de aspectos físicos, sociais, econômicos, políticos e ambientais, dentro das quais se incorpora a atividade turística.

Para Marujo, Serra e Borges (2013, p. 4):

Todos os lugares do mundo têm um passado e, portanto, se esse passado, relacionado através da sua história, é impreterivelmente único para um povo e um lugar específico, então a sua transformação em herança de cultura deverá produzir um produto único, refletindo e promovendo um lugar ou uma identidade cultural.

Isto posto, percebe-se a importância de que os processos de planejamento e gestão dos centros históricos articulem as políticas patrimoniais, urbanas e turísticas, a fim de não somente estimular os investimentos públicos para preservação e conservação dos bens culturais, mas também promover o fomento de emprego e renda por intermédio do turismo, bem como usufruto desses espaços por seus residentes e pleno exercício de sua cidadania. Nesse âmbito, destacam-se duas políticas públicas brasileiras, instituídas nos anos 1990 e 2000, nas quais ocorreram transversalidade de ações: Monumenta - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Urbano (1999-2010), e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Cidades Históricas (2009-2016).

Acerca disso, Fridman, Araújo e Daibert (2019, p. 634) salientam que esses programas contemplavam “[...] ações e equipes técnicas dentro e fora da esfera governamental em diversas áreas, como planejamento econômico, preservação do patrimônio cultural, desenvolvimento urbano, gestão, turismo e meio ambiente”. Todavia, ainda segundo os autores, enquanto o Monumenta visava garantir a utilização dos espaços urbanos pela população, a requalificação dos centros históricos promovida pelo PAC suscitou êxodo dos autóctones, o que os transformou em territórios sem vida, voltados essencialmente para o consumo.

Com isso, conforme anteriormente exposto, além do processo de patrimonialização, o qual modifica os sentidos e usos dados pelos residentes ao patrimônio vivido (ZANIRATO, 2008), a turistificação desses espaços limita sua apropriação pelos autóctones, cenário que suscita modificações nas estruturas e dinâmicas socioculturais cotidianas, além de delimitar valores econômicos para bens que são do povo, visando o consumo dos visitantes. Esse contexto

enseja na transformação dos centros históricos em territórios turísticos nos quais identidades inventadas ou editadas são promovidas para contemplar o uso turístico.

Fica claro que os centros históricos se tornaram os principais territórios turísticos de muitas cidades, devido ao patrimônio cultural material e imaterial neles inseridos (MARUJO; SERRA; BORGES, 2013). Nesse viés, em referência ao turismo interno, estados como Minas Gerais apresentam esses espaços urbanos como produtos turísticos prioritários, ao passo que outros destinos, como o estado do Rio de Janeiro e as cidades de Recife/PE e Salvador/BA desenvolvem preferencialmente o turismo de sol e praia, mas tem nos aspectos históricos, através do patrimônio cultural de seus centros urbanos, produtos complementares ao seu segmento padrão.

Embora os centros históricos sejam transformados em territórios para o turismo, sua constituição original não proporciona meios seguros para mobilidade e acessibilidade de turistas PcD e PMR. Observa-se que o fator limitador se encontra nos patrimônios tombados, nas ruas de pedras, na carência de rampas, no mobiliário urbano mal instalado e não na deficiência em si. Esses são exemplos de adversidades enfrentadas por essa população, o que acaba dificultando sua locomoção autônoma e segura nesses espaços, conforme garantido por leis.

Neste contexto, percebe-se que a acessibilidade é uma variável relevante para o turismo, uma vez que o consumo turístico está intrinsecamente atrelado ao deslocamento, não sendo possível dissociá-los (FERST; COUTINHO; CHAVES, 2020). Assim, uma tendência que se descortina atualmente é o turismo acessível, o qual desperta um novo olhar para as questões de acessibilidade e cidadania plena da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Para Otoo e Kim (2018) e Rabontu (2018), o turismo acessível é considerado um promissor nicho de mercado. Visto o despertar desse novo contexto, o turismo na perspectiva social vem crescendo fortemente no mundo. Em linhas gerais, as discussões acerca da inclusão social com cidadania tornaram-se emergentes no turismo, sobretudo durante a última década, levando a atividade turística a incorporar práticas mais inclusivas, a fim de contribuir para que a sociedade se torne mais justa e igualitária (LEITE; CÂMARA; SILVA, 2020).

À medida que a concepção de um “turismo sem barreiras” concentra-se explicitamente nas pessoas com deficiência, o turismo acessível busca contemplar todos os visitantes de um destino turístico, oferecendo infraestruturas adequadas ao livre deslocamento e fruição de todos, respeitadas as limitações, tanto no espaço urbano quanto nos amplamente inclusivo (BLICHFELDT; NICOLAISEN, 2011). Com a instituição do Código Mundial do Turismo,

pela Organização Mundial de Turismo (OMT), o turismo acessível passou a ser discutido nas políticas públicas dos destinos, inclusive no Brasil, quando em 2006 é lançado o Programa Turismo Acessível, baseado na premissa de que o lazer e a vigem são direitos de todos (BRASIL, 2006c).

Esse programa apresenta diretrizes para promover a acessibilidade dos destinos, mas carece de metas e ações consistentes para nortear as ações público-privadas. Para Panosso Netto (2013, p. 113), “o turismo é o reflexo e o espelho do que a sociedade decide ser”. Logo, conceber o turismo sob o viés da inclusão social é possibilitar, mesmo que de forma ainda restrita, a preservação do direito ao lazer e à liberdade de ir e vir das PcD e PMR, como também a atuação destes como cidadãos. Isso torna-se possível em virtude do impacto causado pela atividade turística na organização do espaço urbano e no cotidiano dos destinos.

Segundo Saraiva (2017), o turismo acessível, também denominado de turismo para todos e turismo inclusivo, está intrinsecamente ligado a um arcabouço legal instituído para garantir direitos à pessoa com deficiência, incluindo a equidade de acesso ao turismo. Para tanto, os espaços das cidades também devem ser adequados para bem receber as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (BORGES; ECCHELI, 2020). Nesse sentido, o Estatuto da Pessoa com Deficiência institui algumas disposições, a fim de garantir a prática do turismo para as PcD (Quadro 8).

Quadro 8 – Disposições da Lei 13.146/2015 para acessibilidade no turismo

Artigos	Onde se aplica	Principais diretrizes
art. 45, § 2	Equipamentos hoteleiros	Ofertar instalações acessíveis e recursos humanos capacitados para atender a PcD.
art. 52, inciso V, § 3º	Guias turísticos	Apresentar as informações em formatos que possibilitem o seu recebimento pelas PcD (braile, audiodescrição, etc).
art. 60, inciso IX	Sinalização	Fornecer orientações inclusivas a todas as pessoas sobre localização, acessibilidade dos atrativos e equipamentos turísticos, como também descrição dos produtos e serviços turísticos disponíveis.

Fonte: Elaborado pelo autor (2021), com base em Brasil (2015).



Além das disposições presentes no Estatuto da Pessoa com Deficiência para a acessibilidade no turismo, algumas normas da ABNT também regularizam a atividade turística, sobretudo o setor de transportes, conforme já apresentado no quadro 7. No modal rodoviário, por exemplo, é obrigatória a reserva de assentos para PcD e seus acompanhantes, como também a inclusão de elevadores ou rampas para o embarque e desembarque (ABNT, 2018c; 2005d).

No modal ferroviário e metroviário, dentre as obrigatoriedades e recomendações, estabelece-se a necessidade da acessibilidade universal na estação e nos veículos (ABNT, 1997a; 2005d). Para o transporte aéreo comercial, recomenda-se que sejam destinados assentos no corredor para as PcD, com braços removíveis ou retráteis e espaços mais amplos (ABNT, 1999b). A acessibilidade no transporte aquaviário, entretanto, ainda não é normatizada.

Apesar da existência de variadas normas e leis acerca da acessibilidade universal, essa ainda apresenta muitas lacunas, sobretudo no turismo. Conforme visto, os instrumentos legais e normativos que regulamentam a acessibilidade no setor são limitados, não contemplando grande parte dos produtos e serviços inseridos na atividade turística, o que contribui para que os gestores se valham das brechas existentes para continuar invisibilizando as PcD. De fato, as barreiras que se originam na vida cotidiana se difundem no turismo.

São encontradas lacunas na acessibilidade universal local e a ineficiência de serviços de acessibilidade que assistam a pessoa com deficiência. A pessoa com deficiência é excluída da integração à vida na cidade e atividades como o turismo se tornam um fardo, para estes indivíduos, devido às muitas limitações encontradas nos destinos e atrativos (MAGALHÃES; SCHUELER, 2020, p. 114).

Na prática, as cidades turísticas não são planejadas e estruturadas para atender a todos os cidadãos, de modo que as PcD e/ou PMR são invisibilizadas, não tendo o direito à vida independente, tal qual ao descanso, lazer e a liberdade de ir e vir respeitados e garantidos (SANTOS; DUARTE, 2017). Este cenário é ainda mais latente nos centros históricos, em virtude da arquitetura das edificações dificultar o acesso autônomo desse público, assim como as normas para sua preservação tolherem a realização de adequações necessárias para este fim, não contemplando a acessibilidade universal (RABONTU, 2018).

O planejamento do turismo nesses espaços parte de uma análise do panorama passado e de um levantamento da situação presente, de modo a traçar os caminhos e o posicionamento futuro dos destinos (DIAS, 2003; PETROCCHI, 2009). Busca-se um número restrito, mas consistente de soluções visando ao alcance dos objetivos propostos, de modo que aquelas que demonstram maior eficácia sejam priorizadas, consoante os meios disponíveis no destino turístico para a sua aplicabilidade.

Por meio do processo dinâmico e contínuo de planejamento e da análise da constituição dos centros históricos, resta possibilitada a adoção de medidas pautadas nos princípios da sustentabilidade como mecanismos para a formulação de projetos que aliem a arquitetura e o turismo para a proposição de intervenções nas edificações tombadas.

Entretanto, conforme salientado por Panosso Netto (2013, p. 99), “[...] não basta ser sustentável, tem que ser responsável”. À vista disso, essas ações devem ser estruturadas para serem mais conscientes e responsáveis com o bem-estar coletivo, a conservação do entorno e a diminuição das disparidades socioeconômicas. Para tanto, elas devem se valer do histórico da localidade, da situação vigente e do panorama prospectado para o espaço turístico, perpassando pelo respeito à sua capacidade de carga, além de considerar os aspectos subjetivos e mutáveis que compõem a prática turística.

Sabe-se que a efetividade do processo de planejamento turístico, aliado ao planejamento urbano, é essencial no processo de ordenamento dos territórios para a inserção do turismo. Assim, as políticas públicas de turismo agem como impulsionadoras do turismo a partir de investimentos em infraestrutura de apoio, bem como na indução de investimentos privados mediante o fomento, disponibilização de ferramentas de suporte e financiamento ao desenvolvimento, ou até mesmo, por intermédio da inserção de empreendimentos privados que buscam atender às necessidades do setor turístico no destino.

Esta prerrogativa reflete no planejamento e na implantação de políticas públicas no turismo, as quais devem se voltar para a melhoria da qualidade de vida e desenvolvimento local por meio da atividade. Dentre as políticas públicas do turismo voltadas a este fim, destaca-se o PRODETUR/NE, em suas diferentes fases, considerado um marco para o turismo do Nordeste, na perspectiva de estruturar ações públicas para o desenvolvimento da atividade turística.

Com base no planejamento das áreas de prioridade, foram elencadas intervenções infraestruturais em diversos estados da região Nordeste, principalmente em suas áreas litorâneas, para que fosse possibilitado o desenvolvimento do turismo, com geração de trabalho e renda, diversificação da oferta turística e, sobretudo, inclusão dos moradores locais (CRUZ, 2002). Nesse sentido, as obras financiadas pelo programa PRODETUR/NE contemplaram obras de infraestrutura básica, recuperação e restauração do patrimônio histórico-cultural, dentre outras iniciativas realizadas na região.

Em alguns estados, a exemplo da Bahia, Pernambuco e Sergipe, os recursos provenientes do programa também foram direcionados para intervenções de revitalização nos centros históricos. Contudo, em geral, os recursos do programa foram direcionados para

investimentos na estruturação do turismo de sol e praia, deixando em segundo plano ações direcionadas ao fortalecimento de outras segmentações de mercado, tal qual aspectos referentes à acessibilidade e inclusão social no destino turístico (SANTOS, M., 2018).

É necessário, para tal, que os gestores planejem ações que tornem as cidades turísticas acessíveis, a partir de adaptações que diminuam as barreiras que impedem o deslocamento autônomo e seguro de PcD e PMR. Magalhães e Schueler (2020, p. 111) ressaltam que “[...] é importante que as vias de acesso ao destino, bem como seu entorno e infraestrutura estejam adequadas para a pessoa com deficiência, pois o destino é o local onde as ações serão desenvolvidas”.

Portanto, planejar a atividade turística em centros históricos, para torná-los inclusivos socialmente para esse público é um desafio, pois, além de requerer uma avaliação criteriosa dos atrativos e equipamentos turísticos presentes no destino turístico para uso, requer também analisar o seu tecido urbano, a fim de dotar estes espaços de infraestruturas acessíveis, sem descaracterizá-los, para que o turista com deficiência ou mobilidade reduzida detenha liberdade e conforto para usufruir da prática do turismo.

Esse contexto apresenta outras complexidades em decorrência da sociedade ainda possuir uma posição sobremaneira capacitista, a qual invisibiliza as necessidades e direitos das pessoas com deficiência, e afeta também, em menor grau, as pessoas com mobilidade reduzida. Tanto os atrativos e equipamentos construídos para atender aos usos turísticos, quanto aqueles que foram apropriados pelo turismo, não costumam possuir preocupação com a acessibilidade de quem apresenta alguma limitação para locomoção.

Segundo Leite, Câmara e Silva (2020), a mobilidade e a acessibilidade urbana nos centros históricos são uma problemática de grande relevância. A maioria das barreiras existentes nesses espaços decorrem do mosaico das cidades, as quais possuem uma constituição física que originalmente não foi concebida para ser acessível a todos, além de limitações para a readequação e a adaptação dos espaços para a acessibilidade. Diante disso, as políticas públicas de turismo de alguns destinos contemplaram as intervenções físicas para dotar os territórios turísticos de infraestruturas de acessibilidade, dentre os quais destacam-se os centros históricos.

Em tempo, ainda no ano de 2011, por meio de uma parceria da Prefeitura com o Governo do Estado da Bahia, foi firmado um termo visando a realização de obras de revitalização no centro histórico de Salvador. Dentre as ações recomendadas, propôs-se a implantação da

primeira rota acessível do estado. Cabe destacar aqui que, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas NBR 9050 (ABNT, 2020e, p. 05), rota acessível,

[...] é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida [...] A rota acessível deverá ser concebida levando-se em consideração os caminhos naturais de ligação entre os principais setores de uma cidade. Ela será composta por um conjunto de vias reservadas para os pedestres, para os veículos motorizados [...].

Ainda, de acordo com ABNT (2020e), a rota acessível externa incorpora estacionamentos, calçadas, faixas de travessias de pedestres (elevadas ou não), rampas, escadas, passarelas e outros elementos da circulação. A rota acessível interna incorpora corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores e outros elementos da circulação. Dentre as infraestruturas de promoção da acessibilidade, cumpre clarificar, tendo em vista os produtos resultantes desta pesquisa, e com base nas diretrizes da NBR 9050/2020, o que são faixas de travessias de pedestres elevadas ou lombofaixas, a saber: área plana elevada, sinalizada com faixa para travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a nivelar a rua às calçadas em ambos os lados da via.

Isto posto, a rota acessível pode servir para viabilizar a locomoção de PcD e PMR em centros históricos, por possibilitar a disponibilidade de um trecho ininterrupto, seguro e acessível para deslocamento autônomo desse público no espaço urbano, aliado à garantia de mobilidade dos demais cidadãos, seja por meio de veículo automatizado, bicicletas ou pedestres. Não por acaso, trata-se de uma intervenção de mobilidade muito adotada para o (re)ordenamento espacial dos territórios turísticos, a fim de possibilitar a prática do turismo acessível.

Desta feita, a rota acessível propicia a fruição de PcD e PMR aos equipamentos e serviços dispostos na cidade, além, do gozo do patrimônio cultural material e possibilita o pleno exercício da cidadania. Além da inserção de uma rota acessível (Figura 6) no Pelourinho, território turístico de Salvador/BA, as obras de revitalização no centro histórico contemplaram alargamento de calçadas, rebaixamento do meio-fio (Figura 7), estabelecimento de faixas em nível, implantação de corrimão, guarda-corpo, dentre outras ações visando tornar esse espaço urbano acessível.

Figura 6 – Salvador/BA: Rota acessível



Fonte: Autoria própria 2022.

Figura 7 - Salvador/BA: Rebaixamento de guia da calçada



Fonte: Autoria Própria 2022.

Logo, percebe-se que muitas intervenções de acessibilidade desenvolvidas em centros históricos são orientadas por políticas públicas turísticas, a fim de atender a uma demanda de mercado, ao invés de serem primordialmente direcionadas à garantia do direito à memória, cidade e liberdade para todos. Em outras palavras, se o planejamento urbano contemplasse ações de acessibilidade visando a inclusão social de seus cidadãos, a alcançabilidade estaria presente em quaisquer espaços públicos ou privados da cidade, ao invés de se restringirem ao território turístico.

Borges e Eccheli (2020) dizem que tanto as cidades turísticas quanto as que não o são, devem ser acessíveis a todos e possibilitar que as PcD exerçam sua cidadania com plenitude. Ao pensar na acessibilidade como uma dimensão a ser considerada no planejamento urbano, reforça-se a premissa de que os residentes com deficiência ou mobilidade reduzida devem ter o direito garantido de se deslocar com segurança, conforto e autonomia nos espaços públicos, tornando essa infraestrutura destinada à inclusão social de autóctones e turistas.

Somente por meio da união e efetiva interlocução entre os atores sociais que compõem a governança turística, patrimonial e de infraestrutura das cidades, o planejamento e gestão do turismo poderá contribuir para que a atividade desponte como um fenômeno socioeconômico benéfico aos envolvidos direta e indiretamente, inclusive, suscitando integração de estratos sociais historicamente excluídos do espaço urbano e da vida em sociedade, além de propiciar a garantia de direitos constitucionais.

### **3 METODOLOGIA DA PESQUISA**

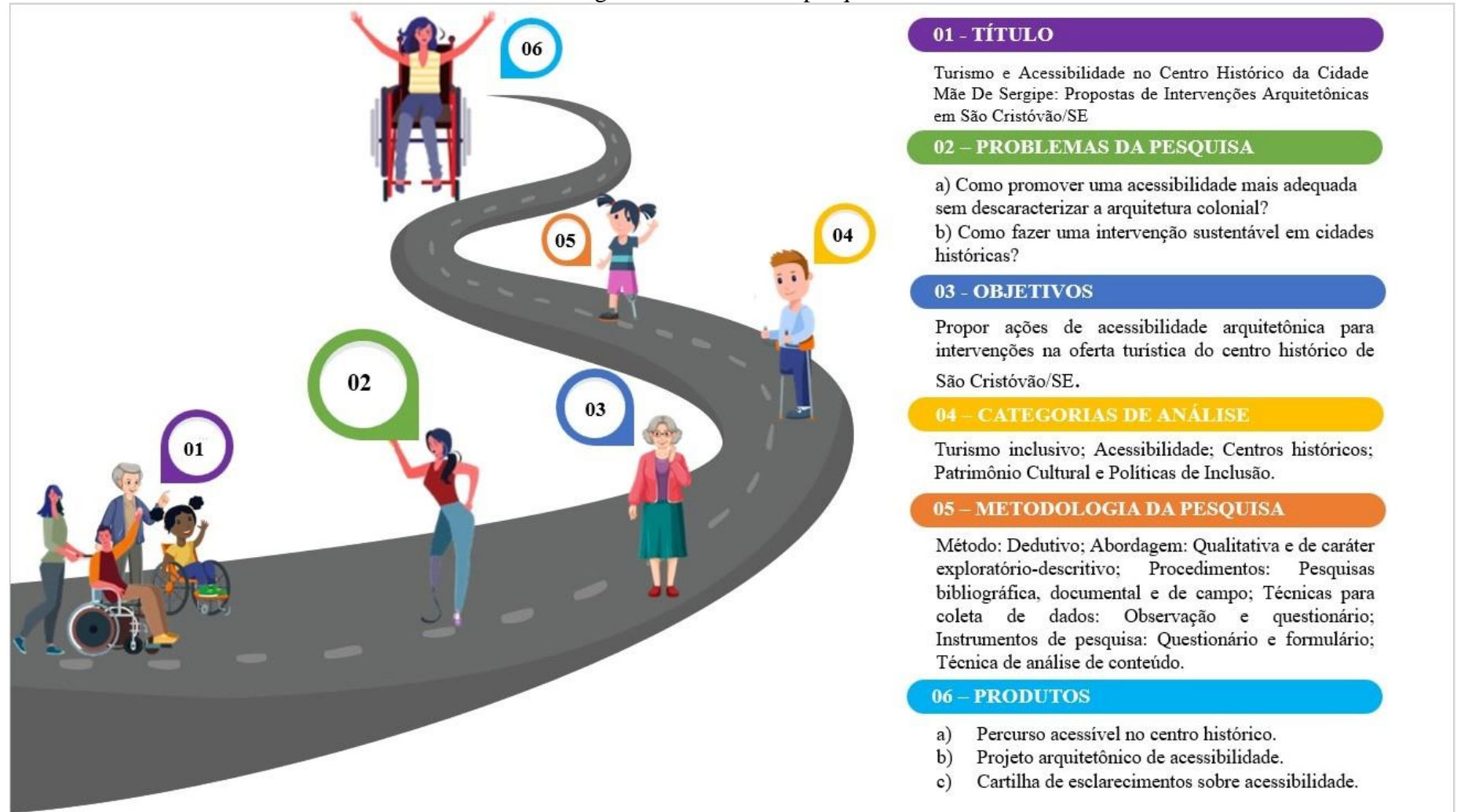
Neste capítulo, apresentam-se os caminhos para alcançar os objetivos propostos e responder às questões de pesquisa indagadas neste trabalho. Para a construção deste estudo, é apresentada a estrutura de averiguação escolhida e o detalhamento dos procedimentos metodológicos, por meio dos métodos, técnicas e instrumentos, na perspectiva de demonstrar a ligação entre o estado da arte e a finalidade do estudo.

#### **3.1 MÉTODO E NATUREZA DA PESQUISA: QUESTÕES DE ABORDAGEM**

A ciência tem como finalidade principal chegar às autenticidades dos fatos. Nesta percepção, não se discriminam outras formas de conhecimento. Para que um conhecimento consiga ser apontado como científico, faz-se indispensável identificar os procedimentos mentais e técnicas que permitem a sua averiguação. Em outras palavras, é necessário indicar o método que possibilitou ao pesquisador chegar ao conhecimento (Figura 8), ou seja, deixar claro o método que orientou o caminho que a pesquisa tomou para chegar ao estabelecido (GIL, 2008).



Figura 8 - Desenho da pesquisa



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



Em linhas gerais, no que diz respeito ao método de abordagem da pesquisa, foi adotado o método dedutivo, o qual parte da premissa geral até o específico. Por meio de princípios identificados como verdadeiros e incontestáveis, este possibilita que o estudo atinja conclusões de maneira especificamente lógica. Para tanto, ele se forma por meio de uma construção decrescente e coerente, a partir de premissa maior, menor e conclusão (GIL, 2008).

Para este autor, este método é usualmente adotado em estudos que se valem de proposições gerais, tidos como verdades inquestionáveis, dos quais derivam argumentos específicos ou menos gerais, a partir de um encadeamento lógico, derivando em conclusões implícitas nos dois primeiros. Logo, o conteúdo resultante da pesquisa não pode ultrapassar o disposto nas alegações iniciais (GIL, 2008).

No mais, caso as proposições primárias sejam admitidas como verdadeiras, em consequência, os resultados da pesquisa assim também o serão (CERVO; BERVIAN; SILVA, 2007). Diante disso, Gil (2008) pontua que um dos principais riscos que podem advir da adoção deste método refere-se à seleção dos pressupostos iniciais, que podem ser aceitos como verdades inquestionáveis quando não o são. O autor ainda aponta que as premissas devem conseguir ser colocadas em dúvida e defendidas ao longo da pesquisa.

Esta pesquisa se valeu de premissas constantes na legislação brasileira acerca dos direitos das PcD e PMR, assim como de prerrogativas intrínsecas às normas e diretrizes do IPHAN e da ABNT que devem regulamentar, respectivamente, as intervenções efetuadas em patrimônios históricos brasileiros e as questões pertinentes à acessibilidade. É por meio destes princípios que foram efetuadas as análises acerca da acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE.

Os dados do estudo foram analisados segundo a abordagem qualitativa. Marujo (2016) aponta que a abordagem qualitativa tem sido utilizada como estratégia de pesquisa ao longo da história da investigação em turismo, buscando aprofundar os significados dados aos fenômenos. Gil (2009) diz que a abordagem qualitativa é utilizada em estudos de caso, pesquisa-ação, pesquisas de campo ou pesquisa participante, nos quais a relevância está na interpretação do objeto de estudo.

O estudo é de natureza aplicada, visto que pretende a aplicabilidade prática dos conhecimentos resultantes da pesquisa. Neste sentido, Gil (2009, p. 27) afirma que a pesquisa aplicada “[...] tem como característica fundamental o interesse na aplicação, utilização e consequências práticas dos conhecimentos”. A partir dos resultados do estudo, a pesquisa aplicada busca recomendar soluções para os problemas sociais que deram início a ela.

À vista disso, a presente pesquisa buscou propor intervenções para acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE, com foco para os atrativos e equipamentos turísticos presentes neste território, de modo a possibilitar a inclusão social das PcD e PMR. Diante disso, a pesquisa também sugeriu a criação de um percurso inclusivo, com o intuito de possibilitar o acesso autônomo e seguro deste público ao patrimônio cultural material do município, assim como uma cartilha de esclarecimentos sobre acessibilidade.

### 3.2 ESTRUTURA METODOLÓGICA DA INVESTIGAÇÃO: QUESTÕES DE PROCEDIMENTOS

Ao se entender a pesquisa em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas como uma prática interdisciplinar, especialmente no campo do turismo, acredita-se que é fundamental promover um diálogo interseccional com outras áreas, por meio de conceitos, metodologias de análise de documentos, fotografias e leitura de imagem, apresentando-se algo inovador, capaz de proporcionar o uso de técnicas variadas para aplicação nos estudos no campo do turismo.

Essa pesquisa é de caráter exploratório-descritivo, que por meio dos seus métodos e critérios permite uma proximidade com a realidade do objeto estudado, analisando e correlacionando os elementos que a compõem. Cervo, Bervian e Silva (2007, p. 61) dissertam sobre a pesquisa exploratória, apontando que esta “[...] é recomendada quando há pouco conhecimento sobre o problema a ser estudado”.

A partir da pesquisa exploratória foram levantados dados e informações que serviram de base para uma investigação mais detalhada acerca do objeto de estudo. Isto posto, por meio das coletas de dados, esta pesquisa possibilitou identificar os elementos de acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE, além de levantar as ações públicas e privadas locais que refletiam na acessibilidade e mobilidade urbana do município.

Já a pesquisa descritiva busca analisar as características e variáveis do objeto de estudo, a fim de compreender seus efeitos. Cervo, Bervian e Silva (2007, p. 61) entende que a pesquisa descritiva “[...] ocorre quando se registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos, sem manipulá-los”. Neste estudo, a pesquisa descritiva contribuiu para a caracterização dos equipamentos turísticos do centro histórico para ações prioritárias de infraestrutura de acessibilidade e o diagnóstico dos aspectos de acessibilidade nos equipamentos turísticos de São Cristóvão/SE.

Em linhas gerais, a partir dos dados e informações levantadas por intermédio da pesquisa exploratória, assim como a análise e correlação das seguintes dimensões: turismo, acessibilidade e patrimônio cultural. Por meio da pesquisa descritiva, tornar-se-á possível propiciar a elaboração de alternativas para acessibilidade turística no centro histórico do município estudado. Desta feita, este estudo de caso se utilizou da pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e pesquisa de campo como procedimentos metodológicos.

O uso combinado desses procedimentos se deu em deferência à complexidade dos fenômenos estudados, com o intuito de melhorar a validade de seus resultados. Diante disso, Yin (2001) explica que a triangulação dos procedimentos metodológicos permite ao pesquisador utilizar de várias fontes de dados para um estudo de caso, dispondo de uma melhor avaliação em comparação àqueles que apresentam dados de uma só fonte de evidências.

Marujo (2016, p. 116) explica que o estudo de caso se trata de “[...] uma análise rigorosa de uma situação específica e, portanto, ele tem como principal objectivo a preservação do carácter unitário do objecto estudado pelo investigador”. O estudo de caso perpassa por uma análise aprofundada do objeto de estudo a partir de uma visão pontual.

No tocante à pesquisa em turismo, o estudo de caso pode ser baseado em evidências qualitativas. Segundo Marujo (2016), as investigações qualitativas do tipo estudo de caso têm contribuído para a amplitude e qualidade da investigação desta natureza e para a sua relação com a viabilidade temporal dos estudos a nível de mestrado. À vista disso, recorrer às pesquisas bibliográfica, documental e de campo, ocasionaram uma visão mais abrangente e aprofundada acerca dos problemas e eventuais soluções para a questão da acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE.

A pesquisa bibliográfica aqui empreendida teve como categorias de análise: Turismo e Inclusão Social, Acessibilidade, Centros Históricos, Patrimônio Cultural e Políticas Públicas de Inclusão. Esse procedimento metodológico foi utilizado para a consulta em fontes secundárias, como livros, periódicos e trabalhos de conclusão de curso, com vistas a fundamentar as discussões e conclusões do estudo (CERVO; BERVIAN; SILVA, 2007).

Para tal, foi efetuada uma revisão bibliográfica no Google Acadêmico, nos Bancos de Teses e Dissertações da CAPES e repositórios institucionais a respeito da temática, a fim de mapear o estado da arte em relação ao objeto de estudo em tela. Foram mapeados os conceitos técnicos do turismo e da acessibilidade em centros históricos do Brasil e na Europa, identificando os principais obstáculos e potencialidades da inclusão social em patrimônios culturais materiais.

Durante as pesquisas bibliográficas realizadas, averiguou-se a incipiência de estudos acadêmicos acerca das temáticas acessibilidade em centros históricos e turismo inclusivo no estado de Sergipe, sobretudo quando se delimitaram as buscas ao município de São Cristóvão/SE. Esta pesquisa pretende minimizar esta lacuna, servindo como referência para futuros estudos e ações voltadas para a usabilidade de centros históricos por PcD e pessoas com mobilidade reduzida para a prática de lazer e turismo.

A pesquisa documental é aplicada em fontes primárias, as quais não receberam nenhum tratamento analítico (GIL, 2008). Neste estudo, este tipo de pesquisa foi adotado para consulta dos relatórios, *sites* institucionais e instrumentos de planejamento do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Fundação Municipal de Cultura e Turismo João Bebe Água (FUMCTUR), Secretaria Municipal de Infraestrutura de São Cristóvão (SEMINFRA) e Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Foram coletados, também, documentos sobre São Cristóvão/SE, como planos, projetos, mapas, fotografias e plantas da cidade e de seus equipamentos urbanos, para análise e discussão, a partir do problema estudado, contemplando as dimensões culturais, turísticas e infraestruturais da cidade, a fim de traçar intervenções de acessibilidade viáveis, eficazes e econômicas.

A pesquisa de campo foi adotada para possibilitar a identificação *in loco* dos elementos de acessibilidade em São Cristóvão/SE e seu impacto para o turismo. Gil (2009) explica que este procedimento metodológico analisa um único objeto de estudo em seu contexto real, permitindo que o pesquisador descreva as situações e características do objeto estudado, os quais somente podem ser percebidas no ambiente real.

A pesquisa de campo ocorreu no centro histórico do município, delimitado como recorte espacial da pesquisa, contemplando os principais atrativos e equipamentos turísticos deste território, os quais foram segmentados em 3 grupos, com base na natureza de sua gestão: monumentos sob gestão do poder público, iniciativa privada e igreja católica.

A partir disso, foram analisadas as barreiras urbanísticas e arquitetônicas constantes nestes espaços e propostas intervenções para tornar acessíveis os monumentos histórico-arquitetônicos inseridos na oferta turística do município, verificando a acessibilidade dessas edificações, assim como o interesse do seu tombamento (parcial ou integral). De posse dessas informações, foram realizados estudos nas plantas baixas cedidas pela SEMINFRA e IPHAN, a fim de dirimir as barreiras físicas que prejudicam a circulação de PcD e PMR nesses espaços.

Além de serem observadas essas barreiras, durante a pesquisa de campo também foi efetuada uma análise estrutural das edificações patrimoniais do centro histórico de São

Cristóvão/SE, por meio de um levantamento cadastral focado nos parâmetros constantes na NBR 9050/2020 (Quadro 9). O levantamento cadastral consiste na análise do imóvel através de medições e análise de características arquitetônicas da edificação e seus usos, dentre outras informações relevantes para se compreender os valores históricos e simbólicos, bem como seus significados para os residentes.

Quadro 9 – Análise da NBR 9050/2020

Itens verificados	O que a NBR 9050/2020 diz:
1- Acessos em estacionamentos	O percurso entre o estacionamento de veículos e os acessos deve compor uma rota acessível. Quando da impraticabilidade de se executar rota acessível entre o estacionamento e acessos, devem ser previstas, em outro local, vagas de estacionamento para pessoas com deficiência e para pessoas idosas, a uma distância máxima de 50 m até um acesso acessível. Todo estacionamento deve garantir uma faixa de circulação de pedestres que garanta um trajeto seguro e com largura mínima de 1,20 m até o local de interesse. Este trajeto vai compor a rota acessível.
2- Largura mínima da calçada	A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso: a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m; b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre; c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas.
3- Revestimento de piso	Os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado).
4- Rebaixamento de calçadas	Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser preferencialmente menor que 5 %, admitindo-se até 8,33% (1:12), no sentido longitudinal da rampa central e nas abas laterais. Recomenda-se que a largura do rebaixamento seja maior ou igual a 1,50 m, admitindo-se o mínimo de 1,20 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação da calçada de, no mínimo, 1,20 m.

5- Rampas	<p>São consideradas rampas, as superfícies de piso com declividade igual ou superior a 5 %.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para garantir que uma rampa seja acessível, são definidos os limites máximos de inclinação, os desníveis a serem vencidos e o número máximo de segmentos.</li> <li>- A inclinação das rampas deve ser calculada conforme a seguinte equação:  <math display="block">I = \frac{h \times 100}{c}</math> Onde:  <i>i</i> é a inclinação, expressa em porcentagem (%);  <i>h</i> é a altura do desnível;  <i>c</i> é o comprimento da projeção horizontal.</li> <li>- As rampas devem ter inclinação de acordo com os limites. Para inclinação entre 6,25 % e 8,33 % é recomendado criar áreas de descanso nos patamares, a cada 50 m de percurso.</li> <li>- Em reformas, quando esgotadas as possibilidades, podem ser utilizadas inclinações superiores a 8,33 % (1:12) até 12,5 % (1:8).</li> <li>- A largura das rampas (L) deve ser estabelecida de acordo com o fluxo de pessoas. A largura livre mínima recomendável para as rampas em rotas acessíveis é de 1,50 m, sendo o mínimo admissível de 1,20 m.</li> <li>- Toda rampa deve possuir corrimão de duas alturas em cada lado.</li> <li>- Em edificações existentes, quanto a construção de rampas nas larguras indicadas ou a adaptação da largura das rampas for impraticável, as rampas podem ser executadas com largura mínima de 0,90 m e com segmentos de no máximo 4,00 m de comprimento, medidos na sua projeção horizontal.</li> </ul>
6- Corrimãos e guarda-corpos	<p>Os corrimãos podem ser acoplados aos guarda-corpos e devem ser construídos com materiais rígidos. Devem ser firmemente fixados às paredes ou às barras de suporte, garantindo condições seguras de utilização.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Os corrimãos devem ser instalados em rampas e escadas em ambos os lados, a 0,92 m e a 0,70 m do piso, medidos da face superior até o bocel ou quina do degrau (no caso de escadas) ou do patamar, acompanhando a inclinação da rampa. Devem prolongar-se por, no mínimo, 0,30 m nas extremidades.</li> </ul>

7- Portas	<p>Para utilização das portas em sequência é necessário garantir o espaço para rotação de 360°, o espaço para varredura das portas, os 0,60 m ao lado da maçaneta para permitir o alcance, a aproximação e circulação de uma pessoa em cadeira de rodas. O vão livre da porta deve ser maior ou igual a 0,80 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- As portas, quando abertas, devem ter um vão livre, maior ou igual a 0,80 m de largura e 2,10 m de altura. Em portas de duas ou mais folhas, pelo menos uma delas deve ter o vão livre maior ou igual a 0,80 m.</li> <li>- As portas devem ter condições de serem abertas com um único movimento, e suas maçanetas devem ser do tipo alavanca, instaladas a uma altura entre 0,80 m e 1,10 m. Recomenda-se que as portas tenham, na sua parte inferior, no lado oposto ao lado da abertura da porta, revestimento resistente a impactos provocados por bengalas, muletas e cadeiras de rodas, até a altura de 0,40 m a partir do piso.</li> <li>- As portas de sanitários e vestiários devem ter, no lado oposto ao lado da abertura da porta, um puxador horizontal.</li> </ul>
9- Sanitário acessível	<p>Os sanitários, banheiros e vestiários acessíveis devem localizar-se em rotas acessíveis, próximas à circulação principal, próximas ou integradas às demais instalações sanitárias, evitando estar em locais isolados para situações de emergências ou auxílio, e devem ser devidamente sinalizados</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recomenda-se que a distância máxima a ser percorrida de qualquer ponto da edificação até o sanitário ou banheiro acessível seja de até 50 m.</li> <li>- Em espaços de uso público ou uso coletivo que apresentem unidades autônomas de comércio ou serviços, deve ser previsto, no mínimo, um sanitário por pavimento, localizado nas áreas de uso comum do andar.</li> <li>- As dimensões do sanitário acessível e do boxe sanitário acessível devem garantir o posicionamento das peças sanitárias e os seguintes parâmetros de acessibilidade:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) circulação com o giro de 360°;</li> <li>b) área necessária para garantir a transferência lateral, perpendicular e diagonal para bacia sanitária;</li> <li>c) a área de manobra pode utilizar no máximo 0,10 m sob a bacia sanitária e 0,30 m sob o lavatório;</li> <li>d) deve ser instalado lavatório sem coluna ou com coluna suspensa ou lavatório sobre tampo, dentro do sanitário ou boxe acessível, em local que não interfira na área de transferência para a bacia sanitária, podendo sua área de aproximação ser sobreposta à área de manobra;</li> <li>e) os lavatórios devem garantir altura frontal livre na superfície inferior, e na superfície superior a altura pode variar de 0,78 m a 0,80 m, exceto a infantil;</li> <li>f) quando a porta instalada for do tipo de eixo vertical, deve abrir para o lado externo do sanitário ou boxe e possuir um puxador horizontal no lado interno do ambiente, medindo no mínimo 0,40 m de comprimento, afastamento de no máximo 40 mm e diâmetro entre 25 mm e 35 mm.</li> <li>g) pode ser instalada porta de correr, desde que atenda às condições previstas em 6.11.2.4 e 6.11.2.11 da NBR 9050/2020;</li> <li>h) para travamento das portas deve ser observado o descrito em 4.6.8 da NBR 9050/2020;</li> </ol> </li> </ul>



	<p>i) quando o boxe for instalado em locais de prática de esportes, as portas devem atender a um vão livre mínimo de 1,00m;</p> <p>j) deve ser respeitado 6.11.2.2 e 6.11.2.3 da NBR 9050/2020;</p> <p>k) alcance manual para acionamento da válvula sanitária, da torneira, das barras, puxadores e trincos e manuseio e uso dos acessórios. conforme 4.6 e 7.6 da NBR 9050/2020;</p> <p>l) alcance visual do espelho conforme 7.11.1 da NBR 9050/2020;</p> <p>m) recomenda-se a instalação da ducha higiênica dotada de registro de pressão para regulagem da vazão. Esta ducha deve ser instalada ao lado da bacia sanitária, e dentro do alcance manual de uma pessoa sentada, conforme 4.6.2 da NBR 9050/2020;</p> <p>n) modelo com medidas mínimas de um sanitário acessível;</p> <p>o) quando houver mais de um sanitário acessível, recomenda-se que as bacias sanitárias, áreas de transferência e barras de apoio sejam posicionadas simetricamente opostas, contemplando todas as formas de transferência para a bacia, para atender a uma gama maior de necessidades das pessoas com deficiência;</p> <p>p) em edificações existentes ou em reforma, quando não for possível atender as medidas mínimas de sanitário.</p>
10- Barras de apoio	<p>As barras de apoio são necessárias para garantir o uso com segurança e autonomia das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Todas as barras de apoio utilizadas em sanitários e vestiários devem resistir a um esforço mínimo de 150 kg no sentido de utilização da barra, sem apresentar deformações permanentes ou fissuras, ter empunhadura conforme Seção 4 e estar firmemente fixadas a uma distância mínima de 40 mm entre sua base de suporte (parede, painel, entre outros), até a face interna da barra. Suas extremidades devem estar fixadas nas paredes ou ter desenvolvimento contínuo até o ponto de fixação com formato recurvado. Quando necessários, os suportes intermediários de fixação devem estar sob a área de empunhadura, garantindo a continuidade de deslocamento das mãos.</li> <li>- Quando executadas em material metálico, as barras de apoio e seus elementos de fixação e instalação devem ser confeccionadas em material resistente à corrosão.</li> <li>- As dimensões mínimas das barras devem respeitar as aplicações definidas nesta Norma com seção transversal entre 30 mm e 45 mm. O comprimento e o modelo variam de acordo com as peças sanitárias às quais estão associados e são tratados.</li> <li>- As barras podem ser fixas (nos formatos reta, em “U”, em “L”) ou articuladas.</li> <li>- Junto à bacia sanitária, na parede do fundo, deve ser instalada uma barra reta com comprimento mínimo de 0,80 m, posicionada horizontalmente, a 0,75 m de altura do piso acabado (medido pelos eixos de fixação), com uma distância máxima de 0,11 m da sua face externa à parede e estendendo-se 0,30 m além do eixo da bacia em direção à parede lateral.</li> </ul>

Fonte: Elaborado pelo autor (2022), com base na NBR 9050/2020.

As informações provenientes dos levantamentos cadastrais foram analisadas sob os fundamentos da arquitetura, compondo os estudos nos quais foram efetuadas análises de possibilidades de intervenções com base nas normativas do IPHAN; testadas aplicações de modelos de infraestruturas acessíveis, conforme a norma da ABNT 9050/2020, sem descaracterizar as edificações; e conduzidas análises de cores e materiais adequados para tais infraestruturas, as quais deveriam aliar estética e sustentabilidade a baixos custos de aplicação e manutenção.

Diante disso, as intervenções contemplaram primordialmente a parte externa das edificações, podendo ser abrangido a parte interna ante a análise desses parâmetros. Após as análises, foram pensadas adaptações mínimas, pautadas em soluções técnicas pouco intrusivas, reversíveis ou adaptáveis, que fossem compatíveis com a arquitetura original dos monumentos. A mesma premissa foi aplicada para o percurso acessível ora proposto. Este contemplou os principais equipamentos turísticos do centro histórico, e foi, inicialmente, proposto para inserção durante as maiores festividades públicas ocorridas neste território, a exemplo da Procissão de Senhor dos Passos e Festival de Artes de São Cristóvão/SE (FASC).

Esta proposta visou possibilitar que PcD e PMR desfrutarem com equidade da cidade em sua totalidade, incluindo eventos culturais e religiosos que compõem o patrimônio cultural do município. O percurso acessível proposto foi composto de uma infraestrutura desmontável, implantada em nivelamento às calçadas de algumas ruas do centro histórico, de modo a possibilitar que o público possa participar, com segurança e independência dos eventos promovidos no município, tendo um espaço acessível que contemple suas limitações de mobilidade.

Por se tratarem de bens tombados pelo IPHAN, faz-se necessário o levantamento de dados sobre o processo de tombamento junto a Superintendência do órgão regulador para melhor compreensão sobre as legalidades das possíveis propostas de intervenção, haja vista que Ribeiro (2014) adverte que qualquer intervenção nos edifícios tombados deve ser previamente autorizada e efetuada com base nas instruções normativas do referido instituto, assim como normativas técnicas da ABNT.

Mediante essas análises, foram efetuadas as modelagens das intervenções, por intermédio do *software AutoCad*, facilitando a visualização destas. A esse respeito, cumpre salientar que, tendo por base as normativas do IPHAN, cada bem tombado possui especificidades quanto à abrangência do tombamento e interesse de preservação que deve ser considerado particularmente.

### 3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE PESQUISA

Para a coleta de dados de uma pesquisa são usadas ferramentas que fazem parte da metodologia de coleta, levantamento e tratamento das informações. Assim, para viabilizar a execução dos procedimentos metodológicos já apresentados, sobretudo a pesquisa de campo, nesta investigação foram utilizadas as técnicas de observação e aplicação de questionários. No tocante aos instrumentos de pesquisa, foram adotados o formulário e o questionário.

A técnica de observação foi executada durante a pesquisa de campo, visto que muitas informações relevantes para a pesquisa somente podem ser obtidas por meio de observações ao objeto de estudo (GIL, 2009). Trata-se de uma técnica de coleta de dados vinculada à pesquisa empírica, a partir da qual as experiências e características presenciadas servem de base para a validação ou oposição da teoria (LAKATOS; MARCONI, 2010).

Por este estudo ser pautado no método dedutivo, a observação contribui para que a validade das premissas gerais e específicas sejam avaliadas no contexto da realidade, gerando evidências que norteiam a obtenção das conclusões do estudo. À vista disso, o tipo de observação adotada neste estudo foi a sistemática, por possuir variáveis pré-estabelecidas para a coleta de dados (LAKATOS; MARCONI, 2010).

Nesse caso, foi adotado o formulário (APÊNDICE A) em comunhão com o registro fotográfico como instrumentos de suporte à investigação, de modo a possibilitar a transcrição organizada das informações observadas durante a pesquisa empírica. Este instrumento foi elaborado antecipadamente pelo próprio pesquisador, a fim de servir como norteador do trabalho de campo, delimitando os elementos a serem observados (LAKATOS; MARCONI, 2010).

O formulário adotado nesta pesquisa foi adaptado da lista de verificação de acessibilidade constante no Manual Prático de Acessibilidade (CONFEA; CREA; MUTUA, 2018), elaborado pelo Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (CONFEA), Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) e Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA (MUTUA). Esse manual considera os parâmetros técnicos de acessibilidade presentes nas NBR 16537/2016 e NBR 9050/2020.

Na pesquisa de campo também foi utilizada a técnica de aplicação de questionários, de modo a contribuir para a compreensão das relações e opiniões dos atores sociais acerca do objeto estudado (GIL, 2009). A partir da aplicação de questionários foi propiciado um maior

diálogo com os sujeitos participantes da pesquisa, permitindo aprofundamento em assuntos relevantes ao estudo.

Desta feita, foi elaborado um questionário (APÊNDICE B), composto por perguntas abertas e fechadas pré-estabelecidas, estas últimas de múltipla escolha, bem como construídas a partir da escala Likert, a qual é utilizada para mensurar comportamentos ou opiniões dos sujeitos pesquisados, nesse caso, residentes do município de São Cristóvão/SE que possuem deficiência física e/ou mobilidade reduzida. Tal escala é estruturada a partir de opções de respostas dispostas em dimensões de pontos que variam entre 0 a 5, representando o nível de satisfação ou conhecimento acerca do fenômeno estudado.

Nessa pesquisa o questionário foi adotado como instrumento de pesquisa com o intuito de conhecer a percepção dos sujeitos participantes do estudo quanto a mobilidade urbana e acessibilidade turística do centro histórico de São Cristóvão/SE, entendendo as dificuldades enfrentadas por esse público, de modo a assegurar que as ações de intervenção aqui propostas estariam coesas às reais necessidades destes, visando a garantia de seus direitos constitucionais de acesso seguro e autônomo a cidade.

O método de amostragem utilizado nessa pesquisa, visando a seleção dos respondentes do questionário, foi o não-probabilístico, por meio da técnica intencional (GIL, 2009), na qual foram consultados os atores sociais por meio da disponibilidade de acesso a estes, conforme foram encontrados em circulação pelo centro histórico, durante a pesquisa de campo, excetuando-se os sujeitos que possuíam menos de 18 anos.

A decisão por este método e técnica de pesquisa foi pautada na relevância da percepção dos atores sociais acerca do objeto de estudo, sendo indiferente a quantidade de sujeitos pesquisados, haja vista que se pretendeu aqui ter apenas um vislumbre quanto a opinião de PcD e PMR acerca da acessibilidade no recorte espacial.

Diante disso, os sujeitos acessados por intermédio da técnica intencional deveriam indicar novos sujeitos que atendessem aos requisitos instituídos nesta pesquisa para contribuição com o estudo, dentre os quais destacam-se: a) ser residente do município de São Cristóvão/SE; b) frequentador do centro histórico do município; c) ser maior de idade; d) PcD ou PMR.

Essa prerrogativa visou embasar a aplicação da técnica de amostragem bola de neve, onde os sujeitos consultados sugeriram participantes ainda não contemplados no estudo, a fim de auxiliar o pesquisador na busca por mais sujeitos relevantes para a investigação científica,

haja vista ser um público do qual não se possui conhecimento prévio e se mostrou, a partir de pesquisas prévias, de difícil acesso.

Para a interrupção da inclusão de novos participantes no estudo utilizou o fechamento amostral por critério de saturação. No qual, os dados alcançados através da aplicação dos questionários passaram a demonstrar uma certa repetição, não sendo considerado pertinente continuar a coleta de dados. As informações fornecidas por novos membros na pesquisa pouco somariam ao material já obtido, não mais colaborando consideravelmente para o aprimoramento dos dados que estavam sendo coletados (FONTANELLA et al., 2008).

No âmbito do trabalho acadêmico-científico, após a coleta das informações, estas foram sistematizadas, analisadas e interpretadas, estando presentes no texto por meio de fotos, quadros e figuras que servem para elucidar a temática trabalhada. Para tanto, foi utilizado o método de análise de conteúdo, por possibilitar a interpretação de dados qualitativos a partir da criação de categorias de análise, visando auxiliar na visão crítica e reflexiva das fontes de pesquisa (BARDIN, 2011).

A análise de conteúdo foi adotada para a apreciação dos dados levantados a partir das pesquisas bibliográfica, documental e de campo. Para tanto, foram utilizadas, como categorias de análise, os seguintes termos: Turismo e Inclusão Social, Acessibilidade, Centros Históricos, Patrimônio Cultural e Políticas Públicas de Inclusão, além de outras categorias que, porventura, pudessem se revelar pertinentes para as análises e discussões no decorrer da pesquisa, tal qual para os produtos decorrentes desse processo.

## **4 ACESSIBILIDADE E TURISMO NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE**

Este capítulo levanta reflexões encontradas durante a pesquisa bibliográfica e documental sobre a cidade de São Cristóvão/SE. À vista disso, primeiro é efetuada uma caracterização do município, contemplando suas dimensões históricas, culturais, políticas e turísticas; para em seguida, apresentar uma análise acerca da acessibilidade no centro histórico da Cidade Mãe de Sergipe, a qual foi empreendida mediante as informações levantadas durante a pesquisa de campo. E, por último, discutem-se os atrativos e equipamentos turísticos do centro histórico de São Cristóvão/SE, salientando o panorama da acessibilidade em cada um destes.

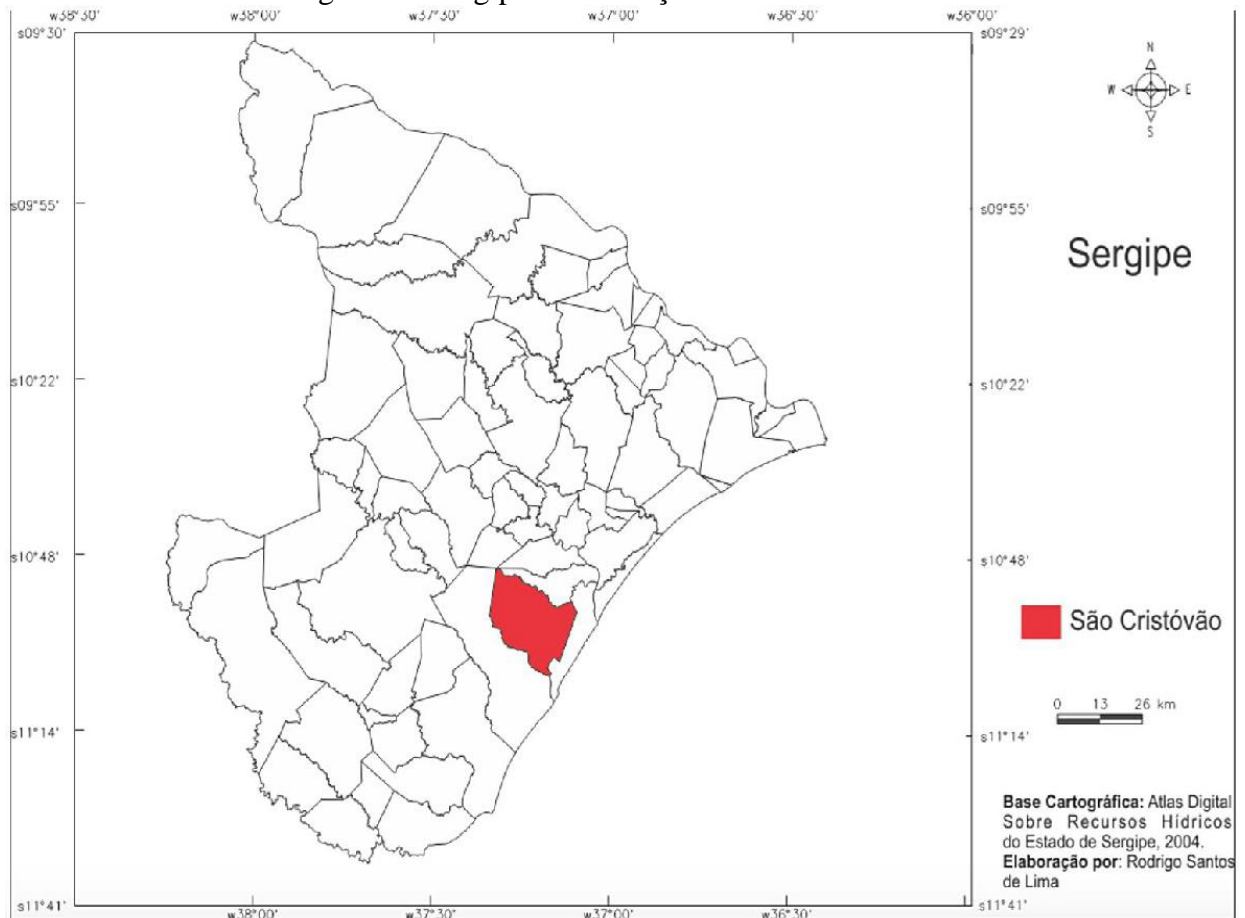
### **4.1 CIDADE MÃE DE SERGIPE: CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO CRISTÓVÃO**

São Cristóvão/SE foi fundada em 10 de janeiro de 1590, sendo a primeira capital de Sergipe até o ano de 1855 (SÃO CRISTÓVÃO/SE, 2018). É conhecida como a quarta cidade mais antiga do Brasil, quando se consideram os povoamentos implantados com o *status* de cidade, estando respectivamente atrás de Salvador, Rio de Janeiro e João Pessoa (ARAGÃO; MACEDO, 2011).

O município é um dos mais visíveis destinos turísticos de Sergipe, com seu acervo patrimonial, que representa os vários períodos históricos, políticos, econômicos e religiosos de Sergipe (ABADIA; BARROCO, 2012). Possui diversos bens culturais tombados em nível federal e estadual, e é uma das cidades mais importantes do Polo Costa dos Coqueirais, o qual foi estruturado em torno das ações do PRODETUR, em 2001 (LIBERATO; VIEIRA 2018).

O município (Figura 9) está situado às margens do rio Paramopama, localizado na região Metropolitana de Aracaju, distante 26 km da capital sergipana. Limita-se com Aracaju pelo estuário do rio Vaza-Barris e com os municípios de Nossa Senhora do Socorro e Itaporanga D'Ajuda. Consoante o IBGE (2021), São Cristóvão/SE possui área territorial de 436,863 km<sup>2</sup>, com população estimada em 92.090 habitantes e densidade demográfica de 210,79 hab/km<sup>2</sup>.

Figura 9 – Sergipe: Localização da área de estudo



Fonte: Atlas digital sobre os recursos hídricos do Estado de Sergipe, 2011 (SILVA, 2018, p. 4).

No ano de 2021, o governador do estado de Sergipe sancionou a Lei Estadual de nº 8.824/2021, que concede à cidade de São Cristóvão/SE o título de Cidade Mãe de Sergipe, em virtude do seu expressivo patrimônio arquitetônico, seu legado cultural e relevância histórica, de modo que a lei tem o objetivo de valorizar e manter a história e cultura do município (SERGIPE, 2021).

À época da fundação, São Cristóvão/SE era conhecida como Freguesia de Nossa Senhora da Vitória, sede da Capitania de Sergipe D'El Rei, a qual fazia parte da Capitania da Bahia de Todos os Santos, mostrando-se um importante entreposto econômico (SILVA et al., 2019). Nos anos seguintes à fundação, a localização da sede da Capitania foi transferida para uma elevação entre a foz do Rio Vaza-Barris e o litoral, como medida de segurança contra uma possível invasão da França.

À vista disso, São Cristóvão/SE se instalou às margens do Rio Paramopama (afluente do Vaza-Barris), onde até o presente dia se localiza. A economia da Capitania era baseada na criação de gado, no cultivo de cana-de-açúcar e no desenvolvimento de culturas de subsistência,

a exemplo de milho, feijão e mandioca, tal qual pescados e mariscos, cenário que oportunizou a instituição de bases culturais que permeiam o cotidiano popular até os dias atuais.

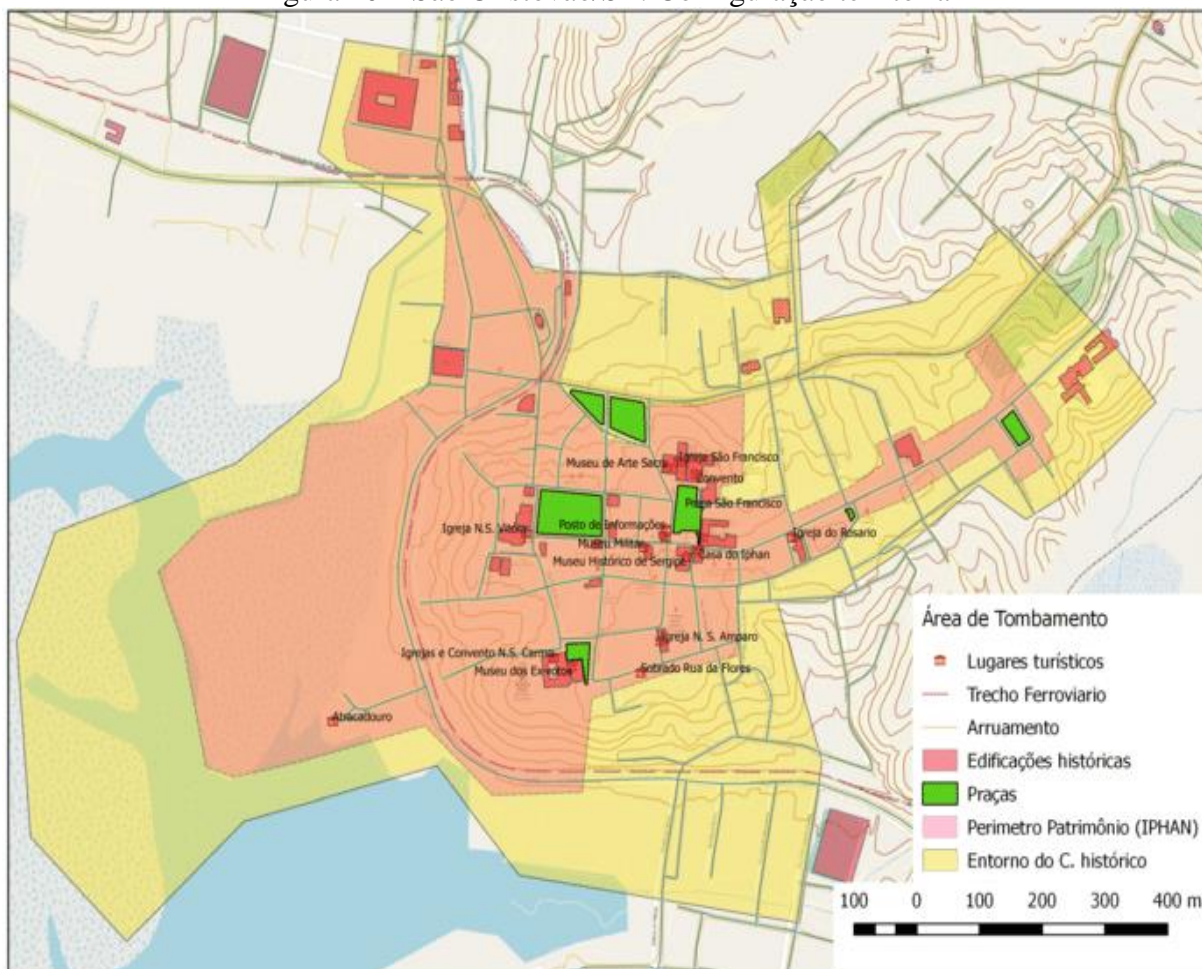
No ano de 1817, Sergipe é emancipado da Bahia, tendo, em 1855, a sua capital transferida para Aracaju em virtude da proximidade desta com o oceano, o que facilitaria o escoamento dos produtos exportados pela província (ABADIA; BARROCO, 2012). Com isso, São Cristóvão/SE passa por um período de declínio até o início do século XX, quando o município experimenta um crescimento econômico relevante no setor agroindustrial com a construção de uma linha férrea que ligava Salvador, Aracaju e São Cristóvão/SE, propiciando o escoamento de produtos acabados e abastecimento de matéria-prima (IPHAN, 2010).

No ano de 1938, o centro histórico da cidade de São Cristóvão/SE recebeu do governo estadual o seu tombamento como Conjunto Urbanístico, Paisagístico e Arquitetônico, por preservar construções e traçados urbanísticos dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX (SERGIPE, 2016). Após vinte e nove anos, em 1967, é reconhecida pelo IPHAN, como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, devido ao seu significativo conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico. Após aproximadamente quatro décadas, no ano de 2010, a UNESCO chancela a Praça São Francisco, no referido município, como Patrimônio Mundial Cultural no Brasil (SANTOS; CAMPOS, 2010).

Por meio de sua arquitetura colonial, a Cidade Mãe de Sergipe ainda preserva seus edifícios históricos e guarda suas tradições e manifestações da cultura popular. O seu centro histórico (Figura 10) é composto por bens construídos pelas ordens religiosas que se firmaram na cidade, a exemplo dos Jesuítas, Franciscanos, Beneditinas e Carmelitas (SANTOS; CAMPOS; RODRIGUES, 2020), retratadas na sua arquitetura sacra, além de edificações de uso cívico e civil, que expressam a influência política e econômica de estratos sociais diversos na formação urbana do município (SÃO CRISTÓVÃO, 2018).



Figura 10 – São Cristóvão/SE: Configuração territorial



Fonte: Santos; Campos; Rodrigues, 2020.

O traçado urbano de São Cristóvão/SE retrata a colonização de Portugal e Espanha, a qual é percebida, inclusive, na divisão do ordenamento territorial em dois planos: Cidade Alta - sede do poder civil e religioso; e Cidade Baixa, onde se localizam os portos e as fábricas (SANTOS, 2018). A esse respeito, Silva *et al.* (2019, p. 5) explicam que “a cidade de São Cristóvão/SE apresenta, portanto, um urbanismo e uma arquitetura que englobam um misto de cidade de colina, assentamento ribeirinho e porto natural, na determinação clássica de cidade alta e cidade baixa, num amálgama entre o velho mundo e o novo mundo”.

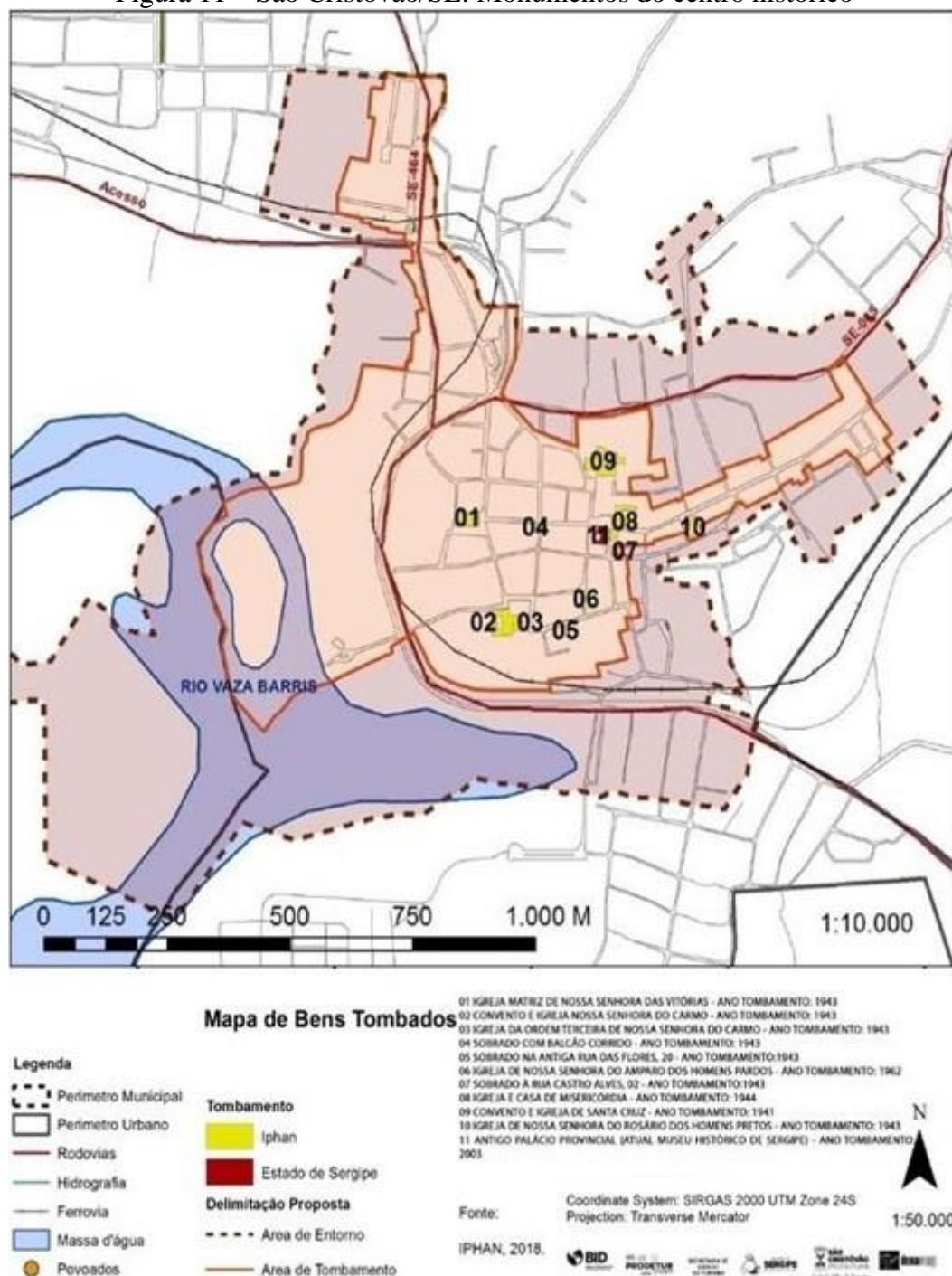
Em consonância com a tradição medieval europeia, as cidades colonizadas pela coroa portuguesa costumavam ser implantadas em montes e colinas, como estratégia de segurança contra invasores (SANTOS, 2018). Diante disso, a morfologia urbana da cidade de São Cristóvão/SE segue esse modelo de organização espacial, na qual as edificações de maior prestígio, representadas pelo poderio político e econômico, estavam inseridas nas partes mais

altas do núcleo urbano, ao passo que o povo era relegado a áreas mais baixas, onde se desenvolvia o setor produtivo, a exemplo do comércio, porto e fábricas.

Nesse contexto, “as edificações eclesiásticas, assim como aquelas voltadas para a administração da Capital, passam a comandar o desenho urbano. Estas convergiam os principais eixos urbanos, cujo traçado respeitava a topografia ao se adaptar às condições encontradas” (SANTOS; CAMPOS; RODRIGUES, 2020, p. 246), o que contribuiu para que o centro histórico contemplasse edificações de significativo valor arquitetônico e paisagístico para a sociedade, não somente por remeterem ao período colonial do Brasil, mas, sobretudo, mediante sua imponência e relevância histórica.

À vista disso, os patrimônios culturais materiais do município (Figura 11), os quais encontram-se, em sua maioria, dispostos no Centro Histórico, apresentam essencialmente uma estética barroca. Silva (2004) esclarece que a estética barroca é entendida como representante da identidade brasileira, uma vez que constitui os atributos que valorizam as principais edificações e os sítios urbanos de cidades que remontam aos períodos colonial e imperial do Brasil, sendo, por isso, considerados testemunhos materiais da cultura nacional.

Figura 11 – São Cristóvão/SE: Monumentos do centro histórico



Fonte: São Cristóvão (2018).

Como medida para salvaguarda do patrimônio cultural material, o município de São Cristóvão/SE possui 17 bens históricos tombados em nível mundial, federal, estadual e municipal (Quadro 10). São Cristóvão/SE é o único município de Sergipe que possui um Patrimônio da Humanidade, título concedido pela UNESCO, além de contar com 12 bens

patrimoniais tombados na esfera federal, incluindo o seu Conjunto Urbanístico, Paisagístico e Arquitetônico, mantendo assim a morfologia da paisagem colonial.

Quadro 10 – Bens tombados em São Cristóvão/SE: 1938 - 2017

Monumento	Esfera de Tombamento	Ano
Praça São Francisco	Internacional	2010
Igreja e Convento São Francisco	Federal	1941
Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória		1943
Igreja e Convento do Carmo		1943
Igreja da Ordem Terceira do Carmo		1943
Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos		1943
Sobrado à Rua Castro Alves		1943
Sobrado à Rua das Flores		1943
Sobrado à Rua da Matriz		1943
Capela de Nossa Senhora da Conceição – Engenho Poxim		1943
Santa Casa e Igreja da Misericórdia		1944
Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos		1962
Conjunto Urbanístico, Paisagístico e Arquitetônico de São Cristóvão/SE		1967
Cidade de São Cristóvão/SE	Estadual	1938
Capela de Nossa Senhora de Nazaré no Antigo – Engenho Itaperoá		1984
Palácio Provincial		2003
Cristo Redentor	Municipal	2009

Fonte: Santos (2018), a partir de dados do IPHAN/SE (s/d).

Ademais, São Cristóvão/SE conta com 03 patrimônios materiais tombados em nível estadual, incluindo o seu sítio urbano, o que a elevou à categoria de Cidade Histórica (SÃO CRISTÓVÃO/SE, 2018), além de possuir 01 bem tombado no âmbito municipal. Todos os bens tombados do município estão inclusos em seu centro histórico, à exceção da Capela de Nossa Senhora da Conceição no Engenho Poxim, da Capela de Nossa Senhora de Nazaré no Engenho Itaperoá e do Cristo Redentor.

Todavia, para além do traçado urbano, a constituição da cidade também influi na dinâmica sociocultural dos próprios munícipes, os quais entendem a Cidade Alta, englobando

o centro histórico, como a parte mais antiga da cidade, sendo sede do nível hierárquico mais elevado de São Cristóvão, espaço pré-industrial, onde estão inseridas edificações do passado sobre as quais os residentes pouco sabem a respeito, costumam frequentar e/ou detém sentimento de pertencimento.

Esse cenário rivaliza com o fato do espaço citado deter um quantitativo expressivo de patrimônios culturais, haja vista que o testemunho da história local por eles rememorado não é conhecido por parcela significativa da comunidade, tal qual entendido como um bem herdado, mas sim, como um espaço de poder onde seus usos e manifestações são restritos, o que limita o transcorrer da vida ordinária dos são-cristovenses nesse espaço. Pode-se atestar, portanto, que o centro histórico é um território essencialmente voltado para o consumo turístico.

Conforme salientado por Zanirato (2008), o processo oficial de patrimonialização dos bens culturais marginaliza vários elementos identitários que simbolizam camadas menos abastadas ou minorias sociais. Apesar da atratividade turística dos bens culturais encontrar-se balizada na diversidade e singularidade, dentre os monumentos elevados à categoria de patrimônio cultural em São Cristóvão/SE, predominam aqueles que remetem a aspectos históricos específicos de uma parcela da sociedade.

Por outro lado, é na Cidade Baixa, espaço próximo aos rios, onde a vida urbana se desvela em suas diferentes formas no cotidiano popular, através da simplicidade do viver, ser e desfrutar o espaço urbano. Apresenta-se sem tantas restrições e com usufruto facilitado das infraestruturas e equipamentos urbanos que claramente são destinados a atendê-los, assim ocasionando uma relação de identidade com o meio que este constrói, usufrui e pertence.

Já o patrimônio cultural imaterial de São Cristóvão/SE, embora não seja tão destacado quanto o material, é de grande relevância para rememorar a história e perpetuar a cultura local. O município conta com grupos folclóricos, os quais se apresentam ao som das sanfonas, cuícas, zabumbas, triângulos e ganzás, animando os festejos religiosos e culturais. Destacam-se assim, os grupos Samba de Coco da Ilha Grande; Caceteiras do Mestre Rindú, adulto e mirim; Samba de Coco de São Cristóvão, e outros (LIBERATO; VIEIRA, 2018).

No âmbito do turismo, São Cristóvão/SE evidencia o segmento do turismo cultural e religioso devido, por exemplo, às importantes manifestações de crença e fé dos residentes, dentre elas, a Festa do Senhor dos Passos, a qual ocorre durante o período da quaresma, no segundo final de semana após o carnaval. Diante do quantitativo de fiéis e turistas que participam dessa festividade, Liberato e Vieira (2018) apontam tratar-se de uma das maiores celebrações religiosas do século XX no Brasil. Além desta, os autores salientam que, no

decorrer do ano, são muitas as manifestações religiosas e culturais ocorridas na cidade, sendo alguns eventos responsáveis por reunir milhares de pessoas.

Fica claro, que o município é marcado por sua história, religiosidade e cultura, sendo, portanto, um dos mais importantes destinos turísticos do estado de Sergipe. Os saberes e fazeres são parte das memórias e identidades dos moradores, contemplando conhecimentos ancestrais, passados de geração a geração, os quais comunicam sobre o cotidiano local, bem como são tradutores da sabedoria popular, o que torna São Cristóvão/SE, por exemplo, berço de uma das mais importantes culinárias da doçaria colonial brasileira, resultante do expressivo ciclo econômico canavieiro (LEAL; ARAGÃO, 2012).

Além dos monumentos, arquitetura e manifestações folclóricas, o artesanato e a gastronomia são relevantes atrativos turísticos de São Cristóvão/SE, cenário que reforça o fato de que, tanto o patrimônio cultural material quanto o imaterial são a base do produto turístico são-cristovense. Todavia, independente da pluralidade cultural existente no município, se torna importante o fortalecimento de políticas públicas culturais e turísticas eficazes, tal qual a desarticulação dos atores sociais que compõem a governança e a predominância de ações governamentais de “cima para baixo”, contribuem para que os benefícios advindos desse processo atinjam a poucos.

Assim, é imprescindível que um destino turístico que atenda ao segmento cultural detenha políticas públicas culturais e turísticas articuladas entre si, que englobem ações de preservação cultural e educação patrimonial para residentes e turistas, tal qual possibilitem que o processo de planejamento e desenvolvimento do turismo seja participativo, com diversidade da oferta turística, promoção de patrimônios culturais que representem os moradores locais e fomento a uma prática turística mais dinâmica, pautada em vivências atreladas ao cotidiano do destino.

Dentre as políticas públicas federais que articulam a preservação cultural ao turismo, tem-se o PRODETUR/NE, programa voltado ao fomento do desenvolvimento turístico na região Nordeste do Brasil, mediante o financiamento em obras de implantação e (re)estruturação de infraestruturas básica e turística (SERGIPE, 2002). À vista disso, no ano de 1994, quando é instituída a primeira fase do programa em Sergipe, são desenvolvidas obras de proteção e recuperação do meio ambiente no município, a qual contemplou a restauração da Antiga Fábrica, localizada na Cidade Baixa.

Essa ação visava ampliar o território turístico do município, englobando monumentos presentes para além da Cidade Alta, os quais relacionavam à evolução espacial e histórica de

São Cristóvão/SE e contemplavam diferentes estratos sociais. Em 2003, com a implantação da segunda etapa do programa, a área de atuação do PRODETUR-NE, no âmbito da preservação e restauração do patrimônio histórico são-cristovense, centrou-se nos seguintes monumentos (IPHAN, 2010):

- Igreja Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos;
- Igreja da Ordem Terceira do Carmo;
- Igreja e Convento do Carmo;
- Sobrado do IPHAN;
- Obra de restauração da antiga Delegacia (Museu da Polícia Militar).

Com a instituição do Programa Monumenta, no ano 2000, buscou-se minimizar um cenário potencializado pelas políticas públicas turísticas, a exemplo do PRODETUR/NE, através do fomento ao turismo cultural nos centros históricos, a saber : o esvaziamento e/ou degradação das áreas urbanas, mediante a deterioração/subutilização do patrimônio cultural material, tal qual redução do número de moradores e modificação dos usos tradicionais do espaço urbano, através da transformação do sítio histórico para fins de consumo (IPHAN, 2009).

Diante disso, o programa buscou aliar a preservação do patrimônio histórico ao desenvolvimento local, por intermédio do turismo, destinando-se a disponibilizar recursos para obras de restauro nos monumentos e conjuntos arquitetônicos/urbanísticos tombados pelo IPHAN que em São Cristóvão, compreenderam: Sobrado da Antiga Ouvidoria; Museu Histórico do Estado de Sergipe; Igreja Nossa Senhora da Vitória; Santa Casa e Igreja da Misericórdia; Convento e Igreja São Francisco; Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos e Capela dos Capuchinhos (IPHAN, 2009).

No mais, ainda foram contempladas obras em espaços públicos, como: Praça São Francisco; Ladeira de Epaminondas (Beco da Poesia); Beco do Amparo; Praça Senhor dos Passos (Largo do Carmo); Ladeira do Porto da Banca; Praça da Bandeira; Largo do Rosário; Ladeira do Açougue. Uma particularidade desse programa refere-se ao financiamento de projetos orientados à recuperação e/ou adaptação de edificações históricas privadas, o qual contemplou o Restaurante do Japonês e Casa da Queijada (IPHAN, 2009).

Orientado pelas premissas do Monumenta, em 2009 é divulgado o PAC Cidades Históricas, o qual somente foi iniciado no ano de 2013, mas perdura até os dias atuais. O município de São Cristóvão/SE foi contemplado com 08 ações dessa política pública, que tem



como objetivo preservar o patrimônio cultural, sendo comprometido com o desenvolvimento local e sustentável, a fim de proporcionar a manutenção da qualidade de vida e de infraestrutura dos bens tombados (CARMO, 2019).

As ações do PAC Cidades Históricas previstas para São Cristóvão, em 2013, foram avaliadas em 60 milhões de reais, além das obras de restauração; está no plano de ações a requalificação urbanística em várias áreas do perímetro tombado (IPHAN, s/d). À vista disso, algumas das ações previstas no PAC Cidades Históricas em São Cristóvão foram (IPHAN, s/d):

➤ Restauração:

- Sobrado do Balcão Corrido;
- Sede da Prefeitura Municipal;
- Antiga Casa de Câmara e Cadeia;
- Igreja Nossa do Amparo;
- Igreja Nossa Senhora do Rosário;
- Convento São Francisco;
- Prédios da Estação Ferroviária e Capelinha;
- Museu de Arte Sacra de São Cristóvão.

➤ Requalificação urbanística:

- Esplanada dos prédios da Estação Ferroviária.

No entanto, essas ações do PAC CH ainda não saíram do papel, em sua totalidade, pois, através do reconhecimento de campo, foi observado que essas obras não foram executadas. Atualmente, a Igreja Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos encontra-se em restauração, por iniciativa do IPHAN e Governo do Estado de Sergipe, através da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade (SEDURBS) e Companhia Estadual de Habitação e Obras Públicas (CEHOP).

Conforme a ordem de serviço assinada em outubro de 2021, serão contemplados nessa restauração os seguintes reparos: recuperação da cobertura e sistema de drenagem de águas pluviais, reparação das patologias e recuperação dos rebocos, pinturas e dos pisos internos e externos, restauro e reforço das alvenarias, recuperação e execução de forros de madeira, e adaptação da acessibilidade dos ambientes (AQUI ACONTECE, 2022).

O IPHAN iniciou o processo de rerratificação do tombamento de São Cristóvão/SE, o qual foi finalizado no ano de 2014. Constam neste estudo, novas ações de delimitação da área



de tombamento e entorno, assim como os valores a serem apresentados para tal iniciativa. Contudo, o estudo foi paralisado por questões técnicas e, no âmbito desta pesquisa, não foi possível ter acesso aos dados preliminares, em virtude desse documento estar restrito ao acesso de gestores do órgão.

Apesar do município de São Cristóvão/SE ser de grande importância histórica e cultural para o Estado de Sergipe, o mesmo não dispõe da Normativa de Diretrizes e Critérios para a Preservação das Áreas Englobadas no tombamento do IPHAN. Apesar de em 2017 o órgão ter iniciado os estudos para a realização da normativa, não foi possível finalizá-los, por falta de recursos. Em Sergipe, o único município que detém essa normativa do IPHAN é Laranjeiras, cuja regularização se deu pela Portaria nº 15, de 21 de janeiro de 2019.

A referida normativa divide, no título II, capítulo I, artigo 6º, no seu 2º parágrafo, o interesse dos imóveis em duas categorias, especificamente: preservação integral e preservação parcial (BRASIL, 2019). Para a normativa, a preservação integral contempla “edificações que mantêm perceptíveis e preservadas todas as características arquitetônicas da edificação, externas e internas”, ao passo que a preservação parcial engloba “edificações que mantêm perceptíveis e preservadas as características externas da edificação” (BRASIL, 2019, n.p).

Ademais, este ordenamento jurídico apresenta as diretrizes e critérios de intervenções para cada tipo de categoria para preservação, as quais são apresentadas no artigo 7º, da referida normativa (BRASIL, 2019, n.p):

**I- Preservação Integral:**

- a) A configuração e posição da edificação do lote deve se manter a mais próxima daquela que está associada à sua implantação no tecido urbano correspondente à sua construção original (recuos e afastamentos);
- b) As intervenções que demandarem ampliação horizontal não poderão destacar-se do edifício principal devendo seguir os critérios do respectivo setor;
- c) A volumetria relacionada com as características tipológicas do edifício deverá ser mantida;
- d) As fachadas deverão manter os elementos e composição próprios da tipologia original da edificação, não se admitindo instalação de condicionadores de ar, fiações e demais elementos que prejudiquem a leitura de sua composição e feições tipológicas;
- e) A cobertura deverá manter sua geometria, dimensões e materiais considerando-se a tipologia arquitetônica sendo admitidas adequações para fins de coleta de águas pluviais na possibilidade das soluções pré-existentes não se mostrarem eficazes;
- f) A compartimentação interna deverá ser mantida, admitindo-se adequações para viabilizar melhorias na acessibilidade, salubridade e segurança e;
- g) Os elementos integrados deverão ser mantidos.

**II - Preservação Parcial:**

- a) A configuração e posição da edificação no lote deve se manter a mais próxima daquela que está associada à sua implantação no tecido urbano correspondente à sua construção original (recuos e afastamentos);

- b) As intervenções que demandarem ampliação horizontal não poderão destacar-se do edifício principal devendo seguir os critérios do respectivo setor;
- c) A volumetria relacionada com as características tipológicas do edifício deverá ser mantida;
- d) As fachadas deverão manter os elementos e composição próprios da tipologia original da edificação e adotar a Paleta de cores disponibilizada pelo IPHAN mediante consulta;
- e) A cobertura deverá manter sua geometria, dimensões e materiais considerando-se a tipologia arquitetônica sendo admitidas adequações para fins de coleta de águas pluviais na possibilidade das soluções pré-existentes não se mostrarem eficazes.

Com base nessa normativa de diretrizes e critérios de restauração e reparos nos bens tombados pelo IPHAN, o poder público e a sociedade civil têm instruções técnicas de como intervir sem descaracterizar as edificações. Além disso, observou-se que a maioria dos moradores do sítio tombado ainda não tiveram acesso ou souberam da existência dessa normativa, ficando esta restrita aos órgãos governamentais. Por isso, constata-se a importância de uma cartilha didática das leis que amparam esses residentes durante quaisquer intervenções.

Portanto, salienta-se a importância da conclusão da normativa de diretrizes e critérios do município de São Cristóvão/SE para que o poder público e os domiciliados possam ter acesso às instruções de como intervir nos reparos e restaurações dos edifícios tombados. Por falta de uma normativa específica para o município, a qual contemple as especificidades e singularidades do patrimônio cultural, serão adotados, nesta pesquisa, os tipos de classificações de interesse dos imóveis integral e parcial adotados na Portaria do IPHAN nº 15/2019, a fim de orientar este estudo.

Desse modo, fica claro que os gestores públicos culturais e turísticos de São Cristóvão/SE, representados pela FUMCTUR e IPHAN, devem adotar ações coordenadas que versem sobre a valorização/preservação do patrimônio cultural material do município em consonância com o fomento do fenômeno turístico e impulso ao maior contato dos consumidores com os autóctones, a fim de ocasionar um espaço urbano mais vivo e representativo da diversidade/dinamicidade local.

Para tanto, o turismo cultural, seja associado a outro segmento ou como principal segmento de um destino, exerce fundamental importância no que diz respeito à valorização econômica e social dos espaços urbanos, sobretudo por pouco sofrer com as oscilações oriundas da sazonalidade e oportunizar o acesso às memórias e manifestações socioculturais dos destinos turísticos. Considerando que a cidade é para todos, torna-se imprescindível a adoção de ações de inclusão social em São Cristóvão/SE, a fim de promover o acesso, com segurança e

independência de PcD e PMR, às edificações e equipamentos turísticos, tanto por turistas quanto pela comunidade local.

#### 4.2 BARREIRAS ARQUITETÔNICAS NOS ATRATIVOS E EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE

A organização dos espaços urbanos para inclusão socioespacial de PcD e PMR perpassa pelo desenho universal, o qual busca possibilitar equidade de fruição em edifícios tombados. Para tanto, as intervenções de acessibilidade devem considerar o ambiente interno e externo, na perspectiva de que qualquer usuário destes possa circular pelo espaço com emancipação, segurança e conforto, usufruindo do convívio social, dos valores histórico-culturais manifestos no ambiente e do cotidiano da vida pública.

No contexto turístico, o município possui uma gama substancial de atrativos e equipamentos turísticos em seu centro histórico abertos à visitação, sendo que alguns destes mantêm o uso tradicional para o qual foram concebidos e outros apresentam novos usos que motivam o fluxo turístico. Neste estudo, a oferta turística de São Cristóvão/SE foi dividida em três grupos de acordo com a instituição gestora dos mesmos, a saber: iniciativa pública, setor privado e aqueles sob gestão da arquidiocese.

##### 4.2.1 Oferta turística gerida pelo poder público

No tocante aos equipamentos turísticos vinculados à gestão pública, o território turístico é composto pela Praça São Francisco, o Sobrado do Antigo Palácio Provincial – Museu Histórico de Sergipe, a Casa do Folclore, o Museu da Polícia Militar, o Sobrado do Balcão Corrido e a Casa dos Saberes e Fazeres (FUMCTUR, s/d).

##### **Praça São Francisco**

Proveniente do século XVI, a Praça São Francisco (Figura 12) é o atrativo mais importante de São Cristóvão/SE, por ser um conjunto arquitetônico construído de acordo com o comprimento e a largura determinada pela Lei IX, a partir das regras das Ordenanças Filipinas entre 1580-1640, período de domínio da União Ibérica.

Figura 12 – São Cristóvão/SE: Praça São Francisco



Fonte: Autoria própria, 2022.

Em 1º de agosto de 2010, este complexo recebeu, da Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura, o título de Patrimônio da Humanidade, em decorrência do conjunto arquitetônico da praça ser o único protótipo no Brasil que se constitui como um assentamento urbano que representa a fusão do modelo urbanístico usado por Portugal e Espanha.

Trata-se de um espaço quadrilátero delimitado por edificações expressivas como: a Igreja e Convento São Francisco, a capela da Terceira Ordem (atual Museu de Arte Sacra), a antiga Santa Casa da Misericórdia (que no passado foi também o Hospital de Caridade e Lar Imaculada Conceição) anexa à Igreja Santa Isabel (atual Paço Municipal), o Palácio dos Governadores, edificação do final do século XVIII, que desde 1960 até a atualidade funciona como o Museu Histórico de Sergipe, a Casa do Folclore Zeca de Noberto, e demais casarios do seu entorno (IPHAN, 2010).

No que se refere a acessibilidade (Figura 13), a Praça São Francisco tem rebaixamento de meio fio com rampa para acesso à mesma, porém as rampas em questão precisam de manutenção de sinalização; detém poucos equipamentos urbanos e piso irregular, na perspectiva que a infraestrutura da praça acaba afastando a população local e turistas. No mais,

o estacionamento existente no entorno não tem vaga destinada a PcD, ou seja, o patrimônio da humanidade não atende em sua totalidade o que é garantido pela Constituição Federal de 1988.

Figura 13 – São Cristóvão/SE: Praça São Francisco - questões de acessibilidade



Fonte: Autoria própria, 2022.

### **Antigo Palácio Provincial – Museu Histórico de Sergipe**

Datado do século XIX, o referido edifício foi sede do Antigo Palácio Provincial até 1855, localizado no lado sul do Complexo Franciscano. Não se sabe com exatidão a sua data de construção, mas este foi modificado em 1826, utilizado por D. Pedro II quando visitou São Cristóvão/SE, tendo o edifício sido reformado para este fim. A posteriori, ocupou a Câmara Municipal, Escola e Exatoria. A partir de 1960, o prédio passou a ser o Museu Histórico de Sergipe (Figura 14), cujas relíquias do acervo são referentes à época do Brasil Império e da construção cultural de Sergipe (FUMCTUR, s/d).

Figura 14 – São Cristóvão/SE: Palácio Provincial – Museu Histórico de Sergipe

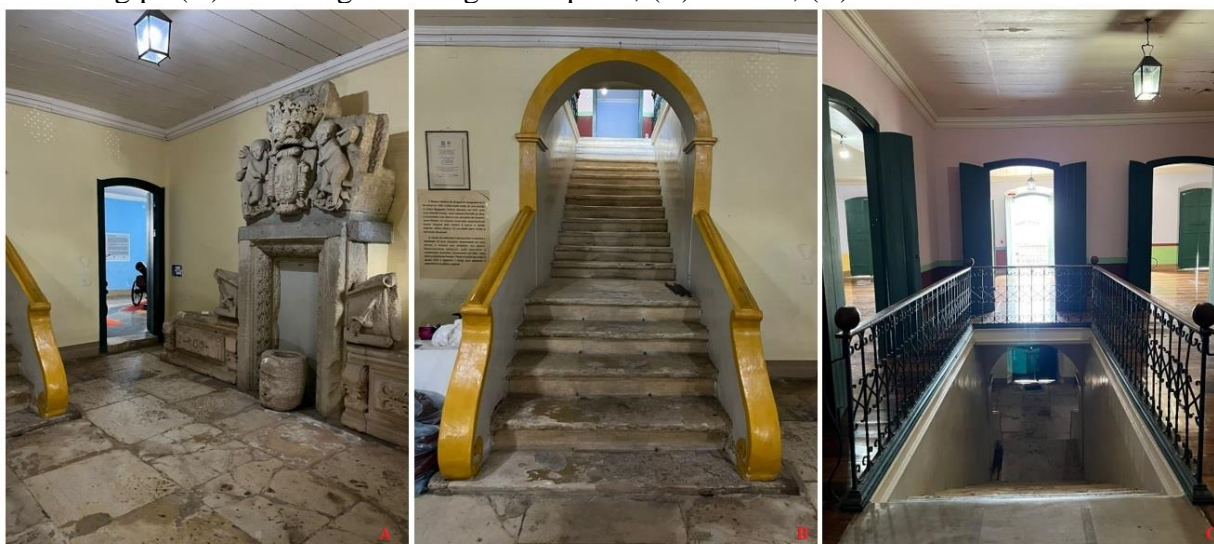


Fonte: Autoria própria, 2022.



Apesar de ter passado por algumas reformas, o museu (Figura 15) continua não sendo acessível a todos, como é garantido pela Constituição Federal. Com sua arquitetura colonial, a edificação apresenta diversas barreiras físicas, impedindo a locomoção de PcD e PMR para desfrutar da sua construção. As barreiras iniciam na entrada do prédio, que conta com três degraus, impedindo o acesso desse grupo. Ao entrar no *hall*, depara-se com o piso irregular, degraus entre os ambientes, escada sem corrimão e banheiro sem acessibilidade, sem falar que os PcD e PMR não conseguem ter acesso autônomo e seguro para usufruir o pavimento superior.

Figura 15 – São Cristóvão/SE: problemáticas de acessibilidade no Museu Histórico de Sergipe (A) Piso irregular e degrau na porta; (B) Escada; (C) Ausência de corrimão



Fonte: Autoria própria, 2022.

O Museu Histórico do estado é uma edificação de dois pavimentos, propriedade do Governo de Sergipe, com sua arquitetura civil institucional, o qual possui dois tombamentos: o primeiro à nível estadual, através do Decreto nº 22.148, de 08 de setembro de 2003, inscrito no Livro do Tombo nº 01 – Geral – Fl. 36, e o segundo pela UNESCO, por estar inserido no Complexo Franciscano (IPATRIMÔNIO, s/d(a)), com número de inscrição 821, em 03 de agosto de 2010.

### **Casa de Culturas Populares**

Inaugurada em 16 de setembro de 2020, a Casa de Culturas Populares (Figura 16), por estar inserida no Complexo Franciscano, faz parte do conjunto urbano tombado da UNESCO. No seu acervo, é possível encontrar registros audiovisuais da cultura popular que representa a

história dos grupos folclóricos e dos seus respectivos mestres. Funcionando em anexo, encontra-se o Posto de Informações Turísticas (PIT) (FUMCTUR, s/d).

Figura 16 – São Cristóvão/SE: Casa de Culturas Populares



Fonte: Autoria própria, 2022.

Embora seja uma edificação de pavimento térreo, a construção passou por uma reforma recente e, ainda assim, continua pouco acessível. Apesar de piso interno acessível, o atrativo não possui rampa de acesso e têm mobiliário urbano instalado na calçada (poste), o qual está inserido na faixa de livre circulação dificultando o deslocamento de pedestres. A casa conta com degrau na entrada principal, criando barreira física e sua infraestrutura não tem sanitário acessível.

### **Museu da Polícia Militar**

Fundado em 1969, o Museu da Polícia Militar (Figura 17) a princípio funcionava no Quartel do Comando da Polícia Militar, no município de Aracaju. Em 2012, foi deslocado para o centro histórico de São Cristóvão/SE, e encontra-se instalado em um sobrado do final do século XIX, tombado pelo IPHAN. Apontado como berço da Polícia Militar, o museu possui um rico acervo, que narra a história da Polícia Militar ao longo do seu passado (FUMCTUR, s/d).

Figura 17 – São Cristóvão/SE: Museu da Polícia Militar



Fonte: Autoria própria, 2021.

O museu (Figura 18) dispõe de dois acessos por ruas diferentes: o principal pela rua Coronel Erondino Prado e o secundário pela rua João Bebe Água, que devido a topografia mais plana no acesso secundário. A instituição resolveu as questões referente à acessibilidade na edificação. A entrada para o público PcD e PMR se dá pela rua João Bebe Água, já que a calçada da rua Coronel Erondino Prado não possui rebaixamento de meio-fio e nem rampa para acesso, ao contrário da outra entrada a qual dá afluência para um anexo de construção mais recente, o que possibilitou o desenvolvimento de um projeto de acessibilidade para que esse público desfrute do museu de forma segura e autônoma.



Figura 18 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade no Museu Militar de Sergipe  
 (A) Degrau na porta; (B) Escada com corrimão; (C) Rampa de acesso em madeira; (D) Rampa de acesso em pedra calcária; (E) SIA na porta do banheiro; (F) Banheiro acessível



Fonte: Autoria própria, 2022.

Nas visitas ao museu, observou-se que sua infraestrutura acessível conta com: calçada com largura mínima de 1.20 m; revestimento antiderrapante, contínuo e regular; escada com corrimão em ambos lados; e, portas com vão livre de no mínimo 80 cm. Todavia, embora a instituição tenha se preocupado em atender aos requisitos de acessibilidade, faz-se necessária melhoria a fim de proporcionar independência a PcD e PMR, já que apesar de conter rampas de acesso, estas não têm corrimão em ambos os lados, assim como o sanitário acessível, apesar de ter tamanho adequado, não contém barra horizontal na porta e coluna no lavatório.

## Sobrado do Balcão Corrido

Edifício colonial, o Sobrado Balcão Corrido (Figura 19) possui forte influência no estilo mourisco (FUMCTUR, s/d), o qual apresenta em sua matéria prima construtiva uso de taipa<sup>1</sup> em quase toda integridade, com exceção da construção da fachada e de alguns pilares onde utilizou-se alvenaria de tijolo ou pedra (IPATRIMÔNIO, s/d(b)). Em sua planta baixa, consta um pátio interno, com balcões suspensos<sup>2</sup> acima de suas portas, conhecidos como muxarabiê, elemento usado na arquitetura tradicional do mundo islâmico.

Figura 19 – São Cristóvão/SE: Sobrado do Balcão Corrido



Fonte: Autoria própria, 2022.

Pressupõe-se que sua construção seja datada do século XVIII, no caso do sobrado localizado em São Cristóvão/SE, essa influência é percebida exclusivamente por meio do muxarabiê, presente em sua fachada. É no ano de 1943 que a edificação entra para o Livro do Tombo Histórico 09/1943, e para o Livro do Tombo Belas Artes 09/1943 pelo através do processo 307-T-1942 (IPATRIMÔNIO, s/d(b)).

Era no Sobrado do Balcão Corrido que funcionava a Casa das Bonequeiras, a Casa do Cordel e o Espaço de Licores e Artes, até meados do ano de 2021. Porém, ante a possibilidade

---

<sup>1</sup> Trata-se de um sistema rudimentar de construção no qual a terra é comprimida em caixas de madeira até atingir uma densidade ideal que permita uma estrutura resistente e duradoura. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/956411/os-beneficios-da-taipa-em-cinco-casas-brasileiras>. Acesso em: 05 set. 22.

<sup>2</sup> *Balcão* é uma peça sacada do corpo principal, um pouco maior em profundidade que a sacada, permitindo o trânsito entre uma peça e outra da construção principal pelo exterior. Disponível em: <https://coisasdaarquitectura.wordpress.com/2010/09/06/tecnicas-construtivas-do-periodo-colonial-iii/>. Acesso em: 05 set. 22.

de desabamento, atualmente encontra-se interditado. Por esse motivo, não foi possível ter acesso ao interior do imóvel para análise da infraestrutura de acessibilidade disponível no mesmo.

### **Casa dos Saberes e Fazeres**

Com traços do estilo colonial, e por estar inserida no Complexo Franciscano, a edificação faz parte do conjunto urbano tombado pela UNESCO. A Casa dos Saberes e Fazeres (Figura 20) foi inaugurada no ano de 2021, a fim de reunir em um único espaço a cultura popular, o artesanato e gastronomia de São Cristóvão/SE. A casa abriga os produtos da Casa das Bonequeiras, da Casa do Cordel e do Espaço de Licores e Artes, os quais situavam-se no Sobrado do Balcão Corrido.

Figura 20 – São Cristóvão/SE: Casa dos Saberes e Fazeres



Fonte: Luara Lázaro, 2022.

A partir das visitas *in loco*, foi aplicado o formulário de verificação de acessibilidade física nas edificações históricas que trouxe respostas concretas a respeito da acessibilidade dessa construção (Figura 21). Com base no *checklist* foram encontrados problemas relacionados com: circulação de pessoas, obstáculos na calçada, rebaixamento do meio-fio, estacionamento, vaga reservada acessível, portas com vão livre menor que 80 cm e ausência de sanitário acessível (Figura 22).



Figura 21 – São Cristóvão/SE: Rampa de acesso na Casa dos Saberes e fazeres



Fonte: Autoria própria, 2022.

A edificação possui rampa móvel para acesso das PcD e PMR, porém esta apresenta desnivelamento com a calçada, fazendo que essa população não se sinta segura. Esta intervenção não atendeu a totalidade das necessidades, visto que a mesma não se conecta com a vizinhança, a exemplo temos a Praça São Francisco, que tem cota de nível diferente da rua. Soluções de acessibilidade devem ser pensadas para contemplar o todo, pois quando feitas de formas isoladas não geram bons resultados.

Figura 22 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade na Casa dos Saberes e fazeres (A e B) Degraus internos

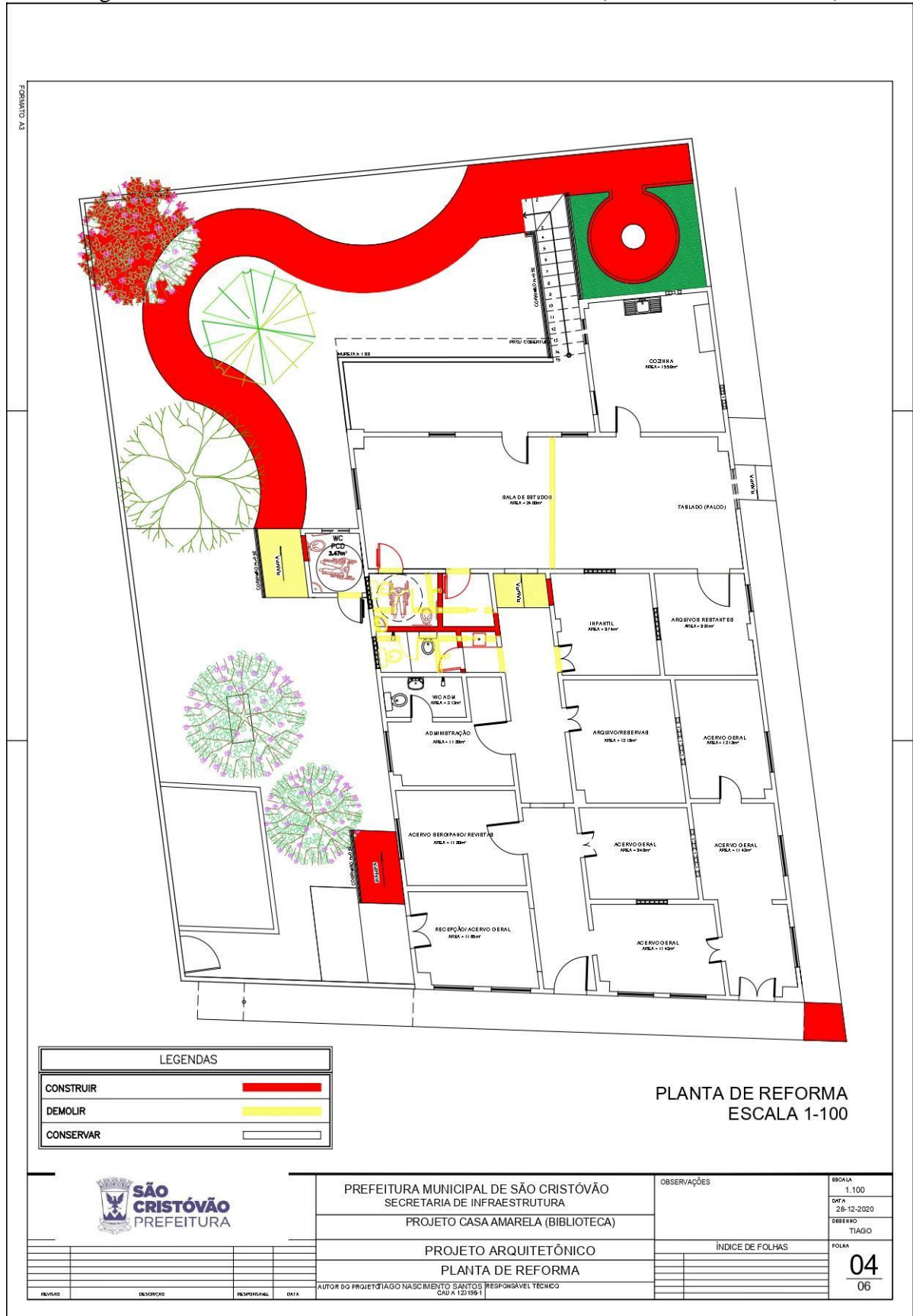


Fonte: Autoria própria, 2022.

Através do material cedido pela Secretaria Municipal de Infraestrutura de São Cristóvão/SE foi observado que a Casa Saberes e Fazeres (Casa Amarela) tinha um projeto de reforma inicial para torná-la uma biblioteca municipal. Analisando as plantas baixas, foi notado que o projeto de reforma foi desenvolvido com base nas diretrizes da NBR 9050/2020. Por se tratar de uma edificação tombada pelo IPHAN, a reforma precisa ser adequada às diretrizes do órgão para conseguir a autorização para realização de intervenções.

Dentro do estudo, percebeu-se uma preocupação no que se refere à acessibilidade, de modo que o projeto de reforma inicial consta propostas de rampas de acesso, banheiros para PcD e abertura de portas (Figura 23), itens que atendem as instruções do desenho universal. Em dificuldade de comunicação com os representantes desta secretaria, não foi possível clarificar os motivos pelos quais as intervenções de fomento da acessibilidade não foram contempladas neste espaço agora destinado para fins turísticos, uma vez que este ainda se mantém destinado ao acesso do público em geral.

Figura 23 – Planta Baixa de Reforma: Casa Amarela (Casa Saberes e Fazeres)



Fonte: SEMINFRA (2020).

#### **4.2.2 Oferta turística sob gestão da Arquidiocese**

Já no tocante aos equipamentos turísticos religiosos, têm-se: Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel, Conjunto Arquitetônico do Convento de São Francisco, Igreja Nossa Senhora da Vitória – Igreja Matriz, Conjunto do Carmo (Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo e Capela da Ordem Terceira do Carmo) e a Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos.

##### **Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos**

Edificação jesuítica do final do século XVIII, mas alicerçada desde 1690. Devido a ausência de informações sobre sua construção não é permitido indicar sua data exata de erguimento. Porém, a falta de uniformidade entre suas partes é um indício de que esteve em execução ao longo tempo, não alcançando a sua conclusão conforme primordialmente projetado (IPATRIMÔNIO, s/d(c)).

A Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos (Figura 24) conserva traços do estilo barroco, e encontra-se sob a preservação do IPHAN desde 1962. O tombamento está no Livro do Tombo Histórico sob a inscrição nº 198, de 20/03/1943. A proteção inclui todo o seu patrimônio, conforme com a Resolução do Conselho Construtivo da SPHAN, de 19/08/85, pertinente ao Processo Administrativo nº 13/85/SPHAN.

Figura 24 – São Cristóvão/SE: Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos



Fonte: Cecília Paes, 2021.



Igreja dedicada aos escravizados da época, a qual guarda e protege em seu acervo um lavabo em cantaria datado de 1743, e as imagens de Nossa Senhora do Rosário, Nosso Senhor Jesus Cristo e São Benedito (FUMCTUR, s/d). Com sua arquitetura sacra de grande representatividade, a Igreja do Rosário passou por restauração em 2009, financiada pelo programa MONUMENTA, a fim de minimizar as ações de deterioração do tempo. Na oportunidade, foi desenvolvido projeto de acessibilidade, a fim de melhorar o acesso (Figura 25).

Figura 25 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade na Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos (A) Degraus na porta; (B) Calçada estreita com rampa; (C) Rampa sem corrimão; (D e E) Desníveis interno; (F) Degrau interno



Fonte: Autoria própria, 2022.

Com vistas à melhoria do acesso, foi executado rebaixamento de meio-fio para dar acesso a calçada, a qual, tem ligação direta com uma rampa que fica instalada ao lado da igreja,



mas se observa que alguns itens não atendem a NBR 9050/2020, a exemplo da rampa de acesso que tem 0.88m de largura, não dispõe de guarda-corpo com corrimão, a porta que dá acesso a igreja tem dimensões 0.73x1.70m, o que impossibilita um PMR com estatura a partir de 1.71m ter autonomia ao adentrar a edificação. Ademais, o PcD e PMR deparam-se com degrau para circular dentro do monumento, e o único sanitário existente no local não é acessível, o que o torna um atrativo turístico ainda excludente.

### **Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel**

Edificação barroca datada da 1ª metade do século XVIII, a Santa Casa de Misericórdia (Figura 26) abrigou inicialmente o Hospital de Caridade, passando a funcionar como asilo em 1911, e, mais tarde, como orfanato (FUMCTUR, s/d). Ficou sob a condução das Irmãs Missionárias da Imaculada Conceição da Mãe de Deus entre os anos de 1922 a 2017.

Figura 26 – São Cristóvão/SE: Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel



Fonte: Autoria própria, 2022.

Estes patrimônios encontram-se tombados pelo IPHAN. O tombamento abrange sua edificação e acervo perante o processo 302, com inscrição no Livro de Tombo em janeiro de 1944. Atualmente, funciona como centro administrativo da prefeitura municipal. Este complexo abriga memórias e relíquias dos que contribuíram para a história sergipana ao longo dos anos.

As características barrocas podem ser contempladas nos talhados em pedra calcária. As particularidades que se destacam são: o altar-mor neoclássico que inclui o painel de José Teófilo de Jesus da escola baiana, o púlpito barroco em talha esculpida, o lavabo em pedra calcária e o arcaz modesto em cedro com alizar tremido (FUMCTUR, s/d).

Atualmente, a edificação abriga a Prefeitura Municipal de São Cristóvão, considerada a casa do povo, entretanto, a mesma não oferece condições mínimas para as PcD e PMR (Figura 27). Esse grupo encontra dificuldade para entrar no local, pois, não conta com nenhum equipamento de acessibilidade. Segundo informações obtidas através de conversas informais, as PcD que vão à prefeitura entram nos braços dos acompanhantes, já que a construção não oferece infraestrutura de acessibilidade.

Figura 27 – São Cristóvão/SE: Barreiras físicas na Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel (A) Escadas na entrada; (B) Degrau próximo à porta; (C) Escadas (D) Banheiro com porta estreita; (E) Escada



Fonte: Autoria própria, 2022.

Por sua vez, ao acessar o prédio, as dificuldades aumentam, devido a existência de diversas barreiras físicas, como degraus, desníveis de piso, escada sem corrimão e com inclinação íngreme, sanitários sem acessibilidade, portas sem barras de apoio, dentre outros. Portanto, o que era para ser a casa do povo, espaço para acesso irrestrito de todos, acaba afastando as PcD e PMR porque não conseguem circular com segurança e independência dentro da edificação.

### **Convento São Francisco**

Arquitetura do final do século XVI, o convento de São Francisco é um dos mais significativos remanescentes dentre os que foram construídos pela Ordem Franciscana e pelas irmandades comprometidas com a colônia portuguesa do Brasil. “É um dos únicos entre outros conventos franciscanos a ter no prolongamento de seu adro uma praça que guarda uma relação marcante com o tecido urbano” (FUMCTUR, s/d, n.p). Silva et al. (2019, p. 6) destacam que:

Em 1902, após anos de abandono, Frei Francisco Peregrino iniciou os reparos que foram quase uma reforma, o espaço mais importante é o Claustro com seis arcadas em pedra calcária, e na nave uma grande tribuna com balaustradas e duas portas com desenhos diferentes. A inscrição no livro do Tombo data de 29/12/1941.

A colocação da pedra fundamental para o convento só foi anunciada em 1693. Sua construção deu-se a partir de contribuições entre os moradores da cidade. No decorrer do século XIX, as acomodações do convento foram usadas pela Assembleia Provincial, como também pela Tesouraria-Geral da província (IPATRIMÔNIO, s/d(d)). O conjunto arquitetônico do convento de São Francisco (Figura 28) agrega o Museu de Arte Sacra, a Igreja Conventual, a Capela da Ordem Terceira de São Francisco e o Cruzeiro.

Figura 28 – São Cristóvão/SE: Conjunto Arquitetônico do Convento de São Francisco



Fonte: Autoria própria, 2021.

O tombamento encontra-se detalhado no processo 303-T-1941, com suas inscrições no Livro do Tombo Histórico nº 184, de 29/12/1941 e no Livro do Tombo Belas Artes nº 251-A, de 29/12/1941. A resolução do Conselho Consultivo da SPHAN, de 13/08/85, no tocante ao Processo Administrativo nº 13/85/SPHAN, inclui todo o acervo no tombamento (IPATRIMÔNIO, s/d(d)).

De grande importância para o turismo no município de São Cristóvão, o conjunto arquitetônico do convento de São Francisco não atende às exigências da Constituição Federal, a qual garante a todos o direito de ir e vir com segurança e independência. As PcD e PMR vão encontrar dificuldade ao visitar esse conjunto (Figura 29), já que o mesmo não contempla infraestrutura de acessibilidade.



Figura 29 – São Cristóvão/SE: Infraestrutura interna do Museu de Arte Sacra e Capela (A) Barreira na entrada; (B) Degraus; (C) Degrau próximo da porta; (D) Escada; (E) Porta larga, com abertura para fora; (F) Banheiro acessível



Fonte: Autoria própria, 2022.

A partir das visitas *in loco*, foi observado o interesse por parte da gestão do museu em trabalhar a acessibilidade, mas devido a burocracia da gestão pública, as negociações não andam. Eles tentam minimizar as barreiras como podem, a exemplo de uma rampa móvel de encaixe usada na entrada principal quando chega algum PcD. Na parte interna da edificação foram observadas diversas barreiras físicas, como degraus, escadas, vãos de portas menores que 80 cm e desníveis, mas é importante salientar que o museu possui um sanitário com algumas diretrizes da NBR 9050/2020, a exemplo do vão da porta, sua abertura e o uso de barras de apoio.

a) Museu de Arte Sacra

Amparado em uma ala da antiga Ordem Terceira de São Francisco, o museu é um dos mais importantes do Brasil. Apresenta um acervo com mais de 500 peças com representação artística e religiosa do século XVII ao XX, provenientes de vários municípios sergipanos (FUMCTUR, s/d).

b) Igreja de São Francisco

Localizada na parte central do convento, a Igreja de São Francisco possui traços predominantes do Rococó, com seu altar composto com desenhos em molde de flores, frutos, conchas, laços e outros, todos banhados a ouro. No teto, encontram-se duas obras de pintura pertencentes ao pintor baiano José Teófilo de Jesus, datadas do século XVIII e XIX. Além disso, no altar encontra-se a imagem de Cristo crucificado e ao seu lado a imagem de São Francisco de Assis, além de, mais à frente, as imagens de Nossa Senhora da Conceição e de Santo Antônio (FUMCTUR, s/d).

c) Capela da Ordem Terceira de São Francisco

Com sua arquitetura neoclássica, a construção da capela foi concluída no século XVIII e fica localizada na ala esquerda do convento, atual Fundação Museu de Arte Sacra de Sergipe. No interior, encontram-se altares, retábulos esculpidos e sacristia com lavabo em pedra calcária com brasão da Ordem Franciscana, datado de 1725. Além disso, figuram arca<sup>3</sup> em madeira de jacarandá e cedro de 1725 e teto em gamela com pintura ilusionista agraciada aos discípulos do pintor baiano José Teófilo de Jesus (FUMCTUR, s/d).

d) Cruzeiro

Obra do mestre Sabino, datada do século XVIII, o cruzeiro é composto por uma cruz sustentada em um pedestal formado por uma sucessão de superfícies curvas em calcário. Em

---

<sup>3</sup> Volumosa arca com gavetões; móvel característico de sacristias usadas para guardar os paramentos e as alfaías das igrejas (Oxford Languages, 2022).

uma das pontas está datado o ano de 1658, período da construção, e na outra ponta o ano de 1906, ano em que foi feita sua restauração (FUMCTUR, s/d).

### **Igreja Nossa Senhora da Vitória – Igreja Matriz**

Construída no largo de um outeiro pelos jesuítas a partir da ordenança Filipina no período da união ibérica, a Igreja Nossa Senhora da Vitória (Figura 30) é um dos monumentos mais antigos de que se tem notícia na cidade. Com arquitetura datada do século XVII, sua construção passou por muitas modificações ao longo dos anos, contabilizando 3 reformas entre 1837 e 1855 (SILVA et al., 2019). Com sua volumetria grande, a igreja dispõe de duas torres simétricas, revestidas com azulejos brancos e, no alto, encontra-se a escultura de galo português.

Figura 30 – São Cristóvão/SE: Igreja Nossa Senhora da Vitória – Igreja Matriz



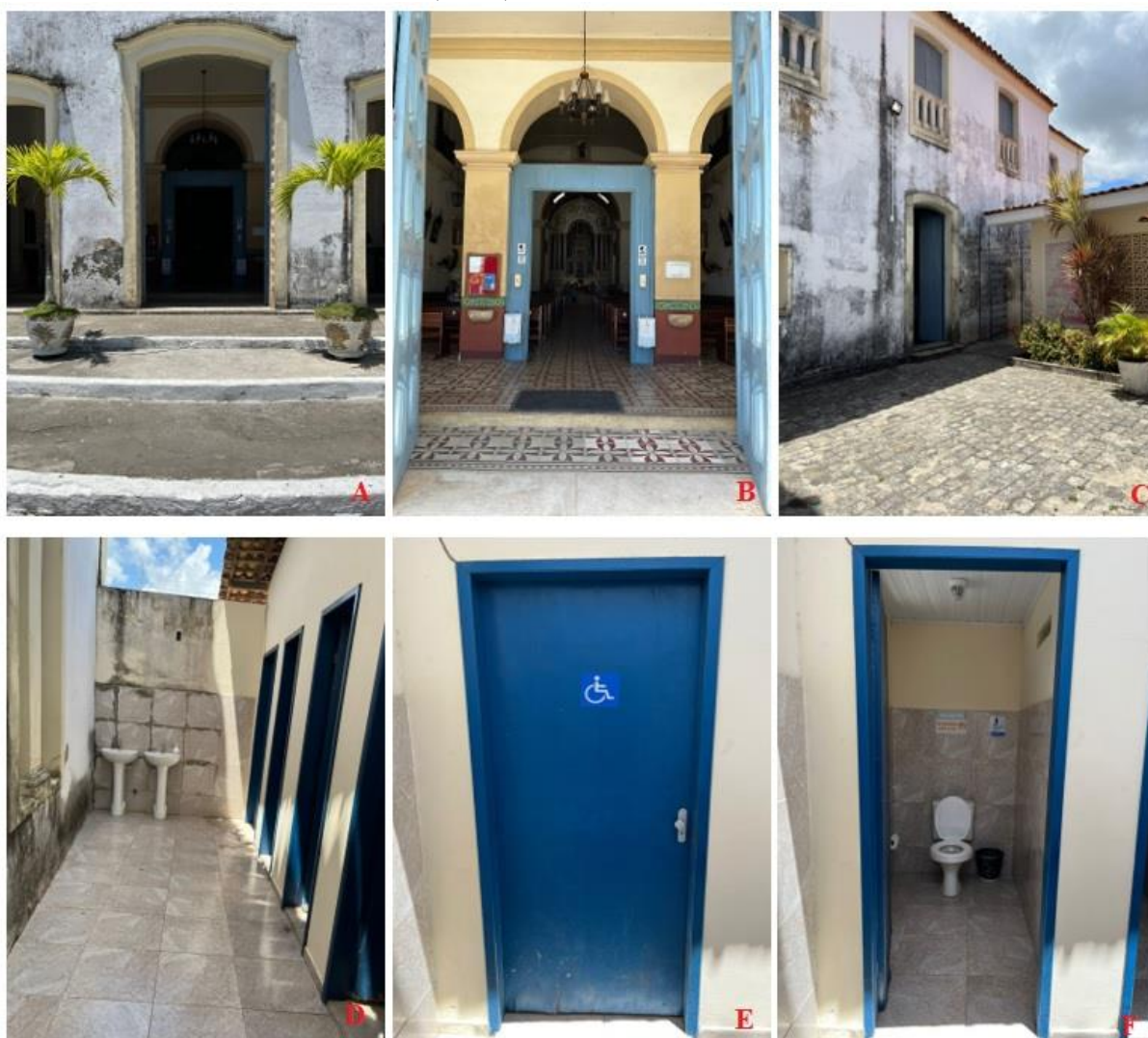
Fonte: Cecília Paes, 2021

No interior da igreja, podem ser encontrados altares e retábulos em madeira esculpida com ponta de canivete, púlpitos em estilo barroco com taça em cantaria e o arco cruzeiro acompanhado por dois anjos ao centro, seguindo a mesma decoração do altar-mor (FUMCTUR, s/d). A edificação foi tombada por sua relevância cultural na cidade. O tombamento inclui todo

seu acervo discriminado no processo nº 292-T-1941, com inscrição no Livro do Tombo Histórico nº 197, de 20/03/1943 (IPATRIMÔNIO, s/d(e)).

Considerada uma das principais edificações do centro histórico, a Igreja da Matriz apresenta alguns problemas no que se diz a respeito à acessibilidade (Figura 31), as quais já começam no acesso à igreja, visto que os degraus presentes na entrada acabam impossibilitando o ingresso seguro e autônomo das PcD e PMR. Ao entrar, depara-se com mais um degrau, o que dificulta a circulação desse grupo. A instituição não disponibiliza de sanitário acessível, os existentes estão localizados no anexo da construção principal, para chegar até eles, as pessoas encontram no percurso diversas barreiras físicas.

Figura 31 – São Cristóvão/SE: Questões de acessibilidade na Igreja Matriz (A) Degraus na entrada; (B) Degrau no interior da edificação; (C) Circulação com desníveis; (D) Acesso aos sanitários; (E e F) Sanitário sem acessibilidade



Fonte: Autoria própria, 2022.



Ao analisar a infraestrutura dos sanitários, observou-se que o atrativo não dispõe de acessibilidade. O sanitário que se encontra com o SIA tem 1.18m de largura, por 1.96m de comprimento e sua porta apresenta largura de 0.785m, sem quaisquer barras de apoio instaladas, o que faz com que a infraestrutura disposta não atenda aos requisitos da NBR 9050/2020.

### **Conjunto do Carmo (Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo e Capela da Ordem Terceira do Carmo)**

Localizado no Largo do Carmo, atual Praça Senhor dos Passos, o Conjunto do Carmo (Figura 32) é composto por construções do século XVII e XVIII, feitas pelos religiosos Carmelitas Calçados, durante o período em que detinham muitas riquezas, engenhos e escravizados (SILVA et al., 20119). O convento foi inaugurado em 1699. No ano de 1739 a capela foi ampliada, pressupõe-se que as obras tenham sido concluídas em 1745 ou 1766, encontrando-se essa última data registrada na fachada da igreja.

Figura 32 – São Cristóvão/SE: Conjunto do Carmo



Fonte: Autoria própria, 2022.

O IPHAN entendeu a importância do Conjunto do Carmo para a cidade alta de São Cristóvão, e em 1943, concedeu seu tombamento com número do processo 301-T-1941. Ainda nesse ano, as edificações entram para o Livro do Tombo Histórico inscrição nº 211, de 02/04/1943 (IPATRIMÔNIO, s/d(f)). O conjunto é composto pela antiga Igreja Conventual de Nossa Senhora do Carmo (Carmo Maior), atual residência de Frades Carmelitas, e pela antiga Capela da Ordem Terceira do Carmo (Carmo Menor), atual Igreja Senhor dos Passos.

Anexo ao conjunto funciona o Museu dos Ex-votos. É também no Conjunto do Carmo que se encontra o Memorial de Irmã Dulce (FUMCTUR, s/d). De grande importância para o turismo no centro histórico de São Cristóvão, o Conjunto do Carmo recebe muitos visitantes durante o ano, principalmente nas festividades religiosas. Entretanto, o equipamento turístico não bem-recebe a todos como deveria, devido a falta de acessibilidade para entrar e circular na edificação (Figura 33), uma vez que encontra diversas barreiras físicas, como degraus, desníveis e escada.

Figura 33 – São Cristóvão/SE: Conjunto do carmo - Questões de acessibilidade no Conjunto do Carmo (A, B, C e D) Degraus no interior da edificação; (E e F) Rampa sem conformidade à NBR 9050/2020



Fonte: Autoria própria, 2022.

A fim de reduzir os degraus, a instituição adotou uma rampa móvel que faz ligação entre o Carmo Menor e o maior, contudo, a mesma não atende a inclinação de 8,33% exigida pela NBR 9050/2020, como também não dispõe de sanitários acessíveis.

a) Igreja Conventual de Nossa Senhora do Carmo (Carmo Maior)

Construída no século XVIII, sob ordem do Frei Antônio de Santa Eufrásia Barbosa, a igreja na atualidade funciona como a residência conventual de Frades Carmelitas. Com estilo barroco, o frontão tem seu adorno em pedra calcária, e exhibe escudo da Ordem Carmelita com a imagem de Nossa Senhora do Carmo. No seu interior, a decoração preserva apenas um retábulo, cujo altar é de construção decorrente neoclássica, e dois púlpitos inacabados em cantaria, com claustro térreo, específico do modelo Carmelitano (FUMCTUR, s/d).

b) Capela da Ordem Terceira do Carmo (Carmo Menor)

Anexo ao Conjunto do Carmo, a capela ostenta em sua arquitetura características barrocas, com sua porta em cantaria com volutas<sup>4</sup> do ano de 1743. O ambiente interno dispõe de altar-mor em talha de madeira no estilo rococó e seis altares laterais no estilo tardo-barroco, a fase mais tardia do estilo barroco. Há também um pequeno claustro interno, com o brasão da Ordem Carmelita que constitui todo o ambiente, protegido pela cobertura e por cambotas. O brasão é composto por uma coroa que representa a realeza de Cristo, duas estrelas laterais, que representam os profetas Elias e Eliseu, e uma estrela central, representando a Virgem Maria (FUMCTUR, s/d).

c) Museu dos Ex-votos

Implantado no claustro da Igreja-Convento do Carmo em 1990, a Ordem Terceira dos Carmelitas fundou este espaço museológico com o objetivo de guardar os objetos dos fiéis que comprovam a relação de fé entre os devotos e o Senhor dos Passos. No acervo museológico encontram-se réplicas de parte do corpo humano em madeira ou gesso, como braço, perna, mão,

---

<sup>4</sup> [Arquitetura] Ornamento espiralado que remata os ângulos do capitel jônico, coríntio e compósito (DICIO, 2022).

cabeça e outros; assim como também quadros e fotografias que são oferecidos em alusão às graças alcançadas (FUMCTUR, s/d).

#### d) Memorial Irmã Dulce

Instalado no Convento do Carmo, sob os cuidados dos Frades Carmelitas, o memorial foi inaugurado no dia 04 de abril de 2009, com a finalidade de resgatar a trajetória de Irmã Dulce durante sua permanência no convento, onde decisivamente escolheu servir aos pobres e doentes, afirmando a sua vocação religiosa. Irmã Dulce manteve-se em São Cristóvão/SE por um ano e sete meses, sendo consagrada freira em 1934 (FUMCTUR, s/d).

### **Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos**

De estilo barroco do final do século XVIII, a Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos (Figura 34) foi edificada pelos jesuítas e instituída em 1690, sendo uma relíquia do Conjunto Arquitetônico de São Cristóvão/SE. Com traços de uma arquitetura simples, mas rica em significado, o templo religioso é dedicado aos pardos. Seu traçado arquitetônico é composto de um frontão com volutas, sendo coroado por uma cruz, uma torre sineira e portal de alvenaria com tijolos (FUMCTUR, s/d).

Figura 34 – São Cristóvão/SE: Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos



Fonte: Luara Lázaro, 2021

Seu tombamento se deu por sua importância cultural no centro histórico de São Cristóvão. Está sob a proteção do IPHAN, o tombamento inclui todo o seu acervo, conforme a resolução da SPHAN de 13/08/85, o detalhamento do tombo encontra-se no processo nº 675-T-1962, com inscrição no Livro do Tombo Histórico nº 343, de 09/05/1962 (IPATRIMÔNIO, s/d(g)). Na atualidade, a igreja encontra-se em restauração e não foi possível ter maiores informações a respeito do projeto de restauro e adentrar na edificação.

#### **4.2.3 Equipamentos turísticos geridos pela iniciativa privada**

Por fim, são apresentados os equipamentos particulares presentes no centro histórico do município, os quais são essencialmente voltados para a oferta de alimentos e bebidas para turistas e visitantes, a saber: a Casa da Queijada, a Casa dos Bricelets, São Francisco Café & Bar e outros.

##### **Casa da Queijada**

Desde março de 2012, a queijadinha faz parte do acervo do Patrimônio Imaterial de Sergipe. Doce português que ficou conhecido no Estado de Sergipe por conta do município de São Cristóvão/SE, com mais de 200 anos de tradição, a queijada tornou-se sancristovense por adoção e adaptação da receita original. Dentre os espaços onde é possível adquirir esta iguaria da culinária sancristovense, destaca-se a Casa da Queijada (Figura 35), a qual é administrada por uma neta de escravizados que mantém o legado familiar vivo (FUMCTUR, s/d).



Figura 35 – São Cristóvão/SE: Casa da Queijada



Fonte: Autoria própria, 2022.

A Casa da Queijada está inserida no produto turístico da cidade, porém sua edificação apresenta-se com algumas barreiras para PcD e PMR, começando pelo uso de propaganda visual na sua calçada que já é estreita. Com sua implantação em nível de cota mais alto em relação ao passeio. Para adentrar a edificação se faz necessário o uso de degraus existentes, sendo importante destacar que suas portas são bastante estreitas, dificultando o acesso, já que a construção não é contemplada com rampa de acesso e portas com larguras mínima de 90 cm. Já no salão de venda, por se tratar de um espaço pequeno e com mobiliários espalhados, acaba atrapalhando a circulação das pessoas e a sua construção não possui sanitário acessível.

### **Casa dos Bricelets**

O bricelets é produzido e comercializado na Casa dos Bricelets (Figura 36), juntamente a outros produtos consolidados como elementos que representam tanto a doceria da cidade, a qual é rica e diversa, quanto a própria cidade (FUMCTUR, s/d).

Figura 36 – São Cristóvão/SE: Casa dos Bricelets



Fonte: Cecília Paes, 2021

Referência como produto turístico na cidade, a Casa dos Bricelets é frequentada por diversos turistas que visitam São Cristóvão, porém sua edificação não atende às exigências de acessibilidade. Sua calçada não tem rebaixamento de guia, degraus de acesso, apresenta porta principal estreita e sem sanitário acessível.

### **São Francisco Café & Bar**

Inaugurado no ano de 2021, o São Francisco Café & Bar (Figura 37) está inserido no complexo da Praça São Francisco, tombada como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO no ano de 2010. Esse equipamento turístico do segmento de alimentos e bebidas tornou-se um chamariz para o turismo da cidade, sendo possível encontrar em seu cardápio alguns alimentos que remetem à identidade gastronômica do município.

Figura 37 – São Cristóvão/SE: São Francisco Café & Bar



Fonte: Cecília Paes, 2021

Com sua edificação tombada, o Café São Francisco está inserido no complexo franciscano, o que o torna um equipamento de expressiva visibilidade. Apesar disso, sua construção colonial impossibilita o acesso independente da PcD e PMR. Sem rebaixamento na guia da calçada, a mesma tem sua circulação obstruída pelo uso indevido de mesas e cadeiras do estabelecimento, criando barreiras físicas para os pedestres. Nota-se que para entrar no estabelecimento se faz necessário o uso de degrau, o mesmo não possui sanitário acessível.

### **Panificação Colonial, Sorveteria Três Corações, Villa Barroca, Pousada Villa Barroca, Restaurante Seu Lima, Restaurante Madu e Ivorá Pizzaria e Restaurante**

Estes equipamentos estão situados no sítio histórico de São Cristóvão/SE, apesar de serem de sua importância econômica para o setor turístico, não se tem muitas informações disponíveis a respeito dos edifícios. Destaca-se a Villa Barroca e a Pousada Villa Barroca com imóveis tombados, a Villa Barroca tem seu tombamento integral, já a Pousada Villa Barroca tem seu tombamento por estar inserida no complexo franciscano.



#### 4.3 BARREIRAS URBANÍSTICAS NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE MÃE DE SERGIPE

O fenômeno turístico ocasiona adaptações em diversas cidades, partindo do (re) ordenamento dos espaços urbanos, com vistas ao seu desenvolvimento. Em São Cristóvão/SE, a gestão municipal apropriou-se dos patrimônios presentes no centro histórico a fim de transformá-lo em produto turístico para o desenvolvimento socioeconômico do município. Os traços inapagáveis da sociedade expressos na arquitetura e no traçado urbano desse espaço, figuram como legado de suma importância para o fomento da história do município.

A arquitetura de São Cristóvão/SE rememora o século XVII, período do qual advêm diversos dos seus bens culturais tombados. Apesar da preocupação do município em atrair investimentos para consolidar o destino no segmento do turismo cultural, torna-se indispensável um olhar crítico, por parte dos gestores municipais, a respeito da inclusão social no centro histórico. Contudo, as políticas públicas de proteção desses bens nem sempre beneficiam a acessibilidade.

O cenário em São Cristóvão/SE aponta para uma problemática existente em muitos centros históricos no país, os quais deflagam a necessidade de adequações no espaço urbano a fim de contribuir para promoção da acessibilidade, de modo a beneficiar a comunidade local. É dever do Estado proporcionar bem-estar social a todos os cidadãos, de modo indiscriminado e justo, além de garantir que os direitos básicos dos mesmos sejam assegurados.

A acessibilidade universal tem como objetivo permitir o acesso indiscriminado, primeiramente, dos cidadãos a todos os espaços das cidades. A extinção dos obstáculos para esse fim, por meio das leis, à medida em que proporciona instalações apropriadas pelo desenho universal, também oportuniza a garantia da equidade, cidadania e inclusão social, tanto para os moradores quanto para os turistas PcD e PMR.

É importante salientar o rigor da legislação brasileira atual a respeito da preservação do patrimônio cultural brasileiro, sob responsabilidade do Estado. Contudo, na prática, esses bens não atendem às necessidades e interesses do povo, inclusive, no tocante à acessibilidade da PcD e PMR em todos os espaços, igualmente em centros históricos, onde essa realidade não se apresenta no dia a dia (ORAES; SANTANA, 2021).

Por tratar-se de um direito constitucional, o qual deve ser assegurado pelo Estado, a acessibilidade é uma dimensão incluída no planejamento urbano e ordenada pelo Plano Diretor. São Cristóvão/SE teve seu Plano Diretor atualizado em 2020, o qual descreve as diretrizes

gerais da política urbana do município, o qual compreende todos os aspectos que influem no ordenamento territorial, perpassando pelas políticas patrimoniais, turísticas e de mobilidade, onde as ações concernentes à acessibilidade estão inseridas.

De acordo com o Plano Diretor vigente em São Cristóvão/SE, o sistema municipal de mobilidade urbana garante o direito à acessibilidade universal a todos, possibilitando uma atenção especial à PMR. Porém, dentro desses princípios há lacunas de como conduzir adequações nesses patrimônios e no centro histórico.

No decorrer do plano, encontra-se a zona de tombamento, a qual orienta as ações adotadas no sítio histórico tombado pelo IPHAN, o que não contempla a acessibilidade desses bens e espaço urbano (SÃO CRISTÓVÃO, 2018). Além disso, cumpre apontar, outro fator agravante no centro histórico é a apropriação dos imóveis pela gestão municipal, cujo uso é destinado para atividades administrativas, sem passarem por adequações que contemplem a acessibilidade universal, sendo que, por tratarem-se de órgãos municipais, esses são a casa do povo, e portanto, devem ser acessíveis aos cidadãos indiscriminadamente.

Ademais, mediante a realidade atualmente imposta, a Prefeitura Municipal de São Cristóvão/SE acaba reduzindo o número de locais para visitação de turistas no destino, já que esse órgão da administração municipal ocupa uma das edificações presentes nesse espaço urbano, de modo que esse cenário afeta significativamente na oferta turística local, que já é limitada. Por essencialmente contemplar os patrimônios culturais materiais restritos ao centro histórico, a oferta turística compreende, em média, dez atrativos turísticos.

Com vistas a facilitar o entendimento acerca da acessibilidade arquitetônica do centro histórico de São Cristóvão/SE, nesta pesquisa serão utilizadas as diretrizes da norma NBR 9050/2020, que visa tratar de forma técnica e objetiva sobre a acessibilidade das edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos. A mesma, estipula critérios e parâmetros técnicos a serem seguidos quanto ao projeto, construção e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações aos requisitos de acessibilidade (BRASIL, 2020).

A partir das visitas por meio das observações sistemáticas ao centro histórico, foram identificados diversos problemas relacionados à mobilidade e à acessibilidade urbana (Figura 38), como, por exemplo, calçadas estreitas e irregulares que dificultam o trajeto das pessoas na cidade, presença de obstáculos sobre as calçadas, calçamentos irregulares, ruas de paralelepípedo, mobiliários urbanos mal instalados, edifícios públicos e privados sem acessibilidade e ausência de infraestrutura no espaço urbano para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Figura 38 – São Cristóvão/SE: Barreiras para acessibilidade (A) Desnível da calçada; (B) Degraus na entrada da edificação; (C) Calçada estreita e com presença de obstáculo



Fonte: Autoria própria, 2021.

No coração do centro histórico da Cidade Mãe de Sergipe (Praça São Francisco), foram identificadas adversidades no que diz respeito à acessibilidade, a exemplo de poucos mobiliários urbanos, e os que persistem, são mal instalados (Figura 39). No que diz respeito às barreiras físicas, percebe-se que no Paço Municipal devido aos degraus de acesso, o mesmo não consegue receber a população e turistas PcD e PMR com segurança e autonomia, de modo que torna-se expressivo o fato de que essas pessoas não são contempladas pelas políticas públicas de inclusão do município.

Figura 39 – São Cristóvão/SE: Mobiliário urbano mal instalado e barreiras físicas (A) Praça São Francisco; (B) Paço Municipal



Fonte: Autoria própria, 2022.

Ainda no centro histórico, além dos problemas anteriormente apontados, foram identificados outros obstáculos de acessibilidade no espaço urbano (Figura 40), a exemplo de

ruas com desníveis na pavimentação e calçadas estreitas e irregulares. Dentre os aspectos que contribuem para a existência dessas barreiras urbanísticas está o crescimento desordenado da cidade. A esse respeito, a NBR 9050/2020 deixa claro que os mobiliários urbanos devem atender aos princípios do desenho universal, sendo inseridos fora da faixa livre de circulação de pedestres, de modo a proporcionarem segurança e independência (BRASIL, 2020).

Figura 40 – São Cristóvão/SE: Ruas e calçadas com desníveis (Rua Tobias Barreto)



Fonte: Autoria própria, 2022.

Por outro lado, foi possível identificar equipamentos de acessibilidade em alguns trechos do centro histórico, porém, esses se encontram em péssimo estado, a exemplo das rampas da Praça Getúlio Vargas e da rampa do anexo da Igreja Matriz (Figura 41). A falta de manutenção, fiscalização e adequação desses equipamentos, por parte da prefeitura, ocasiona uma falha no acesso à oferta turística, fazendo com que essa população fique à margem da sociedade, impedida de desfrutar a história da cidade.



Figura 41 – São Cristóvão/SE: Rampas de acesso (A) Praça Getúlio Vargas; (B) Anexo da Igreja Matriz



Fonte: Autoria própria, 2022.

Constata-se, portanto, pouca acessibilidade dentro do recorte espacial estudado, sobretudo, na quantidade e diversidade de equipamentos de acessibilidade, restringindo-se apenas em rampas de acesso. O segmento de mercado desse destino centra-se primordialmente no turismo cultural, o qual costuma ter um público representativo de idosos, de modo que a incipiência de infraestruturas de acessibilidade, contribui para que esses turistas tenham dificuldade em usufruir da cidade, principalmente caso queiram adentrar em determinadas edificações ou empreender uma caminhada pelo espaço urbano (Figura 42).

Figura 42 - São Cristóvão/SE: Pessoas enfrentando barreiras físicas adentrando a igreja da matriz



Fonte: Autoria própria, 2022

Outro item observado foi a pavimentação da praça acima citada, a qual se apresenta em péssimo estado de conservação devido à falta de manutenção pelo poder público (Figura 43). Os obstáculos encontrados nesse espaço dificultam a circulação e o usufruto dos equipamentos urbanos nela dispostos pela população PcD ou PMR. Sendo assim, a garantia do pleno gozo dos espaços públicos e privados, conforme assegurado pela legislação brasileira, lhes é negado.

Figura 43 – São Cristóvão/SE: (Praça Getúlio Vargas) Condições do calçamento



Fonte: Luara Lázaro, 2022.

Foi possível observar ainda durante as visitas *in loco* no centro histórico, que não é possibilitado o livre acesso de todos os cidadãos no espaço urbano são-cristovense. A cidade também não está preparada para receber turistas com algum tipo de mobilidade reduzida ou PcD, devido a ausência de intervenções de inclusão social. Soluções devem ser elaboradas para minimizar os problemas encontrados nas edificações do centro histórico, resguardando sua integridade estrutural e evitando a descaracterização do ambiente construído e natural.

Essas intervenções devem proporcionar livre deslocamento por todos os espaços e promover maior comunicação entre o usuário e o bem cultural, garantindo o uso do espaço público e privado, a fim de atender aos requisitos do desenho universal. Para tanto, é de suma importância a adoção das diretrizes presentes na norma reguladora NBR 9050/2020, a qual dispõe de parâmetros técnicos que auxiliam a tornar o espaço público acessível.

Outro documento a ser seguido para tal fim, é o Caderno Técnico de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos do IPHAN, que tem como finalidade apresentar conceitos, princípios e diretrizes gerais sobre mobilidade e acessibilidade em centros históricos (IPHAN, 2004).

À vista disso, o município de São Cristóvão necessita urgentemente da disposição de um Plano de Mobilidade e Acessibilidade, ferramenta importante para ações e intervenções de curto, médio e longo prazo. Sua implantação se torna obrigatória em decorrência do município deter uma população com mais de 20 mil habitantes, conforme assegurado pela Lei Federal nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012). Esse diploma legal ressalta que o Plano de Mobilidade e Acessibilidade deve ser discutido com a comunidade e estar articulado com o Plano Diretor do município.

Uma vez que a maioria das edificações de uso turístico presentes no centro histórico de São Cristóvão/SE é de propriedade do poder público, faz-se imprescindível uma mudança de percepção por parte dos gestores acerca do tipo de turismo que desejam desenvolver. Este cenário é validado pela incipiência de políticas públicas voltadas à inclusão social de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida no município, sobretudo no centro histórico, panorama que afeta o bem-estar de moradores e turistas.

## **5 PRODUTO TECNOLÓGICO E SUA APLICABILIDADE: DAS REALIDADES ÀS NECESSIDADES**

Nesta seção, apresentam-se os produtos tecnológicos propostos com base na relação entre os princípios teóricos, objetivos e metodologia, que fundamentaram esta pesquisa, o qual colaboraram para a concepção de: a) Modelo de intervenção arquitetônica para melhoria da acessibilidade no espaço urbano do centro histórico; b) Projeto arquitetônico com possíveis melhorias de acessibilidade física; c) Cartilha de estudo de caso de São Cristóvão: com uma proposta de linguagem simples, com esclarecimentos destinada à comunidade local.

A partir desses produtos tecnológicos são apresentadas propostas de intervenções para acessibilidade nos patrimônios culturais materiais do centro histórico de São Cristóvão/SE; tal qual um percurso acessível nesse espaço urbano, visando apontar caminhos para que o território turístico se torne um ambiente acessível e inclusivo para moradores e visitantes. Por fim, é apresentada a propositura de uma cartilha sobre acessibilidade em centros históricos a fim de orientar os atores locais acerca da relevância da temática e direcionar as ações.

### **5.1 PERCURSO ACESSÍVEL NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE MÃE DE SERGIPE**

A inserção de PcD e PMR no espaço urbano e nas edificações públicas/privadas foi vista durante muito tempo de forma isolada. Somente a partir da Constituição Federal de 1988, é que se estabeleceu uma nova era referente à questão da inclusão social e acessibilidade, a qual garantiu à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida as mesmas possibilidades para alcançar a sua independência, garantindo o direito da sua plena cidadania e inclusão social.

O espaço urbano é consideravelmente importante na formação e construção das pessoas, pois é a partir das relações do seu dia a dia que se cria um ambiente democrático. Portanto, quando há um desequilíbrio nesse funcionamento, a população compartilha de forma incompleta a vida urbana. É nos centros históricos onde mais acontecem essas interrupções, porque sua organização urbana costuma apresentar ruas em pedras e paralelepípedos, calçadas estreitas com pisos irregulares, esburacados e escorregadios, dentre outras problemáticas que dificultam a locomoção dos cidadãos.

Nesta pesquisa, com vistas a contribuir com a possibilidade de assegurar o direito da inclusão, foi proposta a implementação de um percurso acessível no centro histórico de São Cristóvão/SE, o qual dispõe promover em condições de igualdade, o exercício dos direitos e

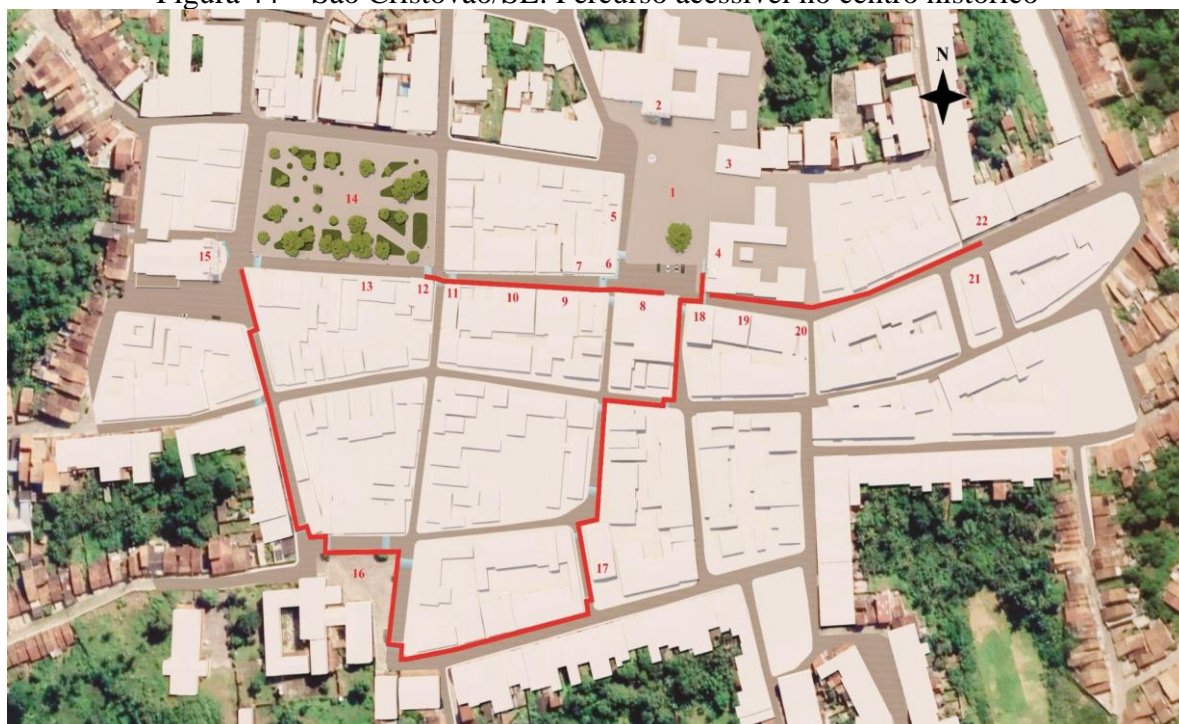


das liberdades fundamentais para PcD e PMR garantidos por leis (BRASIL, 2015). Para isso, foram adotadas diretrizes do caderno técnico do Iphan e da NBR 9050/2020, a fim de intervir nesses espaços sem descaracterizá-los, garantido sua historicidade e legado.

O projeto buscou aplicar os princípios do desenho universal para a implantação do percurso acessível que pretende a inclusão da diversidade do ser humano, a equiparação das possibilidades de uso, mínimo esforços físicos, flexibilidade no uso, uso simples e intuitivo, e interação de todos os usuários. Com base nesses princípios, torna-se possível elaborar espaços urbanos acessíveis, inclusive cenários turísticos.

O percurso acessível (Figura 44) é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os espaços urbanos e os interiores das edificações, para poder ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, com sua estrutura em ferro de encaixe, desmontável, material de baixo custo e de manutenção simples. Entende-se, portanto, que o percurso será um grande passo para a garantia de direitos às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nos centros históricos.

Figura 44 – São Cristóvão/SE: Percurso acessível no centro histórico



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Moraes, 2022.

Na Figura 44 é possível localizar:

- 1- Praça São Francisco;
- 2- Conjunto Arquitetônico do Convento de São Francisco;

- 3- Casa dos Saberes e Fazeres
- 4- Paço Municipal e Igreja Santa Izabel;
- 5- São Francisco Café e Bar;
- 6- Casa das Culturas Populares;
- 7- Ivorá Pizzaria e Restaurante;
- 8- Sobrado do Antigo Palácio Provincial: Museu Histórico de Sergipe;
- 9- Museu da Polícia Militar;
- 10- Açai e Sorveteria;
- 11- Panificação Colonial;
- 12- Sobrado do Balcão Corrido;
- 13- Casa da Queijada;
- 14- Praça Getúlio Vargas
- 15- Igreja Nossa Senhora da Vitória: Igreja Matriz;
- 16- Conjunto do Carmo;
- 17- Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos;
- 18- Casa do Iphan;
- 19- Casa dos Bricelets;
- 20- Restaurante Seu Lima;
- 21- Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos;
- 22- Restaurante Madu.

Com seu ponto inicial na Praça São Francisco (1), o percurso contempla os atrativos turísticos do Conjunto Arquitetônico do Convento de São Francisco (2), a Casa dos Saberes e Fazeres (3), o Paço Municipal e Igreja Santa Izabel (4), o São Francisco Café e Bar (5), Casa das Culturas Populares (6) e Ivorá Pizzaria e Restaurante (7), seguindo pela rua Cel. Erondino Prado, onde estão inseridos os atrativos o sobrado do Antigo Palácio Provincial (8), Museu Histórico de Sergipe; o Museu da Polícia Militar (9), o Açai e Sorveteria (10), Panificação Colonial (11), Sobrado do Balcão Corrido (12), a Casa da Queijada (13), adentrando a Praça Getúlio Vargas (14) e encaminhando-se para a Igreja Nossa Senhora da Vitória: Igreja Matriz (15).

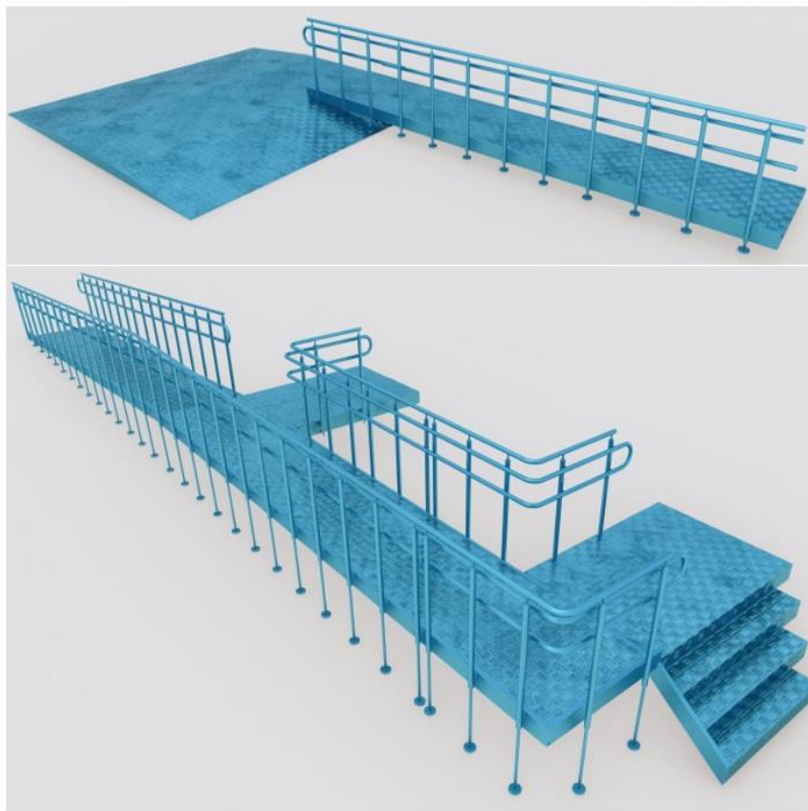
Partindo da Igreja Nossa Senhora da Vitória Igreja Matriz (15), desloca-se pela rua Tobias Barreto para chegar no Conjunto do Carmo (16). Após contemplar esse atrativo, o percurso continua pela rua Messias Prado, chegando até a igreja de Nossa Senhora do Amparo

dos Homens Pardos (17). O trajeto acessível continua pelas ruas Mamede F. Dantas, Amintas Jorge e Prof. Leão Magno chegando na Casa do IPHAN (18), avançando novamente pela rua Cel. Erondino Prado o caminho acessível levará a Casa dos Bricelets (19), ao Restaurante Seu Lima (20), a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos (21) e ao Restaurante Madu (22).

É importante ressaltar que a concepção do percurso acessível se deu a partir das visitas *in loco* com os devidos respaldos teóricos. Ressalta-se, ainda, que é sugerido, no primeiro momento, o uso dessa rota prioritariamente nas grandes festividades do município, a exemplo da Festa de Senhor dos Passos e Festival de Artes de São Cristóvão/SE, uma vez que para a adoção no dia a dia, faz-se necessário o aprofundamento no estudo de mobilidade urbana do centro histórico.

As rampas de acessibilidade (Figura 45) que permeiam esse percurso foram planejadas em aço galvanizado, com piso antiderrapante em chapa de alumínio xadrez, montagem em módulos com sistema de encaixe, bases niveladoras de piso, com a finalidade de nivelar conforme as irregularidades das ruas em pedras, e estruturas leves, que podem ser instaladas para uso temporário e/ou fixo.

Figura 45 – São Cristóvão/SE: Rampas do percurso acessível



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Morais, 2022.

A concepção do projeto atende aos critérios e parâmetros técnicos da NBR 9050/2020, como largura da rampa de 1.50 m, inclinação de 8,33%, instalação de proteção lateral (guarda corpo), com corrimãos nas alturas de 70 cm e 92 cm, lombofaixas para travessias de pedestres e rampa de deslocamento para veículos, destinada a nivelar a rua, a calçada e o percurso acessível em ambos os lados.

Perante o exposto, as figuras 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52 e 53 a partir da modelagem em 3D apresentam as propostas de intervenções do percurso acessível no espaço urbano do centro histórico, cuja finalidade é elucidar as ações de acessibilidade.

Para visualizar o vídeo do percurso acessível, acesse o Canal do PPMTUR em: <https://www.youtube.com/watch?v=W5E8LUXt53k&t=19s>

Figura 46 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Moraes, 2022.



Figura 47 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Museu de Arte Sacra e Conjunto Arquitetônico do Convento de São Francisco



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Moraes, 2022.

Figura 48 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Igreja e Convento de São Francisco



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Moraes, 2022.

Figura 49 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Paço Municipal



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Morais, 2022.

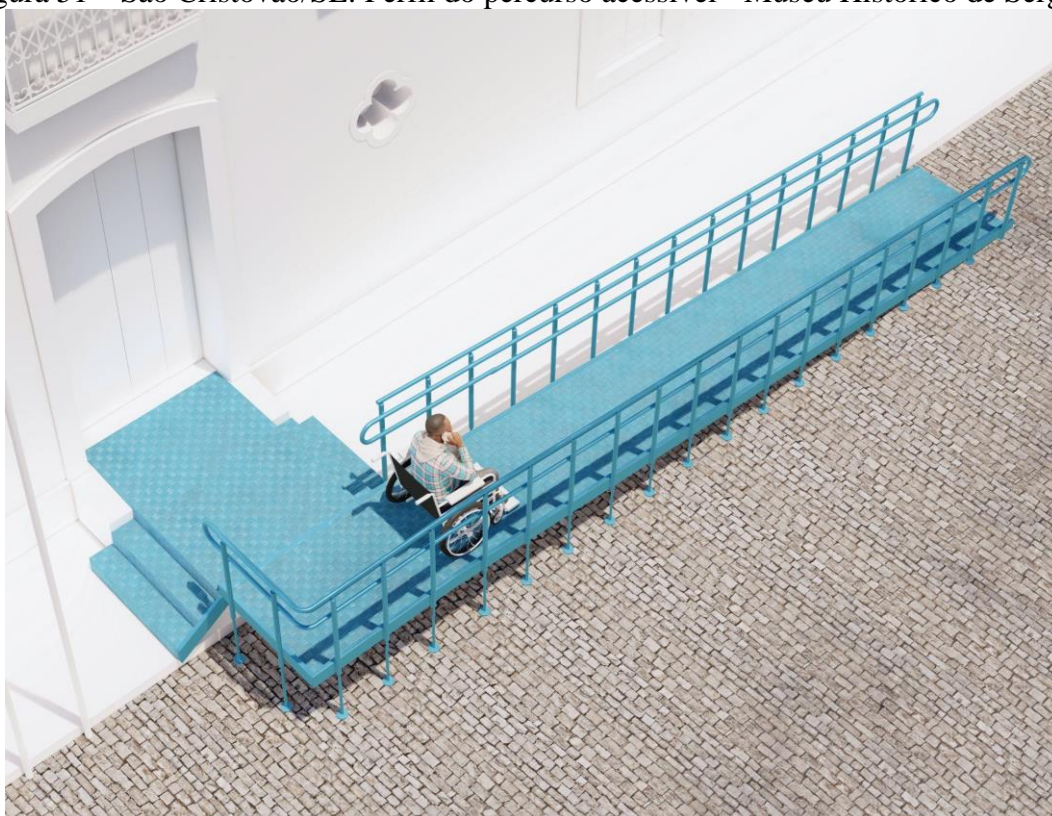
Figura 50 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Paço Municipal e Museu Histórico de Sergipe



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Morais, 2022.



Figura 51 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Museu Histórico de Sergipe



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Moraes, 2022.

Figura 52 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Rua Cel. Erondino Prado



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Moraes, 2022.

Figura 53 – São Cristóvão/SE: Perfil do percurso acessível - Praça Getúlio Vargas



Fonte: Alysson Rodrigues e Jonatas Moraes, 2022.

Entende-se, que a partir dessas intervenções de acessibilidade no espaço urbano e nas edificações tombadas do centro histórico, será permitido o deslocamento e acesso aos bens tombados de forma autônoma e segura, proporcionando melhoria na qualidade de vida da comunidade local e potencializando o turismo acessível na cidade de São Cristóvão/SE.

## 5.2 INTERVENÇÕES PARA ACESSIBILIDADE NOS PATRIMÔNIOS CULTURAIS MATERIAIS DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE

O turismo acessível desempenha um importante papel na reestruturação do espaço urbano e nas edificações, uma vez que se observa um crescimento na participação de PcD e PMR nos espaços públicos destinados ao turismo. As adequações de acessibilidade nos equipamentos turísticos figuram como de uma forma oferecer oportunidades igualitárias a comunidade local e turistas para que todos desfrutem desses locais com segurança e liberdade.

Pensando nisso, foi desenvolvido um projeto de intervenções de acessibilidade no centro histórico de São Cristóvão/SE como o segundo produto técnico resultante deste estudo. A escolha pela edificação a ser contemplada se deu a partir das análises dos questionários aplicados no centro histórico de São Cristóvão, onde foi observado que a população busca por



melhorias em edifícios específicos, considerando os usos para os quais essas edificações são destinadas.

Baseado nessa prerrogativa, procurou-se desenvolver um projeto arquitetônico que oportunizasse o desenvolvimento do turismo acessível, cujas intervenções foram estabelecidas com base nas diretrizes do IPHAN e nos parâmetros técnicos da NBR 9050/2020. O atrativo escolhido foi a Casa dos Saberes e Fazeres, que desenvolve um importante papel econômico e social para a comunidade local. A edificação está inserida no complexo franciscano, fazendo parte do conjunto urbano tombado.

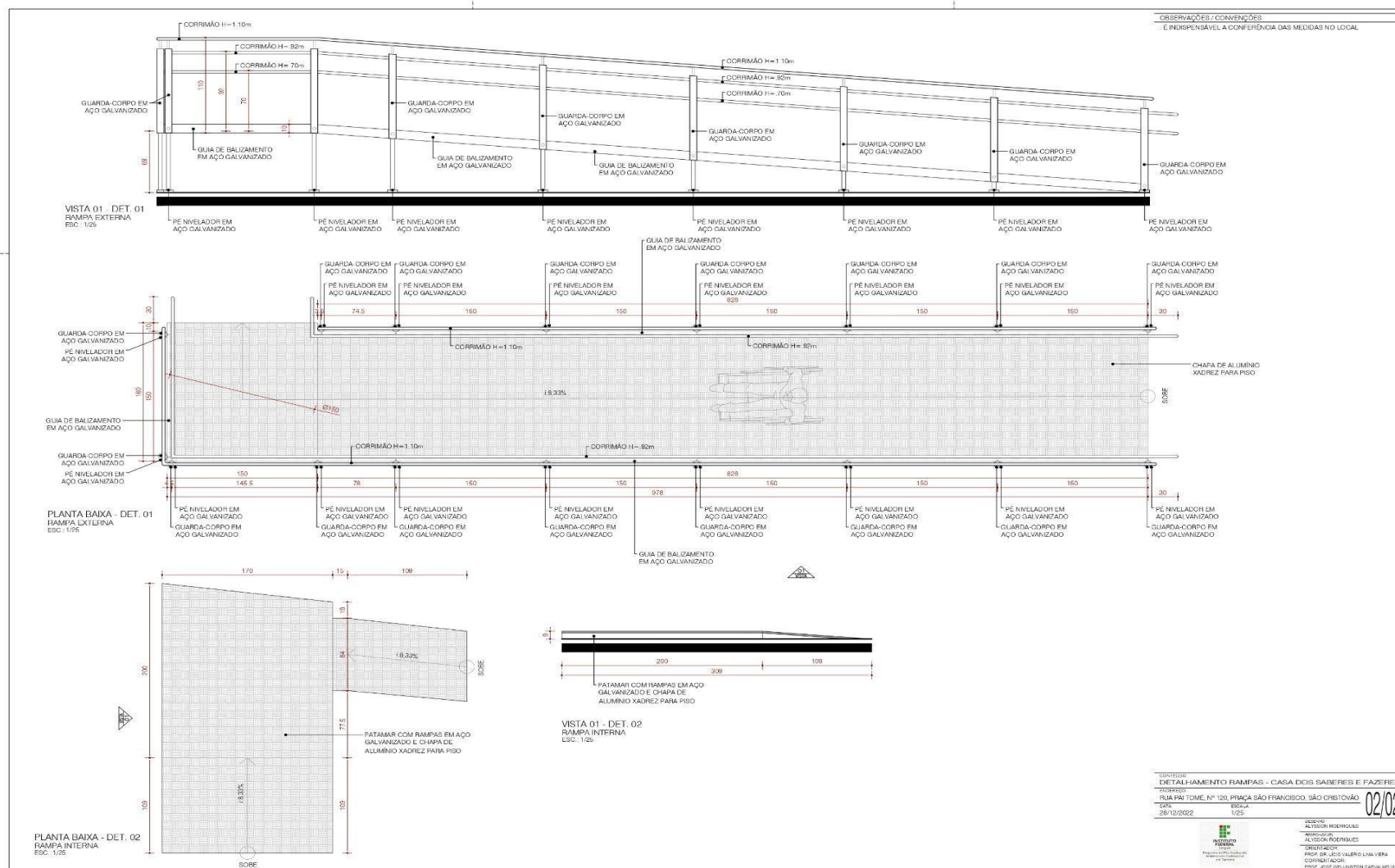
Para minimizar os impactos estéticos e arquitetônicos que as intervenções poderiam ocasionar na construção, propõe-se a adoção de materiais construtivos que não interfiram no imóvel, a exemplo da rampa de acesso em aço galvanizado com chapa de alumínio xadrez (Figura 54). Já no seu interior, foi analisada a melhor forma de implantar sanitários acessíveis sem demolir/danificar o bem tombado a fim de atender os direitos concedidos às PcD e PMR pela legislação brasileira (Figura 55).

Figura 54 – São Cristóvão/SE: Planta baixa construtiva - Casa dos Saberes e Fazeres



Fonte: Alysson Rodrigues, 2022.

Figura 55 – São Cristóvão/SE: Detalhamento das rampas - Casa dos Saberes e Fazeres



Fonte: Alysson Rodrigues, 2022.

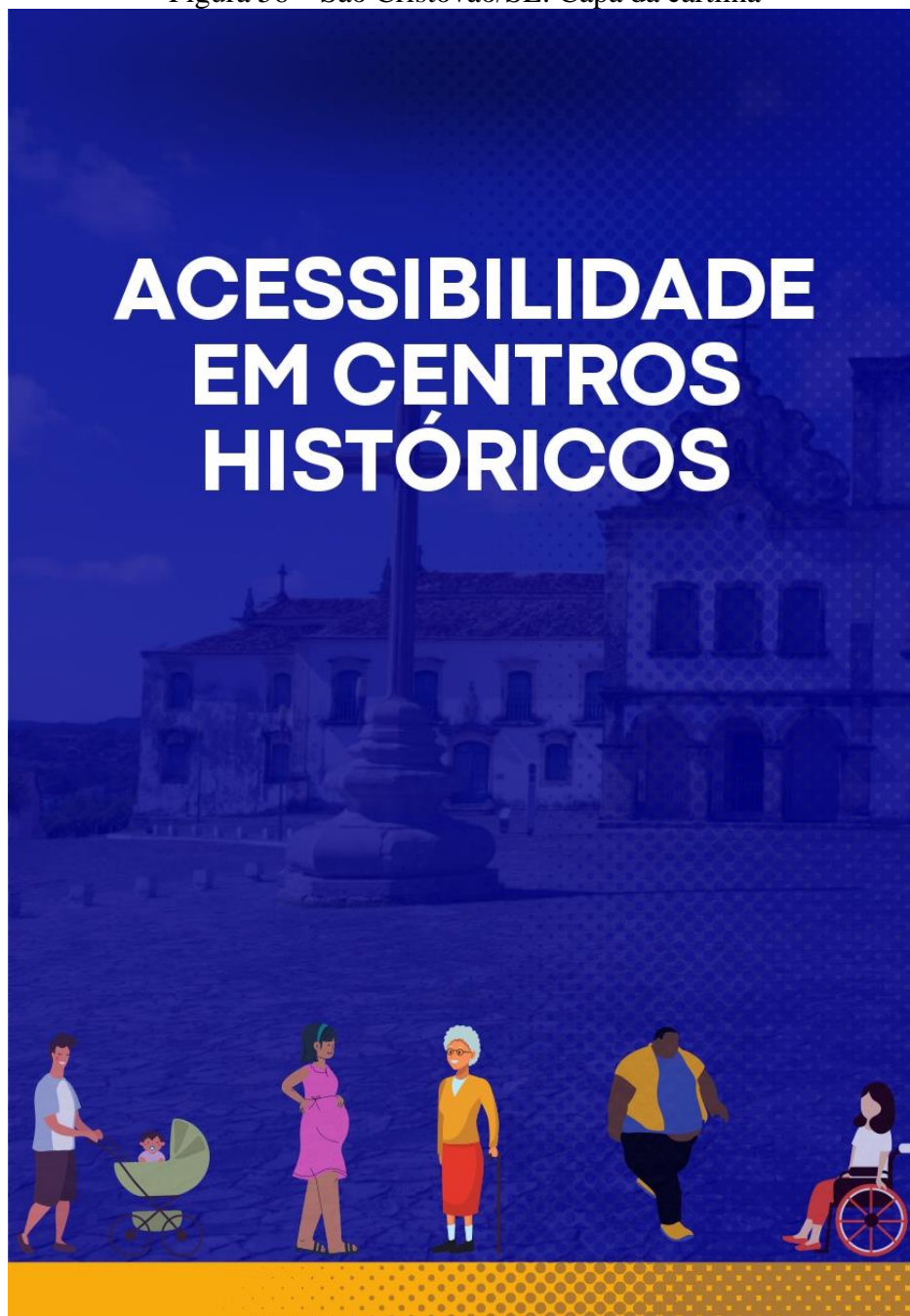
A implantação dos sanitários deu-se no terreno localizado ao lado da edificação tombada, o qual tem acesso por uma porta de duas folhas com as seguintes dimensões 1.05x2.85m, presente na recepção, visando aproveitar a existência dessa porta. Nesse espaço, foi implantado um lavabo acessível unissex e um sanitário acessível unissex.

Além disso, procurando resolver a questão da locomoção das PcD e PMR dentro da edificação, sugere-se como uma das soluções, a adoção de cadeiras de rodas compactas, que devem estar disponíveis em frente ao atrativo turístico, haja vista que, as medidas das mesmas contribuem para que se atendam às diversas condições de mobilidade de maneira autônoma, independente e segura.

### 5.3 CARTILHA DE ESCLARECIMENTO SOBRE ACESSIBILIDADE EM CENTROS HISTÓRICOS: ESTUDO DE CASO DE SÃO CRISTÓVÃO

A ideia de desenvolver uma cartilha educativa surge perante os resultados da aplicação dos questionários, onde se observou que a população consultada no município não tem conhecimento a respeito da acessibilidade do espaço urbano e das edificações. A cartilha (Figura 56), com linguagem simples, é um instrumento capaz de orientar acerca dos assuntos referentes à acessibilidade nos equipamentos turísticos do centro histórico, o qual apresentará conceitos e leis de forma clara e objetiva.

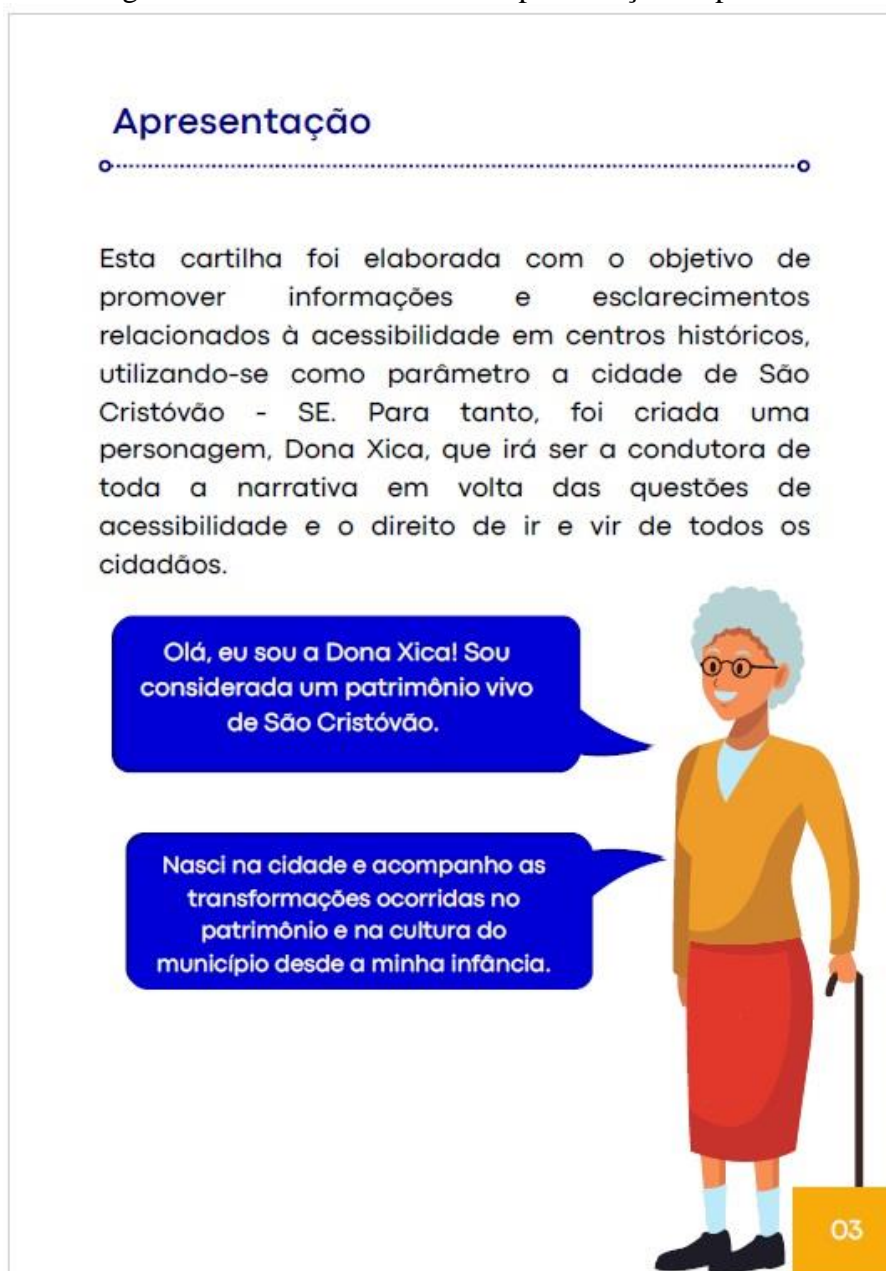
Figura 56 – São Cristóvão/SE: Capa da cartilha



Fonte: Alysson Rodrigues e Ylnah Melo, 2022.

Para tanto, buscou-se criar uma personagem com a finalidade de desenvolver uma comunicação direta com a comunidade. A persona chama-se Dona Xica (Figura 57), uma senhora de 80 anos, negra, de cabelos brancos, que usa bengala e possui linguagem simples. Considerada um patrimônio vivo de São Cristóvão/SE, Dona Xica nasceu na Cidade Mãe, e acompanha, desde a infância, as transformações da cultura e usos dados ao patrimônio do município.

Figura 57 – São Cristóvão/SE: Apresentação da persona



Fonte: Alysson Rodrigues e Ylnah Melo, 2022.

A elaboração da cartilha está respaldada, principalmente, na revisão teórica sobre a acessibilidade em centros históricos, com foco no turismo acessível. As conceituações utilizadas no material informativo visam garantir o acesso da população a temas mais complexos, no que diz a legislação brasileira, a fim de trazer maior clareza sobre a necessidade de garantir direitos básicos, emancipação e segurança às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (Figura 58).



Figura 58 – São Cristóvão/SE: Esclarecimento a respeito do desenho universal

## O que o desenho universal propõe?

O conceito de Desenho Universal propõe uma arquitetura e um design mais centrados no ser humano e na sua diversidade. Estabelece, ainda, critérios para que edificações, ambientes internos, urbanos e produtos atendam a um maior número de usuários, favorecendo a biodiversidade humana e proporcionando uma melhor ergonomia para todos.

**Princípios do Desenho Universal:**

- 1) USO EQUITATIVO**  
Propor espaços, objetos e produtos que possam ser utilizados por usuários com capacidades diferentes a fim de evitar a segregação.
- 2) USO FLEXÍVEL**  
Criar ambientes ou sistemas construtivos que permitam adequações e transformações.
- 3) USO SIMPLES E INTUITIVO**  
Eliminar complexidades e ser coerente com as expectativas e intuição do usuário.
- 4) INFORMAÇÃO DE FÁCIL PERCEPÇÃO**  
Utilizar diferentes meios de comunicação, como símbolos, informações sonoras, táteis para compreensão de usuários.
- 5) TOLERÂNCIA AO ERRO**  
Considerar a segurança na concepção de ambientes e a escolha dos materiais de acabamento e demais produtos a fim de minimizar acidentes.
- 6) BAIXO ESFORÇO FÍSICO**  
Dimensionar elementos e equipamentos para que sejam utilizados de maneira eficiente e com o mínimo de fadiga.
- 7) DIMENSÃO E ESPAÇO PARA APROXIMAÇÃO E USO**  
Possibilitar a utilização dos espaços por usuários de acordo com suas necessidades para atividades cotidianas de forma a acomodar variações ergonômicas.

**Fonte: ABNT NBR 9050:2020**

05

Fonte: Alysson Rodrigues e Ylnah Melo, 2022.

Portanto, a finalidade dessa cartilha educativa é contribuir para que a população em geral tenha acesso a esclarecimentos e informações sobre as diretrizes adotadas para asseverar a inclusão socioespacial e equiparação de oportunidades para todos, promovendo acessibilidade equitativa às PcD e PMR, o que contribui para o exercício da plena cidadania da comunidade local e daqueles que queiram desfrutar dos benefícios advindos da atividade turística nesse espaço.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades são espaços vivos, em constante transformação, onde a sociedade se constrói e transfaz ao longo do tempo. Nesse sentido, o espaço urbano se apresenta como o ambiente no qual se manifestam as relações humanas, mediante as trocas, conflitos, usos e contradições que ocorrem entre estes e o ambiente ao longo do tempo. Nesse contexto, os centros históricos, uma das categorias de análise deste estudo, apresentam-se como retratos do desenvolvimento das sociedades do passado na contemporaneidade, onde o cenário urbano de outrora coexiste com as manifestações cotidianas do presente.

À vista disso, o centro histórico é compreendido como um espaço simbólico, onde a história e memória da sociedade se externam, seja no traçado urbano, na arquitetura e/ou nas expressões de vida ordinária de seus cidadãos. Enquanto espaço multifuncional, resultante da produção de grupos sociais diversos, que possuem necessidades, interesses e limitações distintas, o espaço urbano é dotado de usos e funções plurais. Todavia, a constituição urbanística, arquitetônica e cultural dos centros históricos muitas vezes limita a livre fruição dos espaços, equipamentos e serviços urbanos por parcelas da população.

Dentre as circunstâncias que suscitam essas restrições, destacam-se as barreiras físicas e atitudinais perpetradas pelo espaço/tempo, as quais restringem o acesso equitativo de todos os cidadãos aos espaços públicos e privados, sobretudo na hodiernidade, quando o espaço é tratado como mercadoria. Outra conjuntura que ocasiona a delimitação no uso do espaço urbano é o processo de patrimonialização, mediante o qual, visando a proteção da herança histórico-cultural das cidades, novos usos e significados são dados a esses bens, o que acaba afastando muitos residentes.

No mais, as ações e diretrizes voltadas à preservação da historicidade, simbolismo e significado dos patrimônios culturais ensejam dificuldades para a reparação de barreiras físicas perpetuadas nas construções. Ou seja, apesar da edificação possuir novas funcionalidades, sua configuração física tende a permanecer inalterada ou com poucas melhorias ao decorrer do tempo, o que acaba mantendo-o um espaço segregador, contrariando as prerrogativas da legislação brasileira no que se refere à inclusão socioespacial.

Nesse contexto, a acessibilidade passa a figurar como uma condição que possibilita a superação dos obstáculos, e tem como conceito norteador o desenho universal. A acessibilidade universal tem como objetivo permitir o acesso indiscriminado dos cidadãos a todos os espaços



das cidades. Para tanto, é necessária a extinção dos obstáculos presentes no espaço, uma vez que, por meio da legislação, é instituída a livre circulação como direito constitucional, a fim de garantir equidade, cidadania e inclusão social no espaço urbano, através do usufruto democrático de instalações formatadas pelo desenho universal.

No turismo, essa prerrogativa pode ser possibilitada a partir de adequações na infraestrutura da sua oferta e criação/disposição de produtos acessíveis, de modo a favorecer o deslocamento autônomo e seguro de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nos destinos turísticos, oportunizando que a atividade se constitua como políticas de integração socioespacial. Com isso, a acessibilidade no turismo apresenta-se como um diferencial competitivo que promove crescimento econômico aliado a melhorias sociais significativas por mitigar a exclusão de pessoas historicamente marginalizadas.

As adequações, no viés da acessibilidade, efetuadas na infraestrutura urbana devem beneficiar, primeiramente, a comunidade local e, por consequência, os turistas, haja vista que o turismo faz uso temporário de infraestruturas de uso essencial aos moradores. Logo, é dever do Estado proporcionar bem-estar social a todos os cidadãos, de modo indiscriminado e justo, e garantir que os direitos básicos de todos sejam assegurados. No entanto, o que se percebe nos centros históricos de muitas cidades brasileiras e internacionais é uma perpetuação das condições segregadoras do passado.

A partir desse panorama foram estabelecidas questões de pesquisa orientadas por problemáticas constatadas *in loco*, as quais balizaram a estruturação desta investigação científica, a saber: a) Quais as iniciativas e políticas públicas influem no direito ao acesso autônomo e seguro de PcD e PMR em centros históricos? b) Os atrativos e equipamentos turísticos do centro histórico apresentam condições de acessibilidade adequadas ao desenho universal? c) Qual o cenário vigente das instalações de acessibilidade presentes no espaço urbano são-cristovense? d) Como realizar uma intervenção sustentável em acessibilidade no patrimônio cultural material de São Cristóvão/SE sem descaracterizar seu valor histórico e estética? e) Quais intervenções de promoção à acessibilidade podem ser adotadas no centro histórico do município, com vistas a dirimir as barreiras urbanísticas e potencializar o desenvolvimento do turismo? f) Como facilitar o entendimento da comunidade local a respeito do direito à acessibilidade universal em centros históricos?

Para dar solução à primeira questão de pesquisa, foi traçado como objetivo específico o levantamento das ações e normativas que refletissem na acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em centros históricos. Tal propósito se apresentou salutar

para clarificar os conceitos e tipologias das deficiências, assim como as normativas que regulamentam a acessibilidade como direito constitucional e os princípios/diretrizes de implantação do desenho universal, ensejando assim, na mitigação das barreiras físicas e promoção do acesso e usufruto equitativo do espaço urbano.

Para tanto, foram adotadas as pesquisas bibliográfica e documental acerca da temática acessibilidade, priorizando as principais normas da ABNT sobre o assunto, as quais devem conduzir as adaptações em espaços públicos e privados, sejam eles urbanos ou rurais, coerentes com os princípios do desenho universal. Essas discussões balizaram a construção deste estudo, orientando desde a coleta de dados na pesquisa de campo até as propostas de intervenção resultantes desta investigação científica.

Cumprе salientar que, por ter como recorte espacial o centro histórico de São Cristóvão/SE, além da consulta às NBR da ABNT, também foi adotado como documento referencial neste estudo, o caderno técnico do IPHAN, o qual trata sobre acessibilidade e mobilidade urbana em centros históricos. Por meio dele, foi possível reafirmar os conceitos-base sobre acessibilidade urbana e desenho universal, direcionando-os às áreas de interesse histórico-cultural, sendo possível, com isso, compreender a necessidade de intervir nesses bens sem modificar sua infraestrutura e estética, o que pode ser visto nos casos de sucesso apresentados na publicação.

A partir das discussões e análises empreendidas, foi possível perceber que apesar do IPHAN reconhecer a problemática da acessibilidade no sítio urbano tombado, e ressaltar a necessidade de minimizar as barreiras encontradas nesse espaço, ações efetivas que contemplem esses requisitos não são desenvolvidas pela instituição. O Instituto salienta que as propostas de intervenções no patrimônio devem ser analisadas individualmente, mas, o que se percebe, é que as normativas que versam sobre o quesito acessibilidade não são claras, além da acessibilidade não ser uma prerrogativa prioritária na agenda do órgão, mesmo se tratando de um direito constitucional.

Com vistas a dar respostas à segunda pergunta de pesquisa, foi traçado o objetivo específico de caracterizar a acessibilidade nos monumentos histórico-culturais e equipamentos de uso turístico do centro histórico do município, de modo a identificar as condições de acessibilidade disponíveis na oferta turística do recorte espacial desta pesquisa. Com base na pesquisa de campo, onde foi empregado um formulário estruturado a partir das diretrizes técnicas das NBR 9050/2020 e 16537/2016, foi possível constatar que a maioria dos atrativos e equipamentos turísticos do centro histórico não atendem aos princípios do desenho universal.

No que se refere à problemática de acessibilidade, constatou-se que as calçadas, em sua maioria, não possuem faixa livre com largura mínima de 1.20m, piso com superfície regular e rebaixamento de meios-fios. Adentrando as edificações, foram encontradas diversas barreiras físicas que impedem o livre e independente deslocamento de visitantes em seu interior, a exemplo de degraus, escadas sem corrimão, desníveis e portas estreitas. No mais, contrariando o que dispõe a NBR 9050/2020, grande parte desses edifícios não possuem ao menos 1 (um) sanitário acessível, ou seja, com barras de apoio na porta e próximo à bacia sanitária, lavatórios sem colunas e com barras, além de alarmes visual e sonoro para situações de emergência.

Entretanto, alguns desses espaços apresentam elementos de acessibilidade coerentes com a norma, porém não em totalidade, como é o caso do sanitário acessível do Museu de Arte Sacra que, apesar de deter bacia sanitária, barras acessíveis, abertura da porta para fora e áreas de transferência, o mesmo não possui SIA, alarmes visual e sonoro, assim como barras e maçanetas do tipo alavanca nas portas, ao passo que o sanitário do Museu da Polícia Militar se difere apenas por possuir sinalização de acessibilidade na porta. Cumpre pontuar que, a edificação que detém maior quantitativo de equipamentos de acessibilidade é o Museu da Polícia Militar, de modo a necessitar de poucas intervenções para tornar-se um espaço plenamente inclusivo.

Ante a análise dos equipamentos turísticos privados, constatou-se que estes não possuem quaisquer instalações de acessibilidade, tal qual os atrativos religiosos que, excetuando raras e pontuais exceções, em sua maioria não são acessíveis. Portanto, é possível inferir que PcD/PMR que vai a São Cristóvão/SE encontra sérias dificuldades em desfrutar das atrações, atrativos e equipamentos turísticos do destino de forma emancipada e segura, o que o distancia do turismo acessível, haja vista que esse público a cada dia ganha mais espaço no fenômeno turístico, construindo para que muitas destinações tenham a acessibilidade como um significativo diferencial competitivo.

A análise das infraestruturas de acessibilidade constantes no espaço urbano do centro histórico de São Cristóvão/SE foi o objetivo específico delimitado para auxiliar na resposta à terceira questão de pesquisa. A fim de perceber qual o cenário vigente das instalações de acessibilidade no espaço urbano, por meio de pesquisas *in loco*, foi possível observar que o deslocamento no centro histórico é limitado por barreiras físicas intrínsecas ao traçado urbano desse ambiente histórico, tal qual por infraestruturas desniveladas, quebradas e fora do padrão do desenho universal.

Em geral, o espaço urbano do centro histórico não contempla infraestrutura adequada para promoção da acessibilidade, conforme dispõe a NBR 9050/2020, o que limita sobremaneira a circulação de toda a população nesse ambiente. O que mais chamou a atenção do pesquisador nesse âmbito, foi a falta de continuidade das calçadas, a existência de diferentes tipos de revestimentos, mobiliários urbanos mal instalados, falta de vagas de estacionamento reservadas para PcD e PMD, rebaixamento de meio-fio com rampas, ou seja, diversas problemáticas que dificultam o deslocamento com condições equitativas entre as áreas do espaço urbano.

Quando se encontram instalações de acessibilidade no espaço urbano no centro histórico, essas se encontram limitadas às praças São Francisco e Getúlio Vargas. Contudo, o nível de conservação destas é precário, o que, na prática, restringe o seu uso por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Corroborando com o exposto, mediante a consulta aos PcD e PMR residentes em São Cristóvão/SE, foi possível compreender as dificuldades que esse público enfrenta durante o deslocamento pela Cidade Alta. Além disso, identificou-se que essa população acaba afastando-se desses locais por não conseguir ter liberdade, de modo que findam dando preferência por lugares que tenham o mínimo de segurança no quesito de acessibilidade.

Com base nos resultados encontrados através da pesquisa de campo, o que contemplou uma análise da acessibilidade arquitetônica e urbanística do centro histórico de São Cristóvão/SE, foram propostas intervenções na Casa de Saberes e Fazeres (conhecida popularmente como Casa Amarela), a fim de minimizar as barreiras físicas encontradas na mesma. Dentre as sugestões, foram projetadas rampas de acessos externo e interno, as quais foram pensadas a partir de materiais de baixo custo/manutenção como o aço e chapa de alumínio xadrez, harmonizadas com a edificação. Além disso, foram concebidos um banheiro e um lavabo acessíveis, nos parâmetros da NBR 9050/2020, que tem como prerrogativa inserir o PcD e PMR no bem tombado.

Com o propósito de incentivar a fruição do espaço urbano por todos os cidadãos e turistas, foi projetado um percurso acessível que tem como finalidade propiciar a garantia dos direitos constitucionais de acesso à cidade, memória e igualdade, a partir de intervenções de acessibilidade que interligam os museus, memoriais, igrejas e órgãos municipais basilares de São Cristóvão/SE. No percurso são inseridos lombosfaixas, rampas com guarda-corpo e corrimão, nivelamento de ruas e calçadas, entre outras instalações de acessibilidade que

disponham de material em aço galvanizado, chapa de alumínio xadrez, e assim por diante, de modo a beneficiar moradores e turistas.

Com a finalidade de oferecer mais informações a respeito da acessibilidade universal, foi desenvolvida uma cartilha de orientações para a comunidade local, que durante a pesquisa de campo demonstrou pouca ou nenhuma informação sobre as questões de acessibilidade, sobretudo as particularidades dessa dimensão em centros históricos. Visando facilitar o entendimento dos atores sociais acerca dessa temática, além do uso de linguagem simples, foi criado um personagem com os quais os mesmos pudessem se identificar, para instigar neles o interesse pelo assunto e a constatação de que essa temática está inserida no cotidiano.

Almeja-se, portanto, que esta pesquisa suscite uma mudança de percepção dos atores sociais de São Cristóvão/SE acerca da inclusão social de PcD e PMR, ampliando assim, o entendimento da acessibilidade universal como direito constitucional a ser assegurado em todos os espaços da cidade. Por conseguinte, no cerne deste estudo são apresentadas propostas de intervenções sustentáveis, de baixo custo e fácil manutenção a fim de tornar o centro histórico do município um espaço urbano mais inclusivo para a comunidade local e os turistas.

No caso de implantação das propostas apresentadas, os principais beneficiados tendem a ser os residentes de São Cristóvão/SE, para os quais as transformações do espaço urbano são-cristovense nos parâmetros da acessibilidade podem promover inclusão socioespacial e pleno exercício da cidadania. Em segundo plano, o (re)ordenamento do centro histórico poderá impactar positivamente o fenômeno turístico, tornando os bens e serviços mais inclusivos e democráticos, a ponto do turismo acessível poder ensejar na ampliação da demanda turística e, por consequência, na diversificação da oferta.

Em outras palavras, as intervenções em termos de acessibilidade, que respeitem as peculiaridades das edificações e do espaço urbano, poderão possibilitar que a qualidade de vida no município de São Cristóvão/SE seja potencializada, assim como oportunizar que o turismo ofereça produtos acessíveis e garanta condições de acesso equiparado a todos. Contudo, é salutar reconhecer que as políticas públicas patrimoniais e culturais, assim como urbanas e de turismo, devem ter a acessibilidade como princípio fundamental, além de estarem articuladas entre si para que possam desenvolver conjuntamente um ambiente inclusivo e democrático.

Portanto, a acessibilidade deve ser uma pauta inicialmente contida no planejamento urbano, para que em paralelo seja incorporada pelas ações de salvaguarda do patrimônio e de desenvolvimento turístico, a fim de atender plenamente a residentes e visitantes, tornando os centros históricos integralmente em espaços para todos. Isto porque, o turismo acessível se

insere em espaços com acessibilidade prévia, já que a acessibilidade para este público não é o elemento motivador da viagem, mas sim um chamariz de independência para usufruir dos atrativos. Ou seja, a acessibilidade é a infraestrutura base para que PcD e PMR sejam incluídos em práticas de lazer atreladas ao patrimônio.

À vista disso, esta investigação científica poderá contribuir com a academia ao levantar discussões sobre a temática estudada no município de São Cristóvão/SE, bem como em outros centros históricos do país, impulsionando a ocorrência de mais estudos e discussões sobre a acessibilidade nesses espaços. Ante o expressivo significado do patrimônio cultural material de Sergipe é propiciado, por intermédio do turismo acessível, a criação de produtos turísticos compatíveis com as necessidades e particularidades de PcD e PMR, os quais, propiciam a garantia ao respeito das especificidades de cada tipo de deficiência e dificuldade de locomoção. Só assim, teremos espaços urbanos efetivamente destinados a todos.

## REFERÊNCIAS

ABADIA, B. F.C.; BARROCO, H. E. Cidade de Sergipe D’El Rei: O Patrimônio e o Turismo no Centro Histórico de São Cristóvão, Sergipe. **Revista Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade**. Caxias do Sul, v. 4, p. 522-535, out-dez 2012. Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/turismoecidades/article/view/11697/6589#:~:text=Na%20cidade%20de%20S%C3%A3o%20Crist%C3%B3v%C3%A3o,como%20Patrim%C3%B4nio%20Cultural%20da%20Humanidade>. Acesso em: 10 ago. 2022.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 14020. **Transporte - Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência - Trem de longo percurso**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1997a.

\_\_\_\_\_. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 140273. **Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1999b.

\_\_\_\_\_. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 15320. **Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros — Parâmetros e critérios técnicos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2018c.

\_\_\_\_\_. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 14021. **Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2005d.

\_\_\_\_\_. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050. **Norma Brasileira de Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência às Edificações, Espaço Mobiliário e Equipamentos Urbanos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2020e.

AGITAPIRENOPOLIS. **Pirenópolis oferece turismo com acessibilidade**. Publicado em 06 jun. 2017. Atualizado em 17 fev. 2020. Pirenópolis: AGITAPIRENÓPOLIS, 2020. Disponível em: <http://agitapirenopolis.com.br/pirenopolis-oferece-turismo-com-acessibilidade-21145>. Acesso em: 13 nov. 2022.

AQUIACONTECE. **Igreja Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos em São Cristóvão será restaurada pelo Governo**. 13 de outubro de 2021. Aracaju, 2021. Disponível em: <https://www.aquiacontece.com.br/noticia/sergipe/12/10/2021/igreja-nossa-senhora-do-amparo-dos-homens-pardos-em-sao-cristovao-sera-restaurada-pelo-governo-do-estado/170568>. Acesso em: 12 de set. 22.

ARAGÃO, I.; MACEDO, J. R. Turismo religioso, patrimônio e festa: Nosso Senhor dos Passos na cidade sergipana de São Cristóvão. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 11, n. 3, p.399-414, dez. 2011. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/611#:~:text=A1%C3%A9m%20de%20atrativos%20tur%C3%ADsticos%2C%20as,cidade%20sergipana%20de%20S%C3%A3o%20Crist%C3%B3v%C3%A3o>. Acesso em: 15 ago. 2022.



ARCAZ. In: Oxford Languages: **Oxford Languages and Google**. Disponível em: <[https://www.google.com/search?q=arcaz&sxsrf=AOaemvJTeWMdAZSV1W2sg6\\_9ietZ2](https://www.google.com/search?q=arcaz&sxsrf=AOaemvJTeWMdAZSV1W2sg6_9ietZ2)>. Acesso em 10 jan. de 22.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: SENAC/SP, 1998.

BLICHFELDT, B. S. AND NICOLAISEN, J. 2011. **Disabled travel: Not easy, but doable**. Curr. Issues Tour., 14(1): 79– 102. DOI: 10.1080/13683500903370159.

BORGES, R. L.; ECCELI, A. M. Acessibilidade arquitetônica em vias públicas de uma cidade turística. **Revista Educação, Artes e Inclusão**, Santa Catarina, v. 16, n. 4, out./dez. 2020. Disponível em: <https://periodicos.udesc.br/index.php/arteinclusao/article/view/14428/12088>. Acesso em: 23 nov. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 1988.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989**. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Brasília, 1989. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17853.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17853.htm). Acessado em: 26 set. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, 2000. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/110098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm). Acesso em: 10 ago. 2021.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Coleção Brasil Acessível**. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. v. 5. Brasília: MCidades, 2006a. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno05.pdf>. Acesso em 15 out. 2021.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Coleção Brasil Acessível**. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. v. 4. Brasília: MCidades, 2006b. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno05.pdf>. Acesso em 15 out. 2021.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Turismo e Acessibilidade**: manual de orientações. Brasília: MTur, 2006c. Disponível em: <http://antigo.turismo.gov.br/publicacoes/item/1359-manual-de-orienta%C3%A7%C3%B5es-turismo-e-acessibilidade.html>. Acesso em: 11 out. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, 2012. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 10 set. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm). Acesso em: 26 ago. 2021.

\_\_\_\_\_. **Portaria n.º 15, de 21 de janeiro de 2019**. Dispõe sobre diretrizes e critérios para a preservação das áreas contidas na poligonal de tombamento e de entorno do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico de Laranjeiras - SE. Diário Oficial da União, DF, n. 33, p.1. 15 fev. 2019. Seção 1.

CARLOS, A. F. A. Segregação socioespacial e o "Direito à Cidade". **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [s. l.], v. 24, n. 3, p. 412-424, 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/177180>. Acesso em: 11 set. 2022.

CARMO, B. H. A. **PCH Programa Monumenta e PAC-CH: o patrimônio cultural na perspectiva de política pública**. 2019. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-12032020-151343/>. Acesso em: 31 ago. 2022.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A.; SILVA, R. **Metodologia Científica**. 6. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CONFEA; CREA; MUTUA. Conselho Federal de Engenharia e Agronomia; Conselho Regional de Engenharia e Agronomia; Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA. **Manual Prático de Acessibilidade**. Rio de Janeiro: CONFEA; CREA; MUTUA, 2018.

CRUZ, R. C. **Política de Turismo e Território**. São Paulo: Contexto, 2002.

DIAS, R. **Turismo Sustentável e Meio Ambiente**. São Paulo: Atlas, 2003.

DGOTDU. Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. **Vocabulário de termos e conceitos do ordenamento do território**. Lisboa: DGOTDU, 2005.

DUTRA, R. D. **Olhos que tocam o chão, corpos na contramão: PCD, acessibilidade e mobilidade no centro histórico da cidade de Goiás**. 2018. 105 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018. Disponível: <http://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/9259>. Acesso em: 15 de jun. de 2021.

FERST, M. C.; COUTINHO, H. R. M.; CHAVES, P. C. P. R. Destino turístico e acessibilidade como diferencial de competitividade. **Braz. J. of Develop.**, Curitiba, v. 6, n.10, p. 83989 - 84007, oct. 2020. Disponível em: <https://observatur.uea.edu.br/wp-content/uploads/2021/03/Destino-tur%C3%ADstico-e-acessibilidade-como-diferencial-de-competitividade.pdf>. Acesso em 22 nov. 2021.

FONTANELLA, B. J. B.; RICAS, J.; TURATO, E. R. Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de

Janeiro, v. 24, n. 1, p. 17-27, 2008. Disponível em:  
<https://www.scielo.br/j/csp/a/Zbfsr8DcW5YNWVkymVByhrN/?format=pdf&lang=pt>.  
 Acesso em: 27 ago. 2022.

FRIDMAN, F.; ARAÚJO, A. P. S.; DAIBERT, A. B. D. Políticas públicas de preservação do patrimônio histórico no Brasil: três estudos de caso (1973-2016). **Revista Brasileira Estudos Urbanos Regionais**, São Paulo, v. 21, n. 3, p. 621-638, 2019. Disponível em:  
<https://www.scielo.br/j/rbeur/a/Z6SND5RzK7Ff84MHhpKXDwH/?lang=pt&format=pdf>.  
 Acesso em: 29 fev. 2022.

FUNARI, P. P. A.; PELEGRINE, S. C. A. **Patrimônio Histórico e Cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

GIL, A. C. **Estudo de caso**: fundamentação científica - subsídios para coleta e análise de dados - como redigir o relatório. São Paulo: Atlas, 2009.

\_\_\_\_\_. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Panorama São Cristóvão**. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/se/sao-cristovao/panorama>. Acesso em: 12 abr. 2021.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo**. 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/se/sao-cristovao/pesquisa/23/27652?detalhes=true>. Acesso em: 12 nov. 2021.

IPATRIMÔNIO. **São Cristóvão – Convento e Igreja de Santa Cruz**. s/d. São Paulo [?], s/d (d). Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/sao-cristovao-convento-e-igreja-de-santa-cruz/#!/map=38329&loc=-11.013220000000011,-37.205385000000001,17>. Acesso em 06 set. 2022.

\_\_\_\_\_. **São Cristóvão – Igreja Matriz de Nossa Senhora das Vitórias**. s/d. São Paulo [?], s/d (e). Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/sao-cristovao-igreja-matriz-de-nossa-senhora-das-vitorias/#!/map=38329&loc=-11.0139580000000017,-37.207935999999999,17>. Acesso em: 06 set. 2022.

\_\_\_\_\_. **São Cristóvão – Igreja da Ordem Terceira do Carmo**. s/d. São Paulo [?], s/d (f). Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/sao-cristovao-igreja-da-ordem-terceira-do-carmo/#!/map=38329&loc=-11.015670999999971,-37.207177,17>. Acesso em: 05 set. 2022.

\_\_\_\_\_. **São Cristóvão – Igreja de Nossa Senhora do Amparo**. s/d. São Paulo [?], s/d (g). Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/sao-cristovao-igreja-de-nossa-senhora-do-amparo/#!/map=38329&loc=-11.015351000000003,-37.205715,17>. Acesso em: 06 set. 2022.

\_\_\_\_\_. **São Cristóvão – Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos**. s/d. São Paulo [?], s/d(c). Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/sao-cristovao-igreja-de-nossa-senhora-do-rosario-dos-homens-pretos/#!/map=38329&loc=-11.014065999999998,-37.203746999999999,17>. Acesso em: 05 set. 2022.

\_\_\_\_\_. **São Cristóvão – Sobrado Rua da Matriz.** s/d. São Paulo [?], s/d (b). Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/sao-cristovao-sobrado-r-da-matriz/#!/map=38329&loc=-11.014194999999987,-37.205174,17>. Acesso em: 05 set. 2022.

\_\_\_\_\_. **São Cristóvão – Palácio Provincial.** s/d. São Paulo[?], s/d (a). Disponível em: <http://www.ipatrimonio.org/sao-cristovao-palacio-provincial/#!/map=38329&loc=-11.010095969266198,-37.24237561225891,15> Acesso em: 04 set. 2022.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003.** Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica. Brasília: IPHAN, 2003. Disponível em: [http://www.comphap.pmmc.com.br/arquivos/lei\\_federal/instrucao\\_01\\_2003.pdf](http://www.comphap.pmmc.com.br/arquivos/lei_federal/instrucao_01_2003.pdf). Acesso em 22 nov. 2021.

\_\_\_\_\_. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Proposição de Inscrição da Praça São Francisco em São Cristóvão/SE na Lista do Patrimônio Mundial.** São Cristóvão/SE: IPHAN, 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declara%C3%A7%C3%A3o%20p%C3%A7a%20S%C3%A3o%20Francisco.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2021.

\_\_\_\_\_. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Obras do PAC Cidades Históricas - São Cristóvão (SE).** Brasília: IPHAN, s/d.

\_\_\_\_\_. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Recuperação de Imóveis Privados em Centros Históricos.** Brasília: IPHAN, 2009.

KIYOTANI, I. B. **De região problema à periferia do prazer: o turismo e a resignificação do Nordeste brasileiro.** 2019. 228f. Tese (Doutorado em Turismo) - Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019. Disponível em: < <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/26949>>. Acesso em: 01 de jun. 2020.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos da Metodologia Científica.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LEAL, R. E. S.; ARAGÃO, I. R. Memória, Patrimônio e Atrativo turístico: A doçaria na festa de Senhor dos Passos, em São Cristóvão – Sergipe. **Revista Rosa dos Ventos**, v. 4, n. 3, Caxias do Sul, jul-set de 2012, p. 384-396. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4735/473547090008.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2022.

LEITE, A. R. L.; CÂMARA, R. B.; SILVA, Y. A. L. Acessibilidade e Turismo no Centro Histórico de São Luís (Maranhão, Brasil). **Turismo e Sociedade**, Curitiba, v. 13, n. 3, p. 1-21, set./dez. 2020. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/turismo/article/view/72910>. Acesso em: 22 nov. 2021.

LIBERATO, M. M.; VIEIRA, L. V. L. **Plano de Desenvolvimento Turístico de São Cristóvão/Sergipe (PDT/SC).** Conselho Municipal de Turismo de São Cristóvão/SE (COMTURSC/IFS), 2018.

MAGALHAES, B. S.; SCHULER, A. S. Turismo na cidade do Rio de Janeiro e a motivação neoliberal no desenvolvimento da acessibilidade universal. **Turismo e Sociedade**, Curitiba, v. 13, n. 2, p. 107-125, mai./ago. 2020. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/turismo/article/view/69515/42333>. Acesso em: 23 nov. 2021.

MARUJO, N. O estudo de caso na pesquisa em turismo: uma abordagem metodológica. **Turismo: Estudos & Práticas**, Natal, v. 5, n. 1, mar. 2016. Disponível em: <http://natal.uern.br/periodicos/index.php/RTEP/article/view/1846>. Acesso em: 10 set. 2020.

\_\_\_\_\_.; SERRA, J.; BORGES, M. Turismo Cultural em Cidades Históricas: A Cidade de Évora e as Motivações do Turista Cultural. **Turydes - Revista de Investigación en Turismo y Desarrollo Local**, [s. l], v. 6, n. 14, p. 1-10, jun. 2013. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/241586659\\_TURISMO\\_CULTURAL\\_EM\\_CIDADES\\_HISTORICAS\\_A\\_CIDADE\\_DE\\_EVORA\\_E\\_AS\\_MOTIVACOES\\_DO\\_TURISTA\\_CULTURAL](https://www.researchgate.net/publication/241586659_TURISMO_CULTURAL_EM_CIDADES_HISTORICAS_A_CIDADE_DE_EVORA_E_AS_MOTIVACOES_DO_TURISTA_CULTURAL). Acesso em: 15 jun. 2022.

MATIAS, L. M. M. Património e regeneração: transformações urbanas da área envolvente aos canais aquáticos da cidade de Aveiro. In: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 7, Barcelona, 2015. **Anais...** Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2015. Disponível em: <http://hdl.handle.net/2117/78279>. Acesso em: 20 ago. 2022.

MIRANDA, C. S. **Cidade Velha e Feliz Lusitânia**: cenários do patrimônio cultural em Belém. 262 f. Tese (Doutorado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br:8080/jspui/handle/2011/1825>. Acesso em: 11 ago. 2022.

NARCISO, C. A. Espaço público: ação política e práticas de apropriação: conceito e procedências. **Revista eletrônica Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 9, n. 2, maio-agosto, 2009, p. 265-291 Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4518/451844629002.pdf>. Acesso em: 15 set. 2022.

NUNES, F. C. **Turismo e acessibilidade na cidade histórica de Ouro Preto**: uma reflexão no espaço público patrimonial e acessibilidade. 2019. 51 f. Monografia (Graduação em Turismo) - Escola de Direito, Turismo e Museologia, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2019. Disponível em: <http://www.monografias.ufop.br/handle/35400000/2790>. Acesso em: 10 set. 2021.

OMS. Organização Mundial da Saúde. **Relatório Mundial sobre a Deficiência**. Tradução Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência de São Paulo. São Paulo, 2011. Disponível em: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/70670/WHO\\_NMH\\_VIP\\_11.01\\_por.pdf?jsessionid=E1BD7BD6C3ECD30335EF0498328C0299?sequence=9](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/70670/WHO_NMH_VIP_11.01_por.pdf?jsessionid=E1BD7BD6C3ECD30335EF0498328C0299?sequence=9). Acesso em: 21 nov. 2021.

ORAES, L. M.; SANTANA, D. A. S. C. A acessibilidade em Cidades Históricas para as pessoas com deficiências: Desafios no cumprimento das legislações vigentes. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, [S. l.], v. 15, n. 3, p. e43962, 2021. DOI: 10.5902/1981369443962. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/43962>. Acesso em: 4 out. 2022.

OTOO, F. E.; KIM, S. Analysis of studies on the travel motivations of senior tourists from 1980 to 2017: progress and future directions. **Current Issues in Tourism**, [s.l.], v. 24, n. 3, p. 393-417, nov. 2018. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13683500.2018.1540560?journalCode=rcit20>. Acesso em: 15 nov. 2021.

PANOSSO NETTO, A. **O que é turismo?**. São Paulo: Brasiliense, 2013. (Coleção Primeiros Passos).

PETROCCHI, M. **Turismo: planejamento e gestão**. 2. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009.

RABONTU, C. I. The Accessibility of Persons with Disabilities in Romanian Tourism. **Revista de turism - studii si cercetari in turism / Journal of tourism - studies and research in tourism, Romania**, v. 25, n. 25, p. 1 – 6, jun. 2018. Disponível em: <http://www.revistadeturism.ro/rdt/article/view/401>. Acesso em: 20 nov. 2021.

REIS, M. C. **A Cultura como influência da reabilitação e revitalização do centro histórico de Portimão, O teatro experimental - Espaço cultural boa esperança**. 2015. 87 f. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitectura) - Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes, Portugal, 2015. Disponível: <http://hdl.handle.net/10437/7096>. Acesso em: 15 out. 2022.

RIBEIRO, S. B. (Org.). **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: IPHAN, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/65/>. Acesso em: 26 set. 2020.

RUFINONI, M. R. Arte e Arquitetura, entre imagem e matéria: a história da arte e a preservação do patrimônio edificado. In: Encontro Internacional Arqui Memória Sobre Preservação do Patrimônio Edificado, 5, Salvador, 2017. **Anais...** Salvador: UFBA, 2017.

SANTANA, W. D. **Cenários arquitetônicos de turismo acessível de sol e praia**. 2019. 109 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto Federal de Sergipe, Aracaju. Disponível em: <[http://www.ifs.edu.br/images/arquivos/Mestrado\\_Turismo/Waleska\\_Diniz\\_Santana.pdf](http://www.ifs.edu.br/images/arquivos/Mestrado_Turismo/Waleska_Diniz_Santana.pdf)>. Acesso em: 25 jan. 2020.

SANTOS, C. A. J.; CAMPOS, A. C. Os centros históricos de São Cristóvão/SE e Laranjeiras sob a ótica do planejamento do turismo em Sergipe. **Ponta de Lança**, São Cristóvão/SE, v. 3, n. 6, abr./out. 2010. Disponível em: <<https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/1686/1/CentrosHistoricosSergipe.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2020.

\_\_\_\_\_; RODRIGUES, L. P. Planejamento e Gestão do Turismo em Patrimônio Cultural da Humanidade: uma análise sobre São Cristão/SE, Brasil. In: HENRIQUES, C. H.; CÉSAR, P. A. B.; HERÉDIA, V. B. M.; MOREIRA, M. C. (Orgs.). **Turismo & História - perspectivas sobre o Patrimônio da Humanidade no espaço Ibero-Americano**. Caxias do Sul: EducS, 2020. p. 237-260.

SANTOS, K.; DUARTE, D. A acessibilidade em cidades históricas: um estudo no centro histórico de São Luís/MA. **Revista Turismo e Desenvolvimento**, Aveiro, v. 1, n. 27/28, p. 349-362, jan. 2017. Disponível em: <https://proa.ua.pt/index.php/rtd/article/view/8435>. Acesso em: 05 dez. 2021.

SANTOS, L. L. G. **Projeto Turístico no Polo Costa dos Coqueirais**: Indicação Geográfica das Queijadinhos em São Cristóvão/SE – SE. 2018. 122 f. Projeto Turístico (Especialização em Planejamento do Turismo) – Departamento de Turismo, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/SE, 2018.

SANTOS, M. A. N. **Na dissimulação do turismo, a estruturação da especulação imobiliária no litoral de Sergipe**. 2018. 236 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/SE. Disponível em: <[https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/11335/2/MAX\\_ALBERTO\\_NASCIMENTO\\_SANTOS.pdf](https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/11335/2/MAX_ALBERTO_NASCIMENTO_SANTOS.pdf)>. Acesso em: 05 de mar. De 2020.

SARAIVA, L. **O turismo acessível e as empresas de animação turística em Portugal Continental**. 2017. 180 f. Dissertação (Mestrado em Gestão e Planejamento em Turismo) – Departamento de Economia, Gestão, Engenharia Industrial e Turismo, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2017.

SÃO CRISTÓVÃO/SE. (Município). Prefeitura de São Cristóvão/SE. **Plano Diretor Participativo de São Cristóvão/SE**. São Cristóvão/SE: Prefeitura Municipal de São Cristóvão/SE, 2018.

\_\_\_\_\_. Fundação Municipal de Cultura e Turismo. **São Cristóvão/SE, cidade mãe de Sergipe**. São Cristóvão/SE: FUMCTUR, n.p.

\_\_\_\_\_. SEMINFRA. Secretaria Municipal de Infraestrutura. Planta Técnica de reforma da Casa Amarela. São Cristóvão: SEMINFRA, 2020.

SCHOLZ, J. M. As apropriações dos direitos humanos no Brasil: o caso da Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948). **Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica**, v. 9, n. 2, p. 214-243, 31 maio 2017.

SEBASTIÃO, A. S. C. **Planeamento estratégico para o centro histórico de Torres Vedras**. 2010. 134 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de Lisboa, Portugal, 2010. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10451/3862>. Acesso em: 27 set. 2022.

SERGIPE. **Lei nº 8.824, de 24 de março de 2021**. Confere à Cidade de São Cristóvão/SE o título de “Cidade Mãe de Sergipe”. Aracaju, 2021. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/se/lei-ordinaria-n-8824-2021-sergipe-confere-a-cidade-de-sao-cristovao-o?r=p>. Acessado em: 15 out. 2021.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Estado do Turismo. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Polo Costa dos Coqueirais**. Aracaju, 2002.

SILVA, C. O. **Cidades concebidas para o automóvel**: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade. 2009. 174 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009.



SILVA, E. D.; NOGUEIRA, A. D. Viagens acadêmicas como registro do Patrimônio: a cidade de Penedo nas margens do São Francisco. **Conjecturas**, [s. l.], v. 21, n. 5, p. 115–133, 2021. Disponível em: <http://conjecturas.org/index.php/edicoes/article/view/240>. Acesso em: 11 jun. 2022.

SILVA, E. D. et al. A Cor nas Superfícies Arquitetônicas Patrimoniais: As pinturas Murais da Antiga Prefeitura de São Cristóvão/SE SE/BR. Encontro de mestres e conselheiros: educação para o patrimônio, 11, Belo Horizonte, 2019. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2019. Disponível em: < <https://www.even3.com.br/anais/11mestreseconselheiros/159846-a-cor-nas-superficies-arquitetonicas-patrimoniais--as-pinturas-murais-da-antiga-prefeitura-de-sao-cristovao-sebr/> >. Acesso em: 15 out. 2021.

SILVA, L. S. P. M. **Acessibilidade em Sítios Históricos Urbanos: a contribuição da sinalização para orientação espacial**. 2021. 410 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

SILVA, M. G. L. **Cidades Turísticas: identidades e cenários de lazer**. São Paulo: Aleph, 2004.

SILVA, R. H. T. **Patrimônio e poética em São Cristóvão/SE (SE): entre a razão e a imaginação**. 2018. 199 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro/SP. Disponível em: < <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/153574> >. Acesso em: 21 nov. 2021.

VARGAS, H.C.; PAIVA, R.A. **Turismo, arquitetura e cidade**. São Paulo: Manole, 2016.

VOLUTA. *In*: DICIO, Dicionário Online de Português. Porto: 7Graus, 2022. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/voluta/>>. Acesso em 10 jan. de 2022.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ZANIRATO, S. H. A mobilidade em cidades históricas e a proteção do patrimônio cultural. **Revista Eletrônica de Turismo Cultural**, São Paulo, v. 2, n. 2, abr. 2008. Disponível em: <[http://www.eca.usp.br/turismocultural/Retc04\\_arquivos/S%C3%ADlviaHelena\\_Mobilidade.pdf](http://www.eca.usp.br/turismocultural/Retc04_arquivos/S%C3%ADlviaHelena_Mobilidade.pdf)>. Acesso em: 08 set. 2020.

\_\_\_\_\_. Patrimônio e identidade: retórica e desafios nos processos de ativação patrimonial. **Revista CPC**, [s. l.], v. 13, n. 25, p. 7-33, set. 2018. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/144623>. Acesso em: 21 nov. 2021.



**INSTITUTO FEDERAL DE SERGIPE  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E EXTENSÃO  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO DE MESTRADO  
PROFISSIONAL EM TURISMO**



**APÊNDICE A - Formulário de verificação de acessibilidade física nas edificações históricas**

Dados da Edificação
Instituição:
Endereço:
Tipo de utilização: ( ) Público ( ) Privado
Edificação tombada: ( ) Sim ( ) Não
Nível de tombamento: ( ) Federal ( ) Estadual ( ) Municipal
Nº de inscrição do tombamento:

Check list de verificação rápida dos princípios de acessibilidade			
Itens a verificar	Sim	Não	Não existe
1 - Tem largura mínima de 1,20m (circulação de uma pessoa em pé e outra com cadeira de rodas)?			
2 - Revestimento do piso é antiderrapante?			
3 - Revestimento do piso tem superfície regular, contínuo, sem provocar trepidações?			
4 - A inclinação transversal da calçada apresenta oscilações?			
5 - Se existem obstáculos como caixas de coletas, lixeiras, telefones públicos e outros, estes obstáculos estão fora do espaço de passagem de pedestres?			
6 - Obstáculos aéreos, como marquises, placas, toldos e vegetação, estão localizados a uma altura superior a 2,10m?			
7 - Na calçada em frente a edificação, se houver, a faixa destinada à travessia de via pública por pedestre, há rebaixamento de meio-fio e rampa sobre a calçada?			
8 - Há faixa de circulação plana, livre e continua na calçada em frente à rampa, com no mínimo 120cm?			
9 - Há faixa de sinalização tátil de alerta com textura e cor diferenciada no piso da rampa com largura entre 40 a 60 cm, conforme item 6.6 da NBR 16537/16?			

10 - Os acessos de estacionamento: estão localizados dentro da faixa de serviço ou dentro da faixa de acesso junto aos imóveis, não obstruindo a faixa de livre circulação e não interferindo na sua inclinação transversal?			
11 - O rebaixamento do meio-fio possui rampa com inclinação máxima de 8,33% e está sinalizado conforme ABNT NBR 16537/2016?			
12 - Em caso de construção ou reforma em andamento, o tapume colocado preserva a circulação na faixa livre de pedestre (1,20m)?			
13 - Há estacionamento na via pública e/ou edificação?			
14 - Há vaga reservada acessível de acordo com as exigências: a) 2% das vagas destinadas a pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, com no mínimo uma vaga e b) 5% das vagas destinadas a idosos com no mínimo uma vaga?			
15 - Há sinalização horizontal nestas vagas, por meio de faixa de 1,20m de largura pintada no piso, em amarelo, lateral à vaga e demarcação da vaga com linha contínua na cor branca sobre o pavimento e dimensões mínimas de 3,50m x 5,50m?			
16 - Há rebaixamento de meio-fio e rampa na calçada para ligar a vaga à calçada ou passeio?			
17 - O percurso que une a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos é acessível?			
18 - Existe pelo menos uma rota acessível que se comunique horizontalmente e verticalmente com todas as dependências e serviços do edifício, entre si e a área externa?			
19 - Há pelo menos um sanitário acessível?			
20 - Se a extensão do corredor é de até 4,00m, a sua largura mínima é de 0,90m?			
21 - Se a extensão do corredor é de 4,00 m até 10,00 m, a sua largura mínima é de 1,20 m?			
22 - Caso seja superior a 10,00m de comprimento, sua largura mínima é de 1,50m?			
23 - Onde há degraus, maiores que 2,0 cm, e escadas, há rampa ou equipamento eletrônico vencendo os mesmos desníveis?			
24 - Há guarda-corpos nos desníveis/terraços em materiais rígidos, firmes, fixos às paredes/barras de suporte?			
25 - Obstáculos como caixas de coleta, lixeira, floreiras, telefones públicos, extintores e outros estão fora da zona de circulação?			
26 - As portas têm vão livre mínimo de 80 cm e altura de 2,10m?			
27 - As maçanetas são do tipo alavanca com altura entre 0,80m e 1,10m?			
28 - Há uma largura mínima de 150 cm em frente à porta (lado da abertura)?			
29 - Vãos: todas as portas e vãos de passagem possuem largura livre mínima de 0,80m?			

30 - Os puxadores verticais e horizontais possuem comprimento mínimo de 0,30m, com afastamento mínimo de 40mm entre o puxador e a superfície da porta? Estão instalados a uma altura entre 0,80m e 1,10m do piso acabado?			
31 - A altura do peitoril da janela permite o alcance visual de pessoa em cadeira de rodas conforme NBR 9050/2020?			
32 - Existe plataforma elevatória acessível?			
33 - Em edificações existentes, tem largura mínima admissível de 0,90m com segmentos de no máximo 4,00m (projeção horizontal)?			
34 - A inclinação máxima da rampa é de 8,33%?			
35 - Há corrimão com dupla altura em ambos os lados da rampa (0,70m e 0,92m) com prolongamento de 0,30m nas extremidades?			
36 - A escada tem largura mínima de 120 cm?			
37 - Há corrimão em ambos os lados da escada?			
38 - Tratando-se de edificação de uso público existente (anterior a dezembro/2004), esta dispõe de pelo menos um banheiro acessível, por pavimento, com entrada independente dos sanitários coletivos?			
39 - A porta do sanitário possui vão livre de no mínimo 80 cm, disposta de maneira a permitir sua abertura completa?			
40 - A porta do sanitário possui barra horizontal fixada à 90 cm de altura afastada a 10 cm da borda (lado da dobradiça) do lado oposto da abertura e possui maçaneta tipo alavanca?			
41 - Há barras de apoio acessível com dimensões e disposição conforme NBR 9050/2020?			
42 - O lavatório é sem coluna? Há barras de apoio para lavatórios que atendam ao menos umas das opções apresentadas da NBR 9050/2020?			
43 - Existe sinalização de banheiro acessível?			
44 - Os banheiros são equipados com alarmes visual e sonoro para situação de emergência, instalado a 0,40m do piso e em cor contrastante?			
45 - Possui puxador horizontal com comprimento mínimo de 0,40m, afixada na parte interna da porta, distando 0,90m do piso acabado, com diâmetro variando entre 25mm e 35mm?			
46 - Possui área de transferência (0,80m x 1,20m) lateral, diagonal e perpendicular para a bacia sanitária?			

Formulário adaptado pelo autor, usando como referência a lista de verificação de acessibilidade constante no manual prático de acessibilidade (CONFEA; CREA; MUTUA, 2018).

**Anotações e observações:**



**INSTITUTO FEDERAL DE SERGIPE  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E EXTENSÃO  
DEPARTAMENTO DE PÓS GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO DE MESTRADO  
PROFISSIONAL EM TURISMO**



### APÊNDICE B - Questionário sobre acessibilidade

A pesquisa intitulada “Turismo e Acessibilidade no Centro Histórico da Cidade Mãe de Sergipe: Propostas de Intervenções Arquitetônicas”, de responsabilidade do pesquisador Alysson Rodrigues de Lima, sob a orientação do Prof. Dr. Lício Valério Lima Vieira, visa levantar informações a respeito da acessibilidade do centro histórico de São Cristóvão/SE e de seus patrimônios tombados e, a partir de tais dados, elaborar um manual de orientações para intervenções arquitetônicas de acessibilidade e mobilidade urbana nos equipamentos turísticos do centro histórico do município, com a perspectiva de criação de um percurso acessível para o turista PcD e PMR.

#### Parte I: Perfil do entrevistado

**1 - Idade:**

- (    ) 18 a 29 anos  
(    ) 30 a 49  
(    ) 50 a 69 anos  
(    ) + de 70 anos

**2 - Sexo:**

- (    ) Feminino  
(    ) Masculino

**3 - Possui deficiência ou mobilidade reduzida?**

- (    ) PcD  
(    ) PcMR

**4 - Qual o tipo de deficiência que você possui?**

---

**5 - Utiliza bengala, andador, muletas, cadeira de rodas ou outro acessório para auxiliar a caminhada?**

- (    ) Sim, qual?: \_\_\_\_\_  
(    ) Não.

**6 -** Você utiliza algum equipamento urbanístico de acessibilidade no centro histórico?

- ☐ Rampa
- ☐ Piso tátil
- ☐ Vagas reservadas a PcD.
- ☐ Outro: \_\_\_\_\_

## **Parte II: Experiências vivenciadas com acessibilidade**

**7 -** Qual o nível de dificuldade de caminhar sozinho pelas ruas da cidade alta (centro histórico)?

- ☐ Fácil
- ☐ Intermediária
- ☐ Difícil
- ☐ Apenas com ajuda de terceiros

**8 -** É importante a cidade alta (centro histórico) ter um local seguro para o PcD, PMR, idoso e gestantes caminharem.

- ☐ Discordo totalmente
- ☐ Discordo
- ☐ Indiferente
- ☐ Concordo
- ☐ Concordo totalmente.

**9 -** Quais desses locais você gosta de frequentar na cidade alta (centro histórico):

- ☐ Museus, qual?: \_\_\_\_\_
- ☐ Igrejas, qual?: \_\_\_\_\_
- ☐ Praças, qual?: \_\_\_\_\_
- ☐ Casa do Folclore
- ☐ Comércio, qual?: \_\_\_\_\_
- ☐ Casa Saberes e Fazeres
- ☐ Casa do Iphan.

**10 -** Você sabe que órgão procurar para melhoria da acessibilidade da cidade alta (centro histórico)?

- ☐ Sim, qual?: \_\_\_\_\_
- ☐ Não.

**11 -** Qual nota você dá de 0 a 5 para esses monumentos da cidade alta (centro histórico)?  
Sendo que:

**0- Não sabia da sua existência**

**1- Sem importância para a cidade**

**2- Pouco importância para a cidade**

**3- Neutro para a cidade**

**4- Importante para a cidade**

### 5- Muito importante para cidade

Monumentos	Notas					
	0	1	2	3	4	5
Praça São Francisco						
Museu Histórico de Sergipe						
Casa do Folclore e Posto de Informação Turística						
Museu da Polícia Militar						
Sobrado do Balcão Corrido						
Casa dos Saberes e Fazeres						
Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos						
Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel						
Convento de São Francisco (Museu de Arte Sacra, Igreja de São Francisco, Capela da Ordem Terceira de São Francisco, Cruzeiro)						
Igreja Nossa Senhora da Vitória – Igreja Matriz						
Conjunto do Carmo (Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo e Capela da Ordem Terceira do Carmo)						
Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos						
Casa da Queijada						
Casa dos Bricelets						
São Francisco Café & Bar						
Panificação Colonial						
Sorveteria Três Corações						
Villa Barroca						
Pousada Villa Barroca						
Restaurante Seu Lima						

**12** - Qual nota você dá de 0 a 5 para esses monumentos da cidade alta (centro histórico), no quesito acessibilidade?  
Sendo que:

**0- Inacessível**

**2- Pouco acessível**

**3- Acessível**

**4- Muito acessível**

Monumentos	Notas				
	0	1	2	3	4
Praça São Francisco					
Museu Histórico de Sergipe					
Casa do Folclore e Posto de Informação Turística					
Museu da Polícia Militar					
Sobrado do Balcão Corrido					
Casa dos Saberes e Fazeres					
Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos					



Santa Casa de Misericórdia e Igreja Santa Izabel					
Convento de São Francisco (Museu de Arte Sacra, Igreja de São Francisco, Capela da Ordem Terceira de São Francisco, Cruzeiro).					
Igreja Nossa Senhora da Vitória – Igreja Matriz					
Conjunto do Carmo (Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo e Capela da Ordem Terceira do Carmo)					
Igreja de Nossa Senhora do Amparo dos Homens Pardos					
Casa da Queijada					
Casa dos Bricelets					
São Francisco Café & Bar					
Panificação Colonial					
Sorveteria Três Corações					
Villa Barroca					
Pousada Villa Barroca					
Restaurante Seu Lima					

Obrigado pela contribuição!



**INSTITUTO FEDERAL DE SERGIPE  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E EXTENSÃO  
DEPARTAMENTO DE PÓS GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO DE MESTRADO  
PROFISSIONAL EM TURISMO**



**APÊNDICE C – Cartilha de Esclarecimento obre Acessibilidade em Centros Históricos:  
estudo de caso de São Cristóvão**

# ACESSIBILIDADE EM CENTROS HISTÓRICOS



**© 2022 by Alysson Rodrigues de Lima**

Produto tecnológico resultante da dissertação de mestrado: Turismo e Acessibilidade no Centro Histórico da Cidade Mãe de Sergipe: Propostas de Intervenções Arquitetônicas em São Cristóvão/SE, defendida no PPMTUR-IFS em 2023.

**TEXTO:**

Alysson Rodrigues de Lima

**REVISÃO:**

Orientador: Prof. Dr. Lício Valério Lima Vieira

Coorientador: Prof. Dr. José Wellington Carvalho Vilar

**PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO:**

Ylnah Melo

**ILUSTRAÇÕES E IMAGENS:**

Ilustrações criadas por: ©antusenoktanya; ©sketchifyedu;

©jemastock2; ©iconology via Canva.com

Fotos: Alysson Rodrigues de Lima

# Apresentação

Esta cartilha foi elaborada com o objetivo de promover informações e esclarecimentos relacionados à acessibilidade em centros históricos, utilizando-se como parâmetro a cidade de São Cristóvão - SE. Para tanto, foi criada uma personagem, Dona Xica, que irá ser a condutora de toda a narrativa em volta das questões de acessibilidade e o direito de ir e vir de todos os cidadãos.

Olá, eu sou a Dona Xica! Sou considerada um patrimônio vivo de São Cristóvão.

Nasci na cidade e acompanho as transformações ocorridas no patrimônio e na cultura do município desde a minha infância.



# Acessibilidade



Para início de conversa,  
você sabe o que é  
acessibilidade?

E em Desenho Universal,  
você já ouviu falar?

**Acessibilidade é a possibilidade e condição de utilização, com segurança e autonomia, das edificações e espaços da cidade.**

**Por sua vez, o desenho universal defende o acesso das pessoas a tudo, de modo simples e com mínimo de esforço físico.**

# O que o desenho universal propõe?

O conceito de Desenho Universal propõe uma arquitetura e um design mais centrados no ser humano e na sua diversidade. Estabelece, ainda, critérios para que edificações, ambientes internos, urbanos e produtos atendam a um maior número de usuários, favorecendo a biodiversidade humana e proporcionando uma melhor ergonomia para todos.

## Princípios do Desenho Universal:

### 1) USO EQUITATIVO

Propor espaços, objetos e produtos que possam ser utilizados por usuários com capacidades diferentes a fim de evitar a segregação.

### 2) USO FLEXÍVEL

Criar ambientes ou sistemas construtivos que permitam adequações e transformações.

### 3) USO SIMPLES E INTUITIVO

Eliminar complexidades e ser coerente com as expectativas e intuição do usuário.

### 4) INFORMAÇÃO DE FÁCIL PERCEPÇÃO

Utilizar diferentes meios de comunicação, como símbolos, informações sonoras, táteis para compreensão de usuários.

### 5) TOLERÂNCIA AO ERRO

Considerar a segurança na concepção de ambientes e a escolha dos materiais de acabamento e demais produtos a fim de minimizar acidentes.

### 6) BAIXO ESFORÇO FÍSICO

Dimensionar elementos e equipamentos para que sejam utilizados de maneira eficiente e com o mínimo de fadiga.

### 7) DIMENSÃO E ESPAÇO PARA APROXIMAÇÃO E USO

Possibilitar a utilização dos espaços por usuários de acordo com suas necessidades para atividades cotidianas de forma a acomodar variações ergonômicas.



# Para quem é destinado à acessibilidade?

A acessibilidade é destinada a pessoas com mobilidade reduzida ou com necessidades especiais como os casos abaixo.

## PcD - Pessoa com Deficiência

O termo se refere a pessoas com diferentes tipos de deficiência. Essas características podem existir de forma natural (desde o nascimento) ou adquirida após algum acidente ou doença.

## PMR - Pessoa com Mobilidade Reduzida

O termo se refere a pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade devido a qualquer incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária).



# Leis de inclusão para PcD e PMR

---

## DECLARAÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS DA ONU EM 1948

Essa declaração foi aprovada em 1948 a fim de reforçar a luta contra a opressão e a discriminação. Essa mesma declaração protege a dignidade e igualdade das pessoas, sem que exista discriminação por cor, gênero, raça, nacionalidade ou por qualquer outro motivo.

## CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

É o marco legal brasileiro que garante o direito de ir e vir das pessoas.



## LEI FEDERAL Nº 10.048/2000

Lei Nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 - As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário.

# Leis de inclusão para PcD e PMR

---

## LEI FEDERAL Nº 10.098/2000

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência 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 e nos meios de transporte e de comunicação.

## NBR 9050/2020

Norma que trata sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos e estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações.

## LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO Nº 13.146/2015

Visa assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais da pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania

# Desafios da acessibilidade em São Cristóvão - SE



Você sabia que as calçadas precisam ter um espaço livre para o caminhar das pessoas?

Mas sabemos que, na prática, isso não acontece, né?!.



Foto: Alysson Rodrigues de Lima, 2022.



# Desafios da acessibilidade em São Cristóvão - SE



Foto: Alysson Rodrigues de Lima, 2022.



Foto: Alysson Rodrigues de Lima, 2022.



Foto: Alysson Rodrigues de Lima, 2022.

**Ruas do centro histórico de São Cristóvão/SE**  
Dificuldades de acesso

# Desafios da acessibilidade em São Cristóvão - SE



Temos muitos desafios para enfrentar, mas já é possível verificar algumas mudanças.

Foto: Alysson Rodrigues de Lima, 2022.





## O que você pode fazer?

Caso você queira promover alguma mudança de elementos que tratem de acessibilidade na tua rua ou tua cidade, é necessário procurar a prefeitura, inicialmente.



**Fale com a prefeitura através dos seguintes contatos:**



**Pessoalmente:**

Paço Municipal, S/N, Praça  
São Francisco - Centro  
Histórico, CEP 49.100-000  
Segunda a Sexta: 8h às 14h  
Sábado e Domingo: Fechado



**Telefone Fixo:**

79 3045-4910



**Site:**

[www.saocristovao.se.gov.br](http://www.saocristovao.se.gov.br)



**Redes sociais:**

@prefsaocristovao



## Perguntas frequentes

---



Qual Secretaria municipal é responsável por cuidar das edificações do centro histórico?

A Secretaria de Infraestrutura é a responsável por cuidar das edificações do centro.

Fiquei sabendo pelo meu vizinho que o Iphan é quem protege os prédios histórico. É verdade?

Isso mesmo, o Iphan fica do lado da prefeitura, vocês sabiam?!



Para reformar as casas tombadas precisa de autorização do IPHAN?

É sim! E até quando for pintar a casa é necessário pedir autorização a eles.

**Agora com essas informações  
todos nós poderemos lutar por  
uma cidade boa para todos.**

**Viva a acessibilidade!**



# Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 162.

BRASIL, 2015, Lei n. 13.146, de 6 de jul. de 2015. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm)>. Acesso em: 23 dezembro 2022.

\_\_\_\_\_. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. 496 p. Disponível em: <[https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf)>. Acesso em: 23 dez 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 10.048, de 08 de Novembro de 2000**. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília. Disponível em: <[https://www.presidencia.gov.br/ccivil\\_03/Leis/2003/L10.683.htm](https://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/L10.683.htm)>. Acesso em: 23 dez 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Diário Oficial da União. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm)>. Acesso em: 23 dez 2022.

LIMA, A. R. **Turismo e Acessibilidade no Centro Histórico da Cidade Mãe de Sergipe: Propostas de Intervenções Arquitetônicas em São Cristóvão/SE**. 2023. Dissertação (Mestrado Profissional em Turismo) – Instituto Federal de Sergipe, Aracaju, 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos, 1948**. Disponível em: <<https://www.unicef.org/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos>>. Acesso em: 23 dez 2022.



Acessibilidade para todos!

