



**Haylander Novaes de Santa Rita**

**Desafios técnicos para acessibilidade em  
edificações históricas tombadas: o caso do  
Palácio Pedro Ernesto no Rio de Janeiro**

**Dissertação de Mestrado**

Dissertação apresentada como requisito parcial para  
obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-  
Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-  
Rio

Orientador: Prof. Celso Romanel

Rio de Janeiro

Julho de 2021



## **Haylander Novaes de Santa Rita**

### **Desafios técnicos para acessibilidade em edificações históricas tombadas: o caso do Palácio Pedro Ernesto no Rio de Janeiro**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo.

**Prof. Celso Romanel**

Orientador

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental – PUC-Rio

**Prof. Marcelo Roberto Ventura Dias de Mattos Bezerra**

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

**Prof<sup>a</sup>. Ana Lúcia Torres Seroa da Motta**

Departamento de Arquitetura – UFF

Rio de Janeiro, 02 de julho de 2021

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem a autorização da universidade, do autor e do orientador.

### **Haylander Novaes de Santa Rita**

Bacharel em Engenharia Civil pela Universidade Geraldo Di Biasi – UGB, em 2015. Especialista em Planejamento, gestão e controle de obras civis pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 2018. Especialista em Políticas públicas e gestão governamental pela escola de políticas públicas e gestão governamental em 2019. Desde 2020 integra a gerencia de obras e manutenção do Instituto Estadual do Ambiente - INEA.

#### Ficha Catalográfica

Novaes, Haylander

Desafios técnicos para acessibilidade em edificações históricas tombadas: o caso do Palácio Pedro Ernesto no Rio de Janeiro / Haylander Novaes de Santa Rita; orientador: Celso Romanel; – 2021.

132 f. ; 30 cm

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, 2021.

Inclui bibliografia

1. Engenharia civil – Teses. 2. Engenharia urbana e ambiental – Teses. 3. Acessibilidade. 4. Patrimônio histórico. 5. Pessoa com deficiência. I. Romanel, Celso; II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental. III. Título.

CDD: 624

## **Agradecimentos**

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de aperfeiçoamento de Pessoal de Nivel Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

## Resumo

Novaes, Haylander; Romanel, Celso (Orientador); **Desafios técnicos para acessibilidade em edificações históricas tombadas: o caso do Palácio Pedro Ernesto no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2021, 132p. Dissertação de Mestrado. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Acessibilidade, inclusão social e direitos das pessoas deficientes são temas cada vez mais discutidos pela sociedade atual, porém a aplicação da legislação de acessibilidade tem se deparado com diversas dificuldades, como a intervenção em edificações históricas, que foram construídas no passado, e com o passar dos anos receberam novos usos e novas funções e hoje são protegidas por órgãos de preservação patrimonial. É de fundamental importância que os patrimônios históricos sejam preservados e cuidados, tal qual a adequação destes espaços às normas técnicas e legais de acessibilidade. Atualmente, muitas dessas edificações abrigam serviços públicos e atividades de cultura e lazer, como prefeituras, casas legislativas, museus e teatros e deveriam permitir o acesso, em condições de igualdade, a todas as pessoas, como determina a constituição federal e outras leis e diretrizes técnicas que serão explicadas nesta pesquisa. Este trabalho tem como objetivo analisar e propor soluções aos conflitos entre prédios públicos tombados pelo patrimônio histórico e a acessibilidade das pessoas com deficiência garantindo a acessibilidade plena e com segurança. Para tal, será buscado apoio na fundamentação teórica a respeito dos principais temas envolvidos e legislações vigentes. A partir dos diferentes métodos aplicados nesta pesquisa será possível identificar as principais barreiras à acessibilidade existentes nas edificações públicas históricas. A partir da discussão em torno dos conflitos serão apresentadas possíveis soluções projetuais que visam à promoção da acessibilidade e a segurança da pessoa com deficiência nesses locais.

## Palavras-chave

Acessibilidade; patrimônio histórico; pessoa com deficiência; edifício público tombado.

## Extended Abstract

Novaes, Haylander; Romanel, Celso (advisor); **Technical challenges for accessibility in listed historic buildings: the case of Pedro Ernesto Palace in Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2021. 132p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

### Introduction

According to the Convention on the Rights of Persons with Disabilities, the term for them is defined as a person with a disability. The most common term used, even present in the federal constitution is - person with disability. The term - person with a disability - is understood as an old-fashioned term, since the person does not choose to carry a disability, he simply has it. It is not like carrying an object, for example.

Therefore, the term disability is associated with a model of discriminatory definition, while the term person with disability has a character with social and inclusive symbolism. Although this is merely a terminological issue, it is important to understand this definition and bring it into everyday life.

Accessibility, social inclusion and the rights of people with disabilities are increasingly discussed by today's society, but the application of accessibility legislation has come up against several difficulties, such as intervention in historical buildings, which were built in the past, and over the years have received new uses and new functions and are now protected by heritage preservation agencies.

It is of fundamental importance that the historical patrimonies are preserved and cared for, such as the adequacy of these spaces to the technical and legal norms of accessibility.

The conflicts between the accessibility and the fallen historical heritage, have been the subject of several discussions around the world for the importance of ensuring the preservation of the fallen historical heritage, as well as ensuring that people with some kind of disability or reduced mobility have the right to enjoy and use these spaces in an equal and equitable way.

The concern in guaranteeing accessibility in historical centers practiced at IPHAN and the National Policy for Urban Mobility, instituted by Law No. 12.587

(Brazil, 2012), met the guidelines adopted by the Institute. Its main objective, to "contribute to universal access to the city", encourages the integration of public policies and the promotion of a socially inclusive city focused on habitat recovery and conservation. As the preservation of the historical heritage is a constitutional obligation of the three levels of government, its success depends directly on the articulation of public policies and the participation of society.

## **Universal design**

The principle of universal design began in the 1950s, with projects aimed at the inclusion of people with disabilities. In the 70's, Europe and the United States began to emphasize special solutions through normalization and social integration, giving rise to the "accessible design" and the "barrier-free design" proposed by American architect Michael Bednar. The idea was that the functional capacity of all people would be enhanced when the physical barriers were removed.

However, it was only in the 1980s that the term "universal design" created by the architect known as Ron Mace appeared. The architect believed that universal design would stimulate the perception of human needs, allowing the design of products that could serve all people, regardless of their limitations or abilities.

The universal design is intended for anyone and is fundamental to make possible the realization of the essential actions practiced in daily life, which in fact is a consolidation of human rights, and does not apply simply for people with disabilities. It takes into consideration human characteristics such as height, weight, size, age, dexterity, strength, among others.

It seeks to ensure accessibility to all components of the environment and to all products designed during the design process, thus avoiding the need for special environments and products for people with disabilities.

Moraes (2007) clarifies that universal design is an important tool for designers and is based on seven principles:

- Equitable use
- Flexible use
- Simple and intuitive use
- Easy to understand information
- Tolerance to error

- Minimum physical effort
- Dimension and space for approach and use

The universal design aims at the comfort and safety of people. As the uses of environments and objects become attractive to people, for all the characteristics of the seven principles, it is believed that the universal design is a good investment, both in quality of life and in economic aspects. Moraes (2007) explains that if a commercial establishment had in its project the concern with universal design has greater chances

### **Mobility and urban accessibility**

Mobility and urban accessibility are a real need that today, in urban spaces, has not been fully met. On the contrary, what we see are spaces where circulating and accessing goods, services and public equipment is increasingly difficult for everyone, and even more so for people with disabilities. People with disabilities, for a long time, have been excluded from the enjoyment of the cities, being reclusive in their homes, without being able to exercise their role in society with dignity. This situation is changing, with the awareness and the beginning of concrete actions in the United States and European countries, which have approved devices for the elimination of barriers in public spaces and access to buildings. The idea of mobility must be people-oriented and must value urban space as a place of encounter, circulation, crossing of differences and, in the case of historical centers, a place of enjoyment of heritage.

The Convention on the Rights of Persons with Disabilities deals with accessibility as a means of ensuring that people with disabilities have equal access to both urban and rural areas. It must be present:

- In the Physical Environment;
- In transportation;
- In Communication and Services Rendering; and
- In Information

Accessibility in the Physical Environment: A society that seeks inclusion and respect for the rights of all people should be one that considers human diversity in meeting its spatial needs, planning accessible urban spaces that allow a relationship of well-being of the individual with the environment in which they live.



Accessibility must be present in buildings, spaces, furniture, urban equipment and elements. "The conception and implantation of architectural and urbanistic projects must meet the principles of universal design, having as basic references the technical norms of accessibility of ABNT, the specific legislation and the rules contained in Decree 5.296/2004".

Accessibility in Transports: The cities are as configured by the movement as by the buildings. The movement includes the transport of goods, the distribution of services and the daily movements of individuals in their neighborhoods and between their homes and workplaces. The character of an urban space is often determined by the types, ways and speeds of flows within it.

Collective transportation systems are considered accessible when all their elements are designed, organized, deployed and adapted according to the concept of universal design, ensuring full use with security and autonomy by all people.

The adaptations of the vehicles in operation in the water transportation services, as well as the procedures and equipment to be used in these adaptations, will be subject to conformity assessment programs developed and implemented by INMETRO, based on normative guidelines elaborated within ABNT.

Accessibility in Communication and Services Rendering: Article 21 of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities, which deals with freedom of expression and opinion and access to information, deals with appropriate measures to ensure that persons with disabilities have the right to freedom of expression and opinion, including the freedom to seek, receive and share information and ideas, on an equal basis with others and through all forms of communication of their choice.

Communication encompasses languages, text viewing, Braille, tactile communication, extended characters, accessible multimedia devices, as well as plain language, written and spoken, hearing systems and digitized voice and augmented and alternative modes, media and formats of communication, including accessible information and communication technology.

Accessibility in Information: The Convention on the Rights of Persons with Disabilities states that access to information and communication systems and technologies, including the Internet, shall be guaranteed to persons with disabilities. The computer and the Internet represent a huge step towards the inclusion of people with disabilities, promoting their autonomy and independence.

## Historical and cultural heritage

The concern in guaranteeing accessibility in historical centers practiced at IPHAN and the National Policy for Urban Mobility, instituted by Law No. 12,587 (Brazil, 2012), met the guidelines adopted by the Institute. Its main objective, to "contribute to universal access to the city", encourages the integration of public policies and the promotion of a socially inclusive city focused on habitat recovery and conservation. As the preservation of the historical heritage is a constitutional obligation of the three levels of government, its success depends directly on the articulation of public policies and the participation of society.

Historical heritage is a reason for identity for all and the right of every citizen, but the buildings that constitute the historical heritage and are today protected by preservation laws and that, in many cases, are used by municipal, state and federal public agencies, are not adapted to serve all people, although the universal declaration of human rights of the UN establishes that all people have the same rights before the law, including culture and leisure (Andrade, 2009).

Buildings to which society attributes cultural values, and in which it recognizes its culture, regardless of whether they are publicly or privately owned, should not block this right of enjoyment, while at the same time they should not confine individuals who, due to their momentary or permanent difficulty of mobility, find themselves deprived of interacting with the physical and social environment that surrounds them.

According to (Reis, 2009), the cultural heritage may undergo transformations and other interpretations, since new meanings, realities and needs are imposed on life in society. Buildings of historical and artistic value have suffered and have been undergoing, over the years, transformations caused by interventions that seek to adapt them to contemporary life and/or adapt them to new uses. The technology evolves quickly and the built patrimony that has specific use, to follow the demands of the current life, suffers adaptations that, most of the times, alter its original characteristics, causing losses of historical and artistic value. These interventions refer to the installation of new and advanced electrical, hydraulic, telecommunications, vertical circulation equipment, environmental temperature

control, fire fighting and, more recently, accessibility equipment for people with physical disabilities or reduced mobility.

According to (Assisi, 2012) for the protection of historical heritage, mutual respect for history and human rights must prevail in the orientation of actions, which will impose an even greater challenge than those already experienced by professionals in both areas.

## **Pedro Ernesto Palace**

The Pedro Ernesto Palace was built in 1923 to host the Municipal Council of the Federal District. Previously, this council was already working in the land, but occupying the building in Manueline style (demolished in mid-1920), which used to host the Convent of the Nuns of Ajuda. The Palace had its name changed in 1971, paying homage to the intervenor of the Federal District in the 1930s, the first elected mayor in the city.

Nowadays, the building receives part of the activities of the City Council of Rio de Janeiro, and also has two annexes in the vicinity to house the offices of city councilmen and the administrative sector.

The Pedro Ernesto Palace, the headquarters building of the Legislative House of the City of Rio de Janeiro, is located at Praça Floriano s/no, in Cinelândia.

## **Materials and methods**

Based on a review of the literature and legislation on the subject, it is intended to gather information on some public buildings listed as historic heritage in the city of Rio de Janeiro. In addition, the study will be documented by photographs of the researcher himself in recent visitations.

This research does not intend to approach financial aspects for the promotion of accessibility in the historical patrimonies as well as characteristics and architectural definitions, being the delimitations of this research the technical challenges and possible solutions based on the technical norms and models already existing in Brazil and abroad.

For the evaluation of accessibility in field visits, guidelines of ABNT NBR 9050/18 will be adopted.

## Conclusion

Over the centuries, adaptations made to heritage objects, especially buildings of historical value, have often been made without following coherent criteria, imposing changes and even their partial destruction, as a pretext for making the good "functional". On the other hand, there was also the rigor of the preservation rules, where the original project could not suffer any alteration, with the argument that this was the way to preserve the built memory. Today, the preservation actions are more flexible without losing the rigor, especially in more developed countries.

Over the years, the concept of heritage itself has undergone revisions and extensions that have been consolidated through documents written by national and international institutions responsible for safeguarding heritage assets. These changes reflect transformations in the social mentality itself. Thus, the concept has become broader and this has opened the way for more flexible visions in revitalization and restoration projects

Today, with the advancement of mentalities and acknowledgment of laws and norms dedicated to accessibility, property assets that do not conform to these principles are outside the perspective of social inclusion provided for, including in the Brazilian Constitution. Thus, accessibility to cultural assets is a primary issue to ensure the right to equality without distinction of any kind, as well as the right of people with disabilities to accessibility. The principle of isonomy guarantees equal treatment to all individuals.

From the guarantee of use without physical and social barriers, heritage objects acquire new meanings for society, and through this recognition, the possibility that this good is preserved is much greater than a heritage object with access restrictions.

It was possible to confirm the importance of State participation in the management and implementation of public policies for accessibility and inclusion of individuals with disabilities in society. With an effective inclusion of these people in all environments and also the great bureaucracy in the liberation of reforms and adaptations that proved to be slow and gifted with slowness to transform this scenario. Concluding that accessibility is not limited only to compliance with laws, but that policies and greater spaces for reflection are needed to adjust and modify the reality of people with disabilities.

Through the research carried out it was possible to verify that many actions have already been taken and are in progress, however, the path to revert to the impossibility of access to all fallen heritage buildings still needs more government incentive in order to standardize these places with the same condition of access by all.

This change implies cultural postures and incentives to promote opportunity for all citizens in an equal way. Considering that everyone must have their rights and guarantees assured through programs and laws that are fulfilled in the country so that this inclusion and locomotion are not apart from social issues, but that priority actions are implemented in this process.

Another aspect is the complex processes for reform authorizations by Civil Construction professionals, which involves laws, resources, criteria and demands imposed by Iphan so that they can be carried out. In this context, there is a need for a greater vision to these procedures so that accessibility becomes paramount and easier to be executed so that these works occur more quickly in order to meet the demand of the population with disabilities.

## **Keywords**

Accessibility; historical patrimony; people with disability; listed public building

# Sumário

<b>1. Introdução</b>	<b>22</b>
1.1 Justificativa	22
1.2 Contextualização	23
1.3 Problema de pesquisa	24
1.4 Objetivo geral	24
1.4.1 Objetivos específicos	24
1.5 Metodologia	25
<b>2 Fundamentação teórica</b>	<b>26</b>
2.1 Mobilidade e acessibilidade urbana	28
2.2 Acessibilidade	29
2.3 Diversidade Humana	34
2.3.1 Deficiência	35
2.4 Acessibilidade espacial	38
2.5 Desenho universal	40
2.6 Barreiras físicas e atitudinais	43
2.7 Plano de mobilidade e acessibilidade urbana em áreas tombadas	45
2.8 Rota acessível	47
<b>3 Promoção e universalização da acessibilidade</b>	<b>48</b>
3.1 Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência da ONU e os países membros	<b>Erro! Indicador não definido.</b>
3.2 Repertório internacional	52
3.3 Repertório nacional - Legado paraolímpico	56
3.3.1 Instalações esportiva	58
3.3.2 Social	59
3.3.3 Mobilidade	61
3.3.4 Intervenções urbanas	61
3.3.5 Turismo	62
3.4 Normas e legislações para promoção e garantia de acessibilidade no Brasil	63
3.5 Patrimônio histórico e cultural	69
3.5.1 Normas e legislações para proteção de patrimônios históricos no Brasil	71
<b>4 Estudo de caso: palácio Pedro Ernesto</b>	<b>74</b>
4.1 Centro histórico do Rio de Janeiro	74
4.1.2 Alguns prédios históricos no centro do Rio de Janeiro	75
4.1.3 Objeto de estudo	78
4.2 Palácio Pedro Ernesto	78
4.2.1 Acessibilidade no entorno do palácio	80
4.2.2 Formas de acesso ao palácio	90
4.2.3 Acessibilidade no interior do palácio	92
<b>5 Discussão do caso</b>	<b>101</b>
5.1 Soluções em edificações nacionais	102
5.2 Possíveis soluções de acessibilidade	108
5.2.1 Possíveis soluções de acessibilidade no transporte	108

5.2.2 Possíveis soluções de acessibilidade na comunicação, informação e prestação de serviços	<b>Erro! Indicador não definido.</b>
5.2.3 Possíveis soluções de acessibilidade no meio físico	112
<b>6 Conclusão</b>	<b>118</b>

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Exemplo de acessibilidade no meio físico	30
Figura 2 - Desnível entre plataforma e vagão de trem	31
Figura 3 – Exemplo de acessibilidade na comunicação e prestação de serviço	32
Figura 4 - Gráfico da população brasileira com deficiência por região	35
Figura 5 - Biblioteca Nacional	78
Figura 6 – Theatro Municipal	78
Figura 7 – Museu Nacional de Belas Artes	78
Figura 8 – Palácio Pedro Ernesto	79
Figura 9 - Palácio Tiradentes	79
Figura 10 - Palácio Monroe	80
Figura 11 – Planta da praça Floriano Peixoto	82
Figura 12 - Vista superior de rotas para o palácio Pedro Ernesto	83
Figura 13 – Rua Evaristo da Veiga	84
Figura 14 - Travessia de pedestres rua Evaristo da Veiga	84
Figura 15 - Fachada palácio Pedro Ernesto	84
Figura 16 - Fachada palácio Pedro Ernesto	84
Figura 17 – Ponto de onibus rua Evaristo da Veiga	85
Figura 18 - Ponto de onibus rua Evaristo da Veiga	85
Figura 19 - Calçada de pedras portuguesas	85
Figura 20 - Faixa para travessia de pedestres	86
Figura 21 - Rebaixamento do meio fio	86
Figura 22 - Semáforo simples	86
Figura 23 - Rebaixamento do meio fio	86
Figura 24 - Piso tátil na fachada do palácio	87
Figura 25 - Piso tátil na fachada do palácio	87
Figura 26 – Piso tátil na fachada do palácio	87
Figura 27 - Piso tátil na fachada do palácio	87
Figura 28 – Rampa improvisada	87
Figura 29 - Rua Alcindo Guanabara	88
Figura 30 - Rua Alcindo Guanabara	88



Figura 31 - Calçada do palácio	88
Figura 32 - Calçada do palácio	88
Figura 33 - Entrada de serviço	89
Figura 34 - Rampa improvisada	89
Figura 35 - Sinalização do metrô da Cinelândia	90
Figura 36 - Saída metrô Cinelândia	90
Figura 37 - Saída de cadeirantes	90
Figura 38 - Saída de cadeirantes	90
Figura 39 - Acesso plataforma VLT	91
Figura 40 - Plataforma VLT	91
Figura 41 - Plataforma VLT	91
Figura 42 - Plataforma VLT	91
Figura 43 - Vista da saída do metrô	92
Figura 44 - Rua de paralelepípedo e área de serviço	92
Figura 45 - Travessia de pedestres	92
Figura 46 - Travessia de pedestres	92
Figura 47 - Entrada principal do palácio	93
Figura 48 - Escadaria principal do palácio	93
Figura 49 - Topo da escadaria do palácio	93
Figura 50 - Portão de acesso do palácio	93
Figura 51 - Entrada de serviço	94
Figura 52 - Entrada de serviço	94
Figura 53 - Balcão de cadastro e atendimento	95
Figura 54 - Portão rua Evaristo da Veiga	95
Figura 55 - Acesso galeria B	96
Figura 56 - Escadas de acesso da galeria	96
Figura 57 - Hall elevadores	96
Figura 58 - Acesso escadas	96
Figura 59 - Escadas	96
Figura 60 - Hall elevadores	97
Figura 61 - Hall elevadores	97
Figura 62 – Escada de acesso ao palácio	97
Figura 63 – Galeria Levy Neves	97
Figura 64 – Rampa de acesso à mesa diretora	98

Figura 65 - Foto panorâmica do salão principal	98
Figura 66 - Rampa no salão principal	99
Figura 67 - Totem no saguão principal	99
Figura 68 - Totem no hall de elevadores	99
Figura 69 - Escadaria do palácio	99
Figura 70 - Escadaria do palácio	100
Figura 71 - Salão nobre	100
Figura 72 - Entrada galeria A	101
Figura 73 - Parte interna da galeria A	101
Figura 74 - Corredor de acesso ao banheiro	101
Figura 75 - Porta de acesso ao banheiro	101
Figura 76 - Banheiro adaptado	102
Figura 77 - Banheiro adaptado	102
Figura 78 – Rampa elevatória	105
Figura 79 – Rampa elevatória	105
Figura 80 – Vista da biblioteca Mario de Andrade e plataforma elevatória	105
Figura 81 – Entrada da biblioteca pela av. São Luis	106
Figura 82 – Plataforma vertical	106
Figura 83 – Fachada da casa nº 1 – São Paulo	106
Figura 84 – Entrada da Casa nº 1	107
Figura 85 – Elevador interna da Casa nº 1	107
Figura 86 – Banheiro adaptado da Casa nº 1	107
Figura 87 – Fachada do Theatro Municipal -RJ	108
Figura 88 – Escadaria na fachada principal da Igreja do Bonfim	109
Figura 89 – Rampa de alvenaria na fachada lateral	109
Figura 90 – Superfície lisa e livre de barreiras	110
Figura 91 – Piso tátil alerta e direcional	110
Figura 92 - Projeto de ponto de onibus acessível	111
Figura 93 - Alerta sonoro instalado no semáforo	111
Figura 94 – Onibus com acessibilidade	111
Figura 95 - Ônibus acessível com chassi rebaixado	111
Figura 96 – Placa no museu da língua portuguesa	112
Figura 97 - Placa no museu da língua portuguesa	112
Figura 98 – Letreiro de identificação na fachada	113

Figura 99 – Maquete tátil	113
Figura 100 – Balcão de atendimento	113
Figura 101 – Balcão de atendimento rebaixado	113
Figura 102 – Placa indicativa de direção	114
Figura 103 – Totem interativo	114
Figura 104 - Número mínimo de banheiro adaptados	115
Figura 105 - Área de resgate nas escadas e elevadores de emergência	116
Figura 106 - Rampa de acesso na fachada do palácio Pedro Ernesto	117
Figura 107 - Escadaria do saguão principal do palácio	117
Figura 108 - Rampa de acesso instalada na fachada	118
Figura 109 - Rampa de acesso	118
Figura 110 - Rampa de acesso instalada na fachada	118
Figura 111 - Rampa de acesso instalada na fachada	118
Figura 112 - Rampa de acesso instalada na fachada	118
Figura 113 - Rampa de acesso instalada na fachada	118
Figura 114 - Escalador de escadas	119
Figura 115 - Escalador de escadas	119

## Lista de quadros

Quadro 1 – Países pioneiros na elaboração de normas e legislação sobre acessibilidade	51
Quadro 2 - Leis federais que abordam sobre a questão da acessibilidade	66

## Lista de abreviaturas e siglas

<b>SIGLA</b>	<b>NOME COMPLETO</b>
ABA	The Architectural Barriers Act
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ADA	American with Disabilities Act
AFB	American Foundation for Blinds
ANSI	American National Standards Institute
BRT	Bus Rapid Transit
CID	Classificação Internacional de Doenças
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
CRPD	Centro de Referencia de Pessoa com Deficiencia
CVI	Centro de Vida Independente
ENBA	Escola Nacional de Belas Artes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IN	Instrução Normativa
INEPAC	Instituto Estadual do Patrimonio Cultural
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPHAN	Instituto do Patrimonio Historico e Artístico Nacional
IPP	Instituto Pereira Passos
NBR	Norma Brasileira
ONU	Organização das Nações Unidas
PNPA	Comissão Estadual de Energia
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VLT	Veículo Leve Sobre Trilhos

## 1. Introdução

De acordo com a convenção sobre os direitos de pessoas com deficiência, ficou definido que o termo para a eles se referir é pessoa com deficiência. O termo mais comum utilizado, inclusive presente na constituição federal é - pessoa portadora de deficiência. O termo - portador de deficiência - é entendido como um termo antiquado, uma vez que a pessoa não escolhe portar uma deficiência, ela simplesmente a tem. Não é como portar um objeto, por exemplo.

Portanto, o termo portador de deficiência, é associado a um modelo de definição discriminatória, ao passo que o termo pessoa com deficiência possui um caráter com simbolismo social e inclusivo. Embora seja uma questão meramente terminológica, é importante entender essa definição e trazê-la ao cotidiano.

Os conflitos entre a acessibilidade e os patrimônios históricos tombados, têm sido tema de diversas discussões mundo a fora pela importância de garantir a preservação do patrimônio histórico tombado, assim como garantir que as pessoas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida tenham o direito de usufruir e utilizar esses espaços de forma igualitária e equitativa.

Acessibilidade e patrimônio histórico são questões distintas e conflitantes quando comparadas, surgidas historicamente em momentos diferentes, mas com um objetivo em comum: a sua utilização pelo homem. De acordo com Andrade (2009) “o homem construiu a história e deve ter condições de conhecê-la, valorizá-la e utilizá-la”.

De acordo com o IPHAN (2008), entende-se como patrimônio histórico um bem que possua reconhecido valor à uma sociedade. O tombamento do patrimônio histórico tem por função garantir a preservação de todos os bens de natureza material e imaterial, de interesse cultural ou ambiental, que possuam significado histórico, cultural ou sentimental, e que sejam capazes, no presente ou no futuro, de contribuir para a compreensão da identidade cultural da sociedade que o produziu. É uma medida legal, conveniente e segura, particularmente em relação a bens ameaçados pela descaracterização, destruição e pela especulação imobiliária (CREA-SP, 2008).

A preocupação em garantir acessibilidade em centros históricos praticada no IPHAN e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587

(Brasil, 2012), veio ao encontro das diretrizes adotadas pelo Instituto. Seu objetivo principal, de “contribuir para o acesso universal à cidade”, incentiva a integração das políticas públicas e a promoção de uma cidade socialmente inclusiva e voltada para a recuperação e conservação do habitat. Como a preservação do patrimônio histórico é uma obrigação constitucional das três instâncias de governo, seu sucesso depende diretamente da articulação das políticas públicas e da participação da sociedade.

Os patrimônios históricos são motivo de identidade para todos e direito de todo cidadão, porém os edifícios que constituem o patrimônio histórico e hoje são protegidos por leis de preservação e que, em muitos casos, são utilizados por órgãos públicos municipais, estaduais e federais, não estão adaptados para atender a todas as pessoas, muito embora a declaração universal dos direitos humanos da ONU estabeleça que todas as pessoas têm os mesmos direitos perante a lei, inclusive à cultura e ao lazer (Andrade, 2009).

## 1.1 Justificativa

Historicamente, as pessoas com deficiência se encontravam segregadas e excluídas da sociedade. As cidades não eram planejadas para recebe-las, e não foi diferente na cidade do Rio de Janeiro, onde à época de sua fundação não havia a preocupação de incluir as pessoas com deficiência na sociedade, nem no meio público, nem no privado e muito menos no político.

As cidades devem possibilitar a acessibilidade aos seus espaços, de forma ampla, para todas as pessoas. Para isso, devem ser favorecidos o acesso físico, a mobilidade e o contato entre elas.

É de fundamental importância que os patrimônios públicos tombados recebam o tratamento necessário através de projetos de arquitetura e engenharia e da aplicação das legislações em vigor para que esses locais sejam remodelados de forma que garanta o acesso e o entendimento de todo e qualquer cidadão, sem distinção e independente de suas capacidades físicas, motoras e/ou sensoriais.

Como dito, define-se como patrimônio histórico um bem que possua reconhecido valor à uma sociedade. Os locais definidos como sendo patrimônio

histórico são protegidos por leis de preservação, gerando conflitos em relação às soluções de acessibilidade. Em geral, esses prédios são públicos e funcionam como órgãos da administração pública das esferas municipais, estaduais e federais, ou como museus, escolas, etc., e como citado anteriormente, estes excluem a parcela da sociedade com algum tipo de restrição ou deficiência.

Tendo em vista os conflitos entre a acessibilidade e os patrimônios históricos, decidiu-se realizar um estudo de caso em um prédio público tombado na cidade do Rio de Janeiro, a fim de mitigar esses conflitos e propor soluções adequadas ao uso nos dias atuais.

## 1.2 Contextualização

Como o próprio nome sugere, os patrimônios históricos tombados são assim classificados pela importância histórica, cultural e social que eles representam. Já a acessibilidade, tema relativamente recente, se originou principalmente após a segunda guerra mundial, onde o número de pessoas com algum tipo de deficiência aumentou de forma exponencial no mundo inteiro, decorrente dos conflitos da guerra, e desde então vem sendo amplamente discutida visando a inclusão das pessoas com deficiência na sociedade.

Nesse contexto, vale lembrar que o direito de acesso de todas as pessoas com autonomia e segurança aos lugares, especialmente aqueles que exerçam funções públicas, culturais e sociais, também está garantido na Constituição Federal.

De acordo com Costa (2016), assim como o patrimônio histórico, a acessibilidade é subsidiada por secretarias específicas, leis, decretos e normativas, no entanto, não há equidade, na prática, entre os dois quesitos. Acredita-se que uma das razões esteja relacionada às peculiaridades das intervenções em prol da acessibilidade no patrimônio, pois aparentemente esses dois pontos não são tratados com a mesma importância pela sociedade, atribuindo pesos diferentes a cada um.

No município do Rio de Janeiro, os principais prédios públicos tombados pelo patrimônio histórico, foram construídos no final do século XIX e início do século XX com o objetivo de abrigar as principais funções públicas da então capital federal. Como por exemplo o Palácio Pedro Ernesto atualmente sede da câmara dos vereadores do município do Rio de Janeiro.



### 1.3 Problema de pesquisa

Para o problema de pesquisa dessa dissertação será utilizada a seguinte pergunta: Quais são as características/barreiras arquitetônicas e as normas legais dos prédios tombados pelo patrimônio histórico que dificultam soluções tecnológicas para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida?

### 1.4 Objetivo geral

Analisar e propor soluções para situações de conflito entre a utilização do patrimônio histórico tombado e a promoção de acessibilidade de pessoas com deficiência a esses espaços, e também, a utilização destes de forma segura, igualitária e equitativa.

#### 1.4.1 Objetivos específicos

1. Analisar normas e legislações nacionais e internacionais vigentes;
2. Revisar teorias e conceitos sobre acessibilidade;
3. Levantar alguns prédios públicos tombados pelo patrimônio histórico e definir o que será estudado;
4. Investigar os conflitos existentes entre a utilização dos patrimônios históricos e a promoção de acessibilidade para pessoas com deficiência;
5. Expor soluções técnicas e normativas;
6. Analisar e comparar as soluções técnicas de acessibilidade em patrimônios históricos no Brasil e no exterior;
7. Propor soluções de acessibilidade específicas para o caso estudado e discutilas com técnicos no assunto.

## 1.5 Metodologia

A partir de revisão bibliográfica e da legislação sobre o tema, pretende-se levantar informações a respeito de prédios públicos tombados pelo patrimônio histórico na cidade do Rio de Janeiro. Além disso, o estudo será documentado por fotografias do próprio pesquisador em visitas recentes.

A dissertação será organizada em seis capítulos onde se pretende expor as justificativas, contexto, metodologia e objetivos no capítulo introdutório. Nos capítulos dois e três serão apresentados as fundamentações teóricas à cerca das normas e legislações que regem as questões relacionadas à proteção do patrimônio histórico e a promoção e garantia da acessibilidade.

No capítulo quatro será apresentado o estudo de caso, que aborda sobre o centro histórico do município do Rio de Janeiro e seus prédios públicos tombados pelo patrimônio histórico, além da definição do prédio que será estudado.

Posteriormente, nos capítulos cinco e seis, serão apresentadas as discussões do caso, e, conclusões a respeito do estudo e bibliografias, respectivamente.

Esta pesquisa não pretende abordar aspectos financeiros para a promoção de acessibilidade nos patrimônios históricos assim como características e definições arquitetônicas, sendo as delimitações desta pesquisa os desafios técnicos e possíveis soluções baseadas nas normas técnicas e modelos já existentes no Brasil e no exterior.

Para a realização da avaliação de acessibilidade nas visitas de campo, serão adotadas diretrizes da ABNT NBR 9050/18.

## 2 Fundamentação teórica

Quando em algum momento da vida experimenta-se a diferença e/ou vivencia-se a distância que nos separa do homem idealizado, jovem, saudável, de estatura média e com capacidades de utilização dos espaços e dos equipamentos, é aí, nesse momento, que as adversidades e as barreiras do meio em que vivemos se sentem mais intensamente. No entanto, a cidade e os seus espaços não precisam ser adversos, não é inevitável que aconteça.

É possível, tanto quanto necessário, desenhar e equipar sem barreiras e adequar a sua utilização para um grande número de pessoas com diferenças na sua mobilidade. Promover a acessibilidade dos edifícios com ganhos de funcionalidade é a garantia de melhor qualidade de vida para todos os cidadãos. Garantindo autonomia, derrubam-se preconceitos e favorecem-se práticas inclusivas para todos e, principalmente, para as pessoas com deficiência, ou condicionadas na sua mobilidade. Ser móvel é percorrer a nossa espantosa condição humana, porque o território onde nos movemos, muito além da sua componente física, é uma imensa construção social.

Acessibilidade, aceder a algo, implica o uso pleno da condição de mobilidade. Exige-se, portanto, a ligação dos diversos conceitos na formulação de uma prática que possa transmitir total liberdade de movimentos. Ou seja, o conceito fundador deve ser entendido enquanto espaço total de liberdade. Entender a acessibilidade em edifícios tombados passa, necessariamente, não só por assimilar esse espaço de expressão de liberdade, mas também por garantir o usufruto dos valores culturais. 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.

Os edifícios aos quais a sociedade atribui valores culturais, e neles reconhece sua cultura, independentemente de ter regime de propriedade público ou privado, não devem ser bloqueadores desse direito de usufruto, ao mesmo tempo em que não devem também confinar os indivíduos, que, pela sua dificuldade

momentânea ou permanente de mobilidade, se veem privados de interagir com o meio físico e social que o circunda.

Para que possa vivenciar com conforto as qualidades espaciais dos lugares e experimentar a fruição dos valores históricos e artísticos que encerram. Por outro lado, deve ser assegurada a necessária relação entre o interior e exterior: permitir que o contexto social aceda e participe e, ao mesmo tempo, permitir que os habitantes dos imóveis participem da vida pública. Em qualquer circunstância, importa intervir, adaptar ou projetar os edifícios tombados tendo como perspectiva a inclusão dos sujeitos e as soluções devem evitar a noção de diferenciação dos utilizadores. Ou seja, a organização dos espaços, a disposição de mobiliários e equipamentos não deve indiciar regimes distintos de acesso, de circulação ou apropriação dos espaços, de forma a não introduzir fatores de estigmatização.

Nessas circunstâncias, deve prevalecer uma abordagem universal, no sentido de que aquilo que é bom para o indivíduo, condicionado na sua mobilidade, é bom para todos. Como soluções técnicas para atender às diversas incapacidades ou condicionamentos de mobilidade dos indivíduos, no que concerne à acessibilidade a edifícios tombados, devem ser consideradas as recomendações universalmente estabelecidas, bem como as normas nacionais em matéria de dimensionamento e segurança. Portanto, não se trata aqui de explicitar soluções tipificadas, mas, apenas, aludir à necessidade de equacionar em cada edifício, em função das suas características, seu uso, seus ocupantes e visitantes, com uma abordagem que atenda aos princípios de equidade na garantia do exercício dos direitos de cidadania e, sobretudo, de promoção e amplo usufruto dos valores culturais da sociedade.

Certamente que importa, no âmbito da salvaguarda dos bens culturais protegidos, garantirem a preservação dos valores inerentes à sua produção, sejam históricos ou artísticos. Nesse sentido, adequar os edifícios para assegurar o acesso àqueles que não conseguem, autonomamente, vencer os obstáculos inerentes a determinadas características desses espaços, não significa desvirtuar valores ou ferir a integridade estética ou estilística dos bens patrimoniais, mas sim contribuir para a qualificação do uso dos imóveis e para o alargamento do seu reconhecimento e sua valorização a toda a sociedade.

Do mesmo modo que a abordagem à acessibilidade aos edifícios tombados deve ter sentido inclusivo e universal, enquanto postura em face do direito ao acesso

aos bens culturais, também a abordagem técnica às soluções que propiciam a plena mobilidade em edifícios e espaços públicos deve perseguir esse sentido integrador: rampas, elevadores, sinalização, painéis explicativos, demarcadores de percursos e outras ajudas técnicas devem compor os ambientes de forma qualificada, e não ser incorporados como adendos que assinalam a existência de diferentes regimes de cidadania. Ao mesmo tempo, há que ponderar, em cada intervenção, a qualidade das vivências que importa assegurar. Não é definitivo que o total acesso ao edifício propicie a sua apropriação e confortável utilização por parte de todas as pessoas com mobilidade reduzida: cegos, surdos, idosos, grávidas ou crianças são afetados por distintas condicionantes de mobilidade, de modo que, mesmo com ajudas técnicas facilitadoras, nem sempre é possível, em função das diferentes características dos imóveis, assegurarem idênticas condições de conforto e segurança no uso dos espaços.

Os critérios de intervenção nos imóveis tombados, no sentido de fomentar a sua acessibilidade, devem, pois, compreender esse alargado conjunto de fatores para não forçar uma falsa noção de mobilidade, introduzindo indiscriminadamente soluções e acessórios que induzem à ideia de “acesso”, assim como não devem, também, por negação, aludir à noção de impossibilidade, sob pretexto da ausência de soluções adequadas ou da descaracterização dos valores ou das qualidades do bem tombado. Importa, em cada caso, portanto, proceder à avaliação das circunstâncias e configurar um plano de acessibilidade adequado à natureza do uso do imóvel, formulando, assim, a ideia da mobilidade possível, mas não renegável.

## **2.1 Mobilidade e acessibilidade urbana**

A mobilidade e a acessibilidade urbana são necessidades reais que hoje, nos espaços urbanos, não tem sido atendida em sua plenitude. Ao contrário, o que vemos são espaços onde circular e acessar bens, serviços e equipamentos públicos é cada vez mais difícil para todos e, mais ainda, para pessoas com deficiência. As pessoas com deficiência, durante muito tempo, foram excluídas do usufruto das cidades, ficando recluso em suas casas, sem poder exercer seu papel na sociedade com dignidade. Essa situação está mudando, com a tomada de consciência e o início de ações concretas nos Estados Unidos e nos países europeus, que aprovaram

dispositivos para a eliminação de barreiras nos espaços públicos e no acesso às edificações. A ideia de mobilidade deve estar voltada para as pessoas e deve valorizar o espaço urbano como lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças e, no caso de centros históricos, lugar de fruição do patrimônio.

Ou seja, as áreas consagradas como patrimônio cultural devem se constituir em espaços onde é possível conhecer, usufruir e desfrutar do patrimônio cultural. Esses espaços devem proporcionar um deslocamento fácil e seguro para todos os usuários, além de possibilitar a permanência para sua fruição. Os centros históricos devem possibilitar o usufruto do espaço público e do patrimônio, garantindo o direito constitucional à cidade e à cultura. Para que isso ocorra, é necessário que os espaços urbanos tenham qualidade. A qualificação urbana é o produto de intervenções urbanísticas e da construção de equipamentos urbanos voltados à melhoria da qualidade de vida da população moradora e usuária dos espaços urbanos. Dar mais qualidade urbana aos espaços da cidade significa agregar elementos que propiciem a apropriação dos espaços pelos moradores e usuários e uma melhor circulação e acessibilidade às pessoas. Assim, na medida em que os espaços públicos dos centros históricos passam a ter mais qualidade, com intervenções que possibilitem mobilidade urbana e acessibilidade, podem ser mais conhecidos e apropriados, o que ajudará na sua valorização.

São fundamentais o reconhecimento e o respeito à diversidade, aos processos culturais e de apropriação da cidade ao se promover a adequação dos espaços urbanos às necessidades para atender à acessibilidade. Nas cidades brasileiras que possuem áreas de interesse cultural, tombadas ou não, a mobilidade e acessibilidade urbana ainda são questões mal resolvidas.

## **2.2 Acessibilidade**

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência trata da acessibilidade como um meio de assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, tanto na zona urbana como na rural. Ela deve estar presente:

- No Meio Físico;
- No Transporte;

- Na Comunicação e Prestação de Serviços; e
- Na Informação

Acessibilidade no Meio Físico (figura 1): Uma sociedade que busca a inclusão e o respeito aos direitos de todas as pessoas deve ser aquela que considera a diversidade humana no atendimento às suas necessidades espaciais, planejando espaços urbanos acessíveis que permitam uma relação de bem-estar do indivíduo com o meio em que ele vive.

Acessibilidade deve estar presente nas edificações, nos espaços, mobiliário, equipamento urbano e elementos. “A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas no Decreto 5.296/2004”.



Figura 1 Exemplo de acessibilidade no meio físico  
<https://www.mobilize.org.br/noticias/1693/mobilidade-para-deficiente-fisico-e-desafio-a-vencer-no-brasil.html>

Acessibilidade nos Transportes: As cidades são tão configuradas pelo movimento quanto pelas edificações. O movimento inclui transporte de bens, a distribuição de serviços e os deslocamentos diários dos indivíduos em seus bairros e entre seus lares e locais de trabalho. O caráter de um espaço urbano muitas vezes é determinado por tipos, maneiras e velocidades de fluxos em seu interior.

Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

As adaptações dos veículos em operação nos serviços de transporte coletivo aquaviário, bem como os procedimentos e equipamentos a serem utilizados nestas adaptações, estarão sujeitas a programas de avaliação de conformidade desenvolvidos e implementados pelo INMETRO, a partir de orientações normativas elaboradas no âmbito da ABNT.

Na figura 2 se pode observar o desnível entre a plataforma de embarque do trem e a entrada do vagão, mostrando um exemplo da falta de acessibilidade nos meios de transporte.

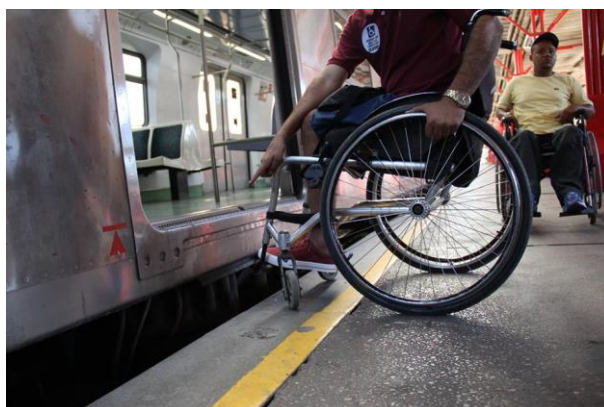


Figura 2 - Desnível entre plataforma e vagão de trem  
Fonte: Própria

Acessibilidade na Comunicação e Prestação de Serviços: O artigo 21 da Convenção sobre os direitos das Pessoas com Deficiência que trata da liberdade de expressão e de opinião e acesso à informação versa sobre as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o direito à liberdade de expressão e opinião, inclusive à liberdade de buscar, receber e compartilhar informações e ideias, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas e por intermédio de todas as formas de comunicação de sua escolha.

Remetendo ao artigo 2º da referida Convenção que especifica:

a) fornecer, prontamente e sem custo adicional, às pessoas com deficiência todas as informações destinadas ao público em geral, em formatos acessíveis (figura 3) e tecnologias apropriadas aos diferentes tipos de deficiência;

b) aceitar e facilitar, em trâmites oficiais, o uso de línguas de sinais, Braille, comunicação aumentativa e alternativa, e de todos os demais meios, modos e formatos acessíveis de comunicação, à escolha das pessoas com deficiência;



c) urgir as entidades privadas que oferecem serviços ao público em geral, inclusive por meio da Internet, a fornecer informações e serviços em formatos acessíveis, que possam ser usados por pessoas com deficiência;

d) incentivar a mídia, inclusive os provedores de informação pela Internet, a tornar seus serviços acessíveis a pessoas com deficiência;

e) reconhecer e promover o uso de línguas de sinais.

Comunicação abrange as línguas, a visualização de textos, o Braille, a comunicação tátil, os caracteres ampliados, os dispositivos de multimídia acessível, assim como a linguagem simples, escrita e oral, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizada e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação, inclusive a tecnologia da informação e comunicação acessíveis



Figura 3 - Exemplo de acessibilidade na comunicação e prestação de serviços  
<https://papoderestaurante.wordpress.com/tag/como-fazer-um-cardapio-em-brille/>

**Acessibilidade na Informação:** A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência estabelece que o acesso aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, inclusive à internet sejam garantidos às pessoas com deficiência. O computador e a Internet representam um enorme passo para a inclusão das pessoas com deficiência, promovendo sua autonomia e independência.

No que se refere a acesso ao computador, as quatro principais situações vivenciadas por usuários com deficiência são: Acesso ao computador sem mouse: no caso de pessoas com deficiência visual, dificuldade de controle dos movimentos, paralisia ou amputação de um membro superior;

- a) Acesso ao computador sem teclado: no caso de pessoas com amputações, grandes limitações de movimentos ou falta de força nos membros superiores;
- b) Acesso ao computador sem monitor: no caso de pessoas com cegueira;

- c) Acesso ao computador sem áudio: no caso de pessoas com deficiência auditiva.

O termo Acessibilidade começou a ser utilizado para denominar espaços livres de barreiras e, conforme Filho (2010), a acessibilidade (que também foi chamada de acesso fácil), denota a possibilidade de se usar algum elemento do espaço por pessoas em geral, inclusive aquelas com dificuldades sensoriais ou mentais. Esta definição acabou transplantada e serviu de objetivo em termos da respectiva legislação envolvendo direitos humanos e pessoas com deficiência. Dessa forma, compreende-se por acessibilidade todos os recursos físicos utilizados para qualificar os espaços de forma universal, a fim de garantir o acesso por todo e qualquer tipo de usuário.

Conforme Durate e Cohen (2010), enquanto que nos casos de ausência de acessibilidade, pode-se utilizar o conceito “exclusão espacial” para denominar todo espaço “que exclui o usuário no âmbito de uma inter-relação social” e da possibilidade de se locomover sem dificuldades. No livro “Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil”: Esta exclusão produzida pelo meio acontece quando os espaços se transformam na materialização de práticas sociais segregatórias e de uma visão de mundo que dá menor valor às diferenças (sociais, físicas, sensoriais ou intelectuais.). Quando não são acessíveis, os espaços agem como atores de um *apartheid* silencioso que acaba por gerar a consciência de exclusão da própria sociedade (Duarte e Cohen, 2010, p85)

Filho (2010) discorre que os sinais sonoros auxiliam deficientes visuais durante a travessia, no Japão. Além disso, “o principal papel das normas de acessibilidade da ABNT tem ido para além de prescrever simplesmente diretrizes, passando ao de formação de cultura”. Isto é, a implementação desses recursos normativos e legislativos, somados à preocupação social com os deficientes e à garantia de seus direitos e o exercício da cidadania, tendem a promover mudanças culturais e comportamentais, as quais tornariam as cidades mais diversas e inclusivas.

Duarte e Cohen (2010) pontuam que, a acessibilidade aplicada aos espaços públicos e edificados tende a exercer importante papel na constituição de identidades, nas inter-relações entre grupos e, principalmente, na promoção da inclusão social efetiva dos indivíduos que compõem uma parcela considerada minoria social. Em breve serão apresentadas mais algumas observações sobre a

constituição da “consciência existencial” do portador de deficiência e sua relação direta com a articulação dos espaços sociais. A acessibilidade participa do processo de moldagem do lugar da pessoa com deficiência, sendo agente dos usos e apropriações dos ambientes – mais do que das dificuldades encontradas na locomoção.

### 2.3 Diversidade Humana

De acordo com Fernandes (2002), entende-se por diversidade o conjunto das diferenças e peculiaridades individuais. A diversidade é o conjunto de peculiaridades individuais que não se iguala, que é impossível padronizar, por mais que a sociedade deseje unificar, pois é peculiar a cada ser uma série de diferenciações que fazem parte de suas características, e nessas diferenciações estão contidas toda a singularidade própria dos seres humanos.

Para Andrade (2009), não existe “homem padrão”, de forma que as pessoas apresentam características diferentes entre si. Existem pessoas magras e altas, outras gordas e baixas, e elas podem apresentar diferentes capacidades e habilidades físicas. Para a concepção de ambientes e produtos que possam ser utilizados por todas as pessoas, é necessário conhecer essas diferenças e projetar espaços levando em consideração esses fatores. Não se pode esquecer que é “[...] a diversidade que caracteriza o homem como espécie”. (Cambiagui, 2007, p.38)

Com o intuito de criar ambientes acessíveis a todos é fundamental conhecer as diferentes dificuldades que o ser humano pode se deparar. A partir do diagnóstico dessas dificuldades, podem ser identificadas as principais barreiras enfrentadas no dia-a-dia.

De acordo com o censo demográfico 2010 (IBGE, 2010) indicou que, aproximadamente, 45,6 milhões de pessoas, ou 23,9% da população total, apresentaram algum tipo de incapacidade ou deficiência. Incluem-se nessa categoria as pessoas com ao menos um tipo de deficiência, seja, visual, auditiva e motora, além da deficiência mental ou intelectual.

Observando a figura 4, vê-se que, do total da população brasileira, a maior incidência de pessoa com pelo menos um tipo de deficiência, 9,7%, ocorre na Região Sudeste, como consequência da maior concentração populacional.

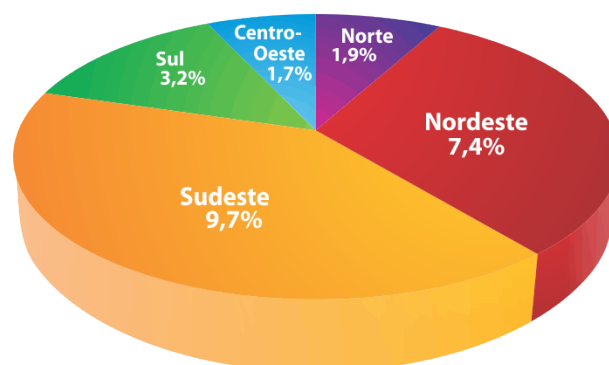


Figura 4 Gráfico da população brasileira com deficiência por região  
<http://mapasinterativos.ibge.gov.br/grade/default.html>  
<https://slideplayer.com.br/slide/3651658/>

Segundo pesquisa realizada pelo Instituto Pereira Passos (IPP), uma em cada quatro pessoas do Rio de Janeiro têm algum tipo de deficiência ou algum tipo de mobilidade reduzida, seja motora ou intelectual. Além dos fatores congênitos, acidentes e disfunções, a violência urbana e o elevado percentual de idosos contribuem para manter o índice acima da média nacional.

Ainda segundo o estudo, que considera o último censo do IBGE, cerca de 25% da população carioca - equivalente a 6,32 milhões de habitantes - possui alguma deficiência.

### 2.3.1 Deficiência

Entende-se por deficiência “toda perda ou anomalia de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.” (Decreto 3.298/99).

- a) Tal terminologia se subdivide em três categorias principais, sendo elas: Deficiência mental, cognitiva: compreende indivíduos com limitação de conduta adaptativa, que apresentam funcionamento intelectual abaixo da média e/ou dificuldade em interação social. Pode ser leve, moderada, severa ou profunda;
- b) Deficiência visual, auditiva ou de linguagem, sensorial: a deficiência visual compreende indivíduos cegos, parcialmente cegos ou daltônicos; a

deficiência auditiva compreende indivíduos surdos ou parcialmente surdos; e a deficiência de linguagem compreende indivíduos que possuem a fala defeituosa ou problemas funcionais, como a gagueira e as desordens de fala. No caso da deficiência de linguagem, pode ser ocasionada por questões fisiológicas ou causas orgânicas, ou por distúrbios emocionais, neurais e sociais;

- c) Deficiência física / motora: compreende indivíduos que possuem limitação no próprio corpo, tendo sua locomoção e execução de atividades básicas, como caminhar ou se alimentar, prejudicada. Podem ocorrer em pessoas saudáveis, através de lesões permanentes, amputações ou ser congênita ou de nascença.

Além disso, há também a subdivisão de categorias para os casos de pessoas com deficiência, sendo elas:

- a) Superdotados / talentosos: compreende indivíduos com alto desempenho intelectual em relação à média observada;
- b) Distúrbios de aprendizagem: compreende indivíduos que apresentam dificuldades no processo de aprendizagem, incluindo deficiência de percepção, lesões cerebrais, dislexia, dentre outras condicionantes;
- c) Distúrbios de déficit de atenção: compreende indivíduos com hiperatividade e com déficit de atenção;
- d) Distrofia muscular progressiva: engloba todos os tipos de doenças que se caracterizam pela degeneração do tecido muscular, levando à falência respiratória;
- e) Lábio leporino: compreende indivíduos com má formação embrionária, e grande parte dos casos pode ser solucionada através de procedimentos cirúrgicos;
- f) Albinismo: ocasionado por um grupo de falhas genéticas que causam a diminuição da coloração dos pelos do corpo e da pele;
- g) Hidrocefalia: compreende indivíduos com excesso de liquor cefalorraquidiano dentro dos ventrículos cerebrais, o que compromete o desempenho intelectual e desenvolvimento.

Existem ainda os tipos de deficiência mental que podem ser prevenidas através do “teste do pezinho”, como a doença metabólica hereditária chamada

Fenilcetonúria, a doença causada pela falta de hormônios tireoidianos chamados Hipotireodismo Congênito, dentre outras.

A partir da década de 70, com a promulgação da Declaração dos Direitos das Pessoas com Deficiência, tem-se discutido acerca do termo utilizado para designar pessoas portadoras de deficiências e necessidades especiais. Cambiaghi (2007) escreve em seu livro “Desenho Universal: Métodos e Técnicas para Arquitetos e Urbanistas” que o termo pessoa deficiente foi definido para qualquer pessoa que, em decorrência de uma deficiência, congênita ou não, em suas capacidades físicas ou mentais, estivesse impossibilitada de cumprir sem ajuda total ou parcial, as exigências de uma vida individual e social normais.

O autor ainda acresce que em 1976 a Organização Mundial da Saúde (OMS) aprovou a publicação, em caráter experimental, da classificação suplementar de deficiências e desvantagens em um suplemento adicional e não mais como parte integrante da Classificação Internacional de Doenças (CID), ou seja, a deficiência deixou de ser classificada como uma doença e passou a ser classificado em três níveis:

- a) *Impairment* (deficiência) – se refere à alteração do corpo, de perturbação a nível orgânico;
- b) *Disability* (incapacidade) – referente à limitação no desempenho de certas atividades, de perturbação ao nível do usuário;
- c) *Handicap* (desvantagem) – se refere às dificuldades enfrentadas pelo deficiente, incluindo problemas de repressão, adaptação e interação a nível social.

E descreve que em 2001 foi aprovada a resolução WHA54, a qual “passou a ser utilizada como uma ferramenta de investigação para medir a qualidade de vida da pessoa com deficiência ou para verificar os fatores ambientais a que ela está sujeita”.

Levando em consideração a transição entre períodos e os eventos ocorridos nos últimos 60 anos, o termo utilizado para denominar os indivíduos com deficiência sofreu inúmeras alterações, gradativamente modificando sua conotação.

Por volta da década de 60, eram utilizados termos pejorativos, tais como “beneficiários inválidos”, “incapacitados” e “defeituosos”, os quais reduziam a vida do cidadão à invalidez e insignificância diante dos grupos e práticas sociais,

portanto, esses termos refletiram por muito tempo aspectos culturais arraigados, como a discriminação, a exclusão e a intolerância em relação à deficiência.

A partir da década de 80, o termo passou a ser “deficiente”, atribuindo ao indivíduo o valor de pessoa deficiente e posteriormente, a partir da década de 90, o termo foi alterado para “portador de deficiência”, modificando a condição do indivíduo através de um valor agregado e não mais como um valor que o definiria enquanto cidadão. Ou seja, o portador de deficiência tem a possibilidade de trabalhar seus inúmeros potenciais, de contribuir enquanto cidadão ativo na sociedade, sem estar subjugado ao valor de deficiente, visto vulgarmente como indivíduo limitado e/ou incapacitado. Concomitantemente, surgiu o termo “portador de necessidades especiais”, como uma tentativa de amenizar a palavra “deficiência”.

Atualmente a expressão pessoas com deficiência passou a ser referida por um número cada vez maior de adeptos. Essa expressão faz parte do texto da Convenção Internacional para Proteção e Promoção dos Direitos e Dignidade das Pessoas com Deficiência, elaborado pela ONU, em 2003. Os princípios básicos adotados para chegar a essa denominação foram: não esconder ou camuflar a deficiência; mostrar com dignidade a sua realidade; valorizar as diferenças e necessidades decorrentes da deficiência; combater neologismos que tentam diluir as diferenças e defender a igualdade entre as pessoas com deficiência a as demais em termos de direitos e dignidade; identificar nas diferenças todos os direitos que lhes são pertinentes e, a partir daí, encontrar medidas específicas para o estado e para a sociedade diminuírem ou eliminarem as chamadas restrições de participação.

## **2.4 Acessibilidade espacial**

Como se sabe, todos são iguais perante a lei, ou seja, os direitos dos cidadãos são os mesmos, porém o que muda são as condições para exercê-los. Dessa forma, é necessária a criação de condições para que estes se efetivem. Portanto, para que uma pessoa com deficiência possa exercer plenamente sua cidadania, se faz necessária à plena efetivação dos direitos humanos já reconhecidos.

É no âmbito municipal que estas ações incidem diretamente na vida da população, possibilitando que os ambientes se tornem acessíveis a todos, democratizando o acesso.

Nesse contexto, o acesso aos elementos que compõem o ambiente é fator a ser trabalhado no processo de planejamento das cidades. Assimilar o que de fato é acessibilidade torna-se fundamental para o alcance de uma cidade mais humana, onde toda a população possa conquistar sua plena cidadania.

Bahia et al. (1998, p. 12) divide a acessibilidade nas 5 categorias a seguir:

a) o acesso como capacidade de se chegar a outras pessoas - os seres humanos são entes sociais e o contato entre eles torna-se necessário para o bem-estar de todos. Esta é a visão dos espaços coletivos como cenário de trocas entre as diferentes pessoas;

b) o acesso às atividades chave - a acessibilidade surge como atributo imprescindível na sociedade, permitindo que todos possam desfrutar das mesmas oportunidades em: educação, trabalho, habitação, lazer, turismo e cultura;

c) o acesso à informação - a través da comunicação sensorial, reprodução dos significados da vida comum pelas formas, cores, texturas, sons, símbolos e signos expressos em cada espaço e mobiliário urbanos, é possível realizar um sistema de sinalização acessível a qualquer pessoa;

d) a autonomia, a liberdade e a individualidade - a acessibilidade pressupõe a liberdade de escolha ou a opção individual no ato de relacionar - se com o ambiente e com a vida. Basear-se na ideia que as pessoas portadoras de deficiência dependem da ajuda de terceiros gera situações constrangedoras e que somente perpetuam a segregação;

e) o acesso ao meio físico - o planejamento da cidade, analisando critérios de acessibilidade permitirá a construção de uma sociedade inclusiva, através da integração social e espacial das pessoas respeitando todas as suas diferenças.

Com o intuito de orientar as ações de avaliação e fiscalização dos edifícios públicos, Bins Ely, Dischinger e Piardi (2009) definiram os componentes de acessibilidade espacial em quatro categorias: orientação espacial, comunicação, deslocamento e uso. Conforme as autoras, “cada componente é constituído por um conjunto de diretrizes que definem características espaciais de forma a permitir a acessibilidade aos edifícios públicos e minimizar possíveis restrições”.

A orientação espacial está ligada à compreensão do espaço, permitindo, assim, que os usuários reconheçam a identidade de funções do espaço e definam



suas estratégias de deslocamento e uso. As condições de orientação dependem das configurações arquitetônicas e dos suportes informativos adicionais existentes, bem como das condições do indivíduo de tomar decisões e agir.

A comunicação refere-se às possibilidades de troca de informações interpessoais, ou troca de informações por meio da utilização de equipamentos de tecnologia assistiva, que permitam o acesso, a compreensão e o uso das atividades existentes.

O deslocamento faz referência às condições de movimento ao longo de percursos horizontais e verticais de forma independente, segura e confortável, sem interrupções e livre de barreiras.

O uso é obtido através da possibilidade de participação de todo e qualquer indivíduo nas atividades, podendo utilizar todos os ambientes e equipamentos.

De acordo com Andrade (2009), para que se obtenha a acessibilidade espacial, é necessário que se atenda aos componentes em sua totalidade. Cabe salientar que a ausência de um destes componentes resulta no comprometimento dos demais.

## **2.5 Desenho universal**

A acessibilidade de um local está relacionada à eliminação, em conjunto, das barreiras físicas e atitudinais. A elaboração de um desenho ou de um projeto sem barreiras está relacionada ao conceito de desenho universal. O desenho universal é um conceito que se estende a uma ampla diversidade de usuários que possam interagir com o ambiente construído.

De acordo com o decreto 5.296 (2004), o desenho universal é a concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente a todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

O princípio do desenho universal começou na década de 50, com projetos visando a inclusão das pessoas com deficiência. Na década de 70, a Europa e os Estados Unidos começaram a dar ênfase a soluções especiais por meio de normalizações e da integração social, dando origem ao “projeto acessível” e ao “projeto livre de barreiras”, proposto pelo arquiteto americano Michael Bednar. A

ideia era que a capacidade funcional de todas as pessoas seria realçada quando as barreiras físicas fossem removidas (Mendes, 2009).

Contudo, apenas na década de 80, surge o termo desenho universal criado pelo arquiteto conhecido como Ron Mace. O arquiteto acreditava que o desenho universal seria um estímulo à percepção das necessidades humanas permitindo projetar produtos que pudessem servir a todas as pessoas, independentemente de suas limitações ou habilidades (Mendes, 2009).

O desenho universal destina-se a qualquer pessoa e é fundamental para tornar possível à realização das ações essenciais praticadas na vida cotidiana, o que na verdade é uma consolidação dos direitos humanos, e não se aplica simplesmente para pessoas com deficiência. Leva em consideração as características humanas como: altura, peso, dimensão, idade, destreza, força entre outras.

Busca-se, por ele, garantir a acessibilidade a todos os componentes do ambiente e a todos os produtos concebidos no decorrer do processo projetual, evitando desta forma, a necessidade de ambientes e produtos especiais para pessoas com deficiência.

Moraes (2009) esclarece que o desenho universal é uma ferramenta importante para projetistas e é fundamentado em sete princípios:

- **Uso equitativo:** o projeto deve disponibilizar os mesmos recursos (ou equivalentes) de uso para todos os usuários, ou seja, é a característica do ambiente ou elemento espacial que faz com que ele possa ser usado por diversas pessoas, independente de idade e habilidade. Para ter o uso equitativo deve-se: propiciar o mesmo significado de uso para todos; eliminar uma possível segregação e estigmatização; e promover o uso com privacidade, segurança e conforto, sem deixar de ser um ambiente atraente ao usuário. Uma porta de acionamento automático por sensor é um exemplo de uso equitativo. Ela permite que todas as pessoas, independentemente de suas habilidades ou limitações, altas ou baixas, em cadeira de rodas ou não, entrem facilmente nos recintos;
- **Uso flexível:** os elementos do projeto devem atender a um largo alcance de preferências e habilidades das pessoas. Para tal, devem-se oferecer diferentes maneiras de uso, possibilitar o uso para destros e canhotos, facilitar a precisão e destreza do usuário e possibilitar o uso de pessoas com diferentes tempos de reação à estímulos;

- **Uso simples e intuitivo:** o projeto deve ser de fácil entendimento independente da formação, experiência, conhecimento, habilidades linguísticas e grau de concentração dos usuários, eliminando complexidades desnecessárias. Como exemplo deste princípio, é mostrado algo bem comum e que a grande maioria dos produtos traz: o manual de instruções com ilustrações. Esse tipo de informação visual extra facilita bastante a compreensão das instruções escritas contidas no manual, podendo também ser compreendida por pessoas analfabetas ou que desconheçam o idioma do manual;
- **Informação de fácil percepção:** o projeto comunica necessariamente informações efetivas ao usuário, independentemente das condições do ambiente e das habilidades sensoriais do usuário, maximizando a clareza das informações essenciais, disponibilizando várias técnicas e recursos utilizados por pessoas com limitações sensoriais, ou seja, as informações devem se apresentar em diferentes modos – visuais, verbais, táteis – fazendo com que a legibilidade da informação seja a maior possível, sendo percebida por pessoas com diferentes
- **Tolerância ao erro:** é uma característica que possibilita que se diminua ao máximo os riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais na utilização do ambiente ou elemento espacial. Para tanto, devem-se agrupar os elementos que apresentam risco, isolando-os ou eliminando-os, empregar avisos de risco ou erro, fornecer opções de minimizar as falhas, e evitar ações inconscientes em tarefas que requeiram vigilância;
- **Mínimo esforço físico:** o ambiente ou elemento espacial deve oferecer condições de ser usado de maneira eficiente e confortável com o mínimo de fadiga muscular do usuário. Para alcançar esse princípio deve-se: possibilitar que os usuários mantenham o corpo em posição neutra; usar força de operação razoável; minimizar ações repetidas; e minimizar a sustentação do esforço físico. Um exemplo corriqueiro de elemento que obedece a esse princípio é a maçaneta de porta tipo alavanca. Esse tipo de maçaneta possibilita a abertura da porta sem o uso das mãos, podendo ser acionada pelo cotovelo, dedo, apenas o braço, etc. Isso é muito útil quando

se está carregando coisas, ou até mesmo quando se tem alguma lesão na mão, onde essa precise ser imobilizada;

- Dimensão e espaço para aproximação e uso: essa característica diz que o ambiente ou elemento espacial deve ter dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, independente de tamanho do corpo, postura e mobilidade do usuário. Desta forma, deve-se: implantar sinalização em elementos importantes e tornar confortavelmente alcançáveis todos os componentes para usuários sentados ou em pé, acomodar variações de mãos e empunhadura, e por último implantar espaços adequados para uso de tecnologias assistivas ou assistentes pessoais.

De acordo com Vasconcelos (2011), torna-se evidente que a abrangência das concepções projetuais desenvolvidas dentro dos princípios do Desenho Universal além de propiciarem o desenvolvimento de projetos destinados a uma gama maior de usuários e a universalização de oportunidades de uso e interação com as formas concebidas, agregam ao projeto um valor imaterial e, ao seu autor, distinção e estilo, pelo seu comprometimento com valores sociais.

Dentro do conceito e dos princípios do Desenho Universal ou Universal Design, e da acessibilidade, surgem concepções projetuais desenvolvidas para um novo protótipo, que se apresenta como o ser humano em todas as fases da sua vida e em sua diversidade de condições físicas, mentais e sensoriais.

## **2.6 Barreiras físicas e atitudinais**

São consideradas barreiras físicas os elementos ou partes de edifícios, espaço urbano em geral ou quaisquer características do meio ambiente que configurem obstáculos que dificultem ou impeçam o livre acesso ou circulação de pessoas que sofrem de alguma incapacidade transitória ou permanente de movimentação, ou seja, pessoas com deficiência, gestantes, idosos, crianças, etc.

Para Mendes (2009), podemos dizer que qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação é chamada de barreira. De acordo com o Decreto 5.296 (2004), as barreiras são classificadas em:

- a) Barreiras urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
- b) Barreiras nas edificações: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo, e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar;
- c) Barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes; e
- d) Barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação.

De acordo com Moraes (2007), as barreiras também podem ser atitudinais, de informação e físicas. As barreiras atitudinais estão, principalmente, relacionadas ao preconceito.

Também são chamadas de barreiras invisíveis já que são barreiras estabelecidas na esfera social, em que as relações humanas centram-se nas limitações dos indivíduos e não em suas habilidades, dificultando sua participação na sociedade. Pode-se dizer que essa barreira envolve questões sociais, a partir do momento em que o indivíduo possa não ser aceito por aqueles que o cercam, e questões de igualdade, quando a pessoa não é tratada como igual, ou quando não lhe são ofertadas iguais oportunidades, sejam quais forem os motivos.

As barreiras de informação estão relacionadas com a comunicação e a sinalização, uma vez que são os elementos de informação adicionais (placas, mapas, sinais sonoros, etc.) e os elementos de informação verbais (interpessoais), que perturbam ou reduzem as possibilidades de obtenção da informação espacial desejada.

As barreiras físicas são de origem arquitetônica originárias de elementos físicos ou do desenho espacial que dificultam ou impedem a realização de atividades desejadas de forma independente causando diversos tipos de limitações. As barreiras físicas ainda podem ser fixas ou dinâmicas.

As barreiras físicas fixas são aquelas imóveis por um longo espaço de tempo, como postes, a maioria das cabines de telefone público, bancos de praça, etc.

As barreiras físicas dinâmicas são aquelas que se deslocam em curtos espaços de tempo, como veículos estacionados ilegalmente em passeios públicos,

equipamento de venda ambulante, como um carrinho de pipoca, posicionado de maneira incorreta em áreas de circulação de pedestres, etc.

Os projetos de arquitetura devem contribuir para minimizar as barreiras físicas que dificultam a acessibilidade, bem como fornecer subsídios exploratórios do ambiente informando previamente os caminhos a serem seguidos (Mendes, 2009). Os elementos e materiais utilizados na arquitetura podem estimular a percepção dos usuários para que eles utilizem outros potenciais de sensações e adquiram autonomia suficiente para exercer as suas atividades diárias.

## **2.7 Plano de mobilidade e acessibilidade urbana em áreas tombadas**

A elaboração de um plano de mobilidade e acessibilidade, além de obrigação legal para cidades com mais de 20 mil habitantes, é o momento ideal para se realizar uma leitura da realidade do município frente à questão da mobilidade, com todas as necessidades e os problemas que essa temática impõe aos espaços urbanos e, mais especificamente, aos espaços consagrados como patrimônio cultural. Mesmo que o município não tenha obrigação legal de elaborar o plano, as intervenções que visam a mobilidade e acessibilidade urbana devem ser planejadas e discutidas com a comunidade moradora. Os projetos e as obras de adequação às diretrizes de mobilidade e acessibilidade devem estar articulados com as intervenções de infraestrutura previstas, como abastecimento de água, esgotamento sanitário, pavimentação, drenagem e embutimento de fiação elétrica.

Da mesma forma, o plano de mobilidade deve estar articulado ao plano diretor, ao plano de habitação, à Lei de Uso e Ocupação do Solo, se houver. Isso significa que os planos devem ser compatíveis e articulados, com o objetivo de atender às necessidades para as quais eles foram elaborados e de maneira a viabilizar um melhor aproveitamento dos recursos públicos. A implantação de um plano de mobilidade deve seguir lógicas de implementação que considerem as dimensões política e social das ações propostas. Por exemplo, os anteprojetos devem focar as ações corretivas, de efeitos imediatos, baseadas nas respostas aos problemas detectados a partir das demandas contemporâneas. Além disso, as intervenções propostas nos anteprojetos, quando executadas, deverão ser objeto de monitoramento, avaliação e manutenção. Na elaboração dos projetos, deve ser observada a NBR 9050.

É necessário, também, ter em mente que não basta projetar rampas com inclinações adequadas, nem implantar elevadores com cabines bem dimensionadas. É preciso considerar o mobiliário urbano, as instalações de iluminação, o sistema de informação, de comunicação e a segurança de todo 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. O espaço urbano deve passar a ser visto a partir de outro olhar: a cidade, que é de todos, para todos. Uma cidade só tem garantida a mobilidade de seus cidadãos se estabelecerem uma coordenação entre as medidas para um transporte mais acessível e a concepção de um desenho urbano integral, sem barreiras, que tenha harmonia entre infraestrutura, espaços abertos, oferta de bons transportes coletivos e distribuição de estacionamentos adequados.

Outra experiência no âmbito do projeto urbanístico, com o objetivo melhorar a acessibilidade e a qualidade urbana, foi o Projeto Rio Cidade, promovido pelo município do Rio de Janeiro, em 1994. Esse projeto foi implantado como um programa do governo municipal e constituiu-se em um ambicioso plano de obras para reconstrução de áreas públicas. Foram escolhidos os principais eixos estruturadores da cidade e suas áreas próximas, em quatorze bairros. Através de concurso público, coordenado pelo Instituto Pereira Passos e organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, buscaram-se soluções para problemas comuns: tráfego e estacionamento caóticos, ocupação desordenada das calçadas, iluminação deficiente, colapso na rede de drenagem, mobiliário urbano sucateado, poluição visual e outras questões.

Quanto à demanda em relação à acessibilidade, o Centro de Vida Independente do Rio de Janeiro - CVI-Rio exerceu a supervisão. Foi escolhido um trecho chamado de rota acessível, que buscava o percurso acessível ininterrupto do pedestre com algumas intervenções: “a adequada localização das rampas de travessia, a compatibilização com os demais projetos de instalações, largura e declividade adequadas da rampa e o nivelamento entre a sarjeta. A pavimentação nivelada e antideslizante das calçadas, a liberação dos espaços nos passeios e junto às rampas. A garantia de interação com o novo mobiliário urbano: abrigos de ônibus, cabines telefônicas, lixeiras e caixas de correio, quiosques, jardineiras, estacionamentos.

## 2.8 Rota acessível

Rota acessível é o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações e de maneira que possa ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência (NBR 9050 da ABNT).

A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas, faixas de travessia de pedestre, rampas etc. E a rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevador etc. 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 ou não e para os meios de comunicação. Esse conceito é muito importante, pois pode viabilizar o acesso em cidades históricas. Significa a possibilidade de se adotar pelo menos um caminho contínuo e acessível de locomoção no espaço urbano e fruição do patrimônio.

Na sinalização para pessoas com deficiência visual, foi estudada a diferenciação de texturas no piso e elaborada normatização que se baseava em experiências da Espanha e Inglaterra. A equipe do CVI-Rio avaliou positivamente as intervenções, quando do término da implantação do Projeto Rio Cidade, com o aumento expressivo, principalmente, de pessoas em cadeiras de rodas nas ruas, nas áreas remodeladas. Com o passar dos anos, o trânsito aumentou, como se a acessibilidade fosse incorporada gradativamente ao dia a dia das pessoas às quais ela é pré-requisito necessário para viverem com dignidade.

Embora essas intervenções não tenham sido precedidas de um plano, foram importantes para a divulgação da importância da mobilidade e acessibilidade, além de possibilitarem alterações no espaço público que significaram o início de uma conscientização sobre a importância de tornar os espaços acessíveis a todos. Infelizmente, as intervenções não avançaram e os necessários serviços de manutenção não aconteceram.



### **3 Promoção e universalização da acessibilidade**

O ano era 1948 em um cenário pós segunda guerra mundial, quando a Organização das Nações Unidas - ONU promulgou a Declaração Universal dos Direitos Humanos, estabelecendo assim um marco inicial para a garantia do direito à cidadania de todas as pessoas. De acordo com Andrade (2009), a partir disso diferentes esforços foram iniciados mundialmente para garantir o direito igualitário para todos.

Passados vinte e sete anos após o fim da segunda guerra mundial, em 1975, foi criado, também pela ONU, a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes e em 1982 foi criado o Programa de Ação Mundial para as Pessoas com Deficiência. Programa esse que visava orientar os países membros da organização a respeito da política adotada em relação à equiparação de oportunidades das pessoas com deficiências.

E em 13 de dezembro 2006 a ONU aprovou o texto da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, que é um instrumento internacional cuja finalidade é proteger os direitos e a dignidade das pessoas com deficiência, onde os Estados participantes da Convenção são obrigadas a promover, proteger e assegurar o exercício pleno dos direitos humanos das pessoas com deficiência e assegurar que gozem de plena igualdade perante a lei.

Cambiaghi (2007) destaca no Quadro 1 os países que foram pioneiros em elaborar normas e legislação sobre acessibilidade.

#### **3.1 Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência da ONU e os países membros**

O propósito da Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência é promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente.

De acordo com a convenção “pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os

quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas”.

Canadá	1960	As normas de acessibilidade surgiram e estão incorporadas no Código Nacional de Edificações do Canadá, sendo embasadas principalmente nas normas aprovadas pelo ANSI
Estados Unidos	1961	Foi aprovada a norma de especificações para a construção de edificações e facilidades de acesso e utilização por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (“ <i>Specifications for Making Buildings and Facilities Accessible to and Usable by Physically Handicapped People</i> ”) do Instituto Nacional Americano de Padronização ( <i>American National Standards Institute – ANSI</i> ). Esta norma formou a base técnica para as primeiras leis do governo americano em matéria de acessibilidade, e é revisada a cada cinco anos.
	1968	Foi aprovada a ADA/ABA ( <i>ADA – Americans with Disabilities Act – e a ABA – The Architectural Barriers Act</i> ) – Norma norte americana de acessibilidade espacial, cuja revisão mais recente, ocorreu em 2004;
Alemanha	1972	O Comitê Alemão de Normalização aprovou a norma “Residências para pessoas em cadeira de rodas”; em 1974, o Comitê publicou a norma DIN 18024 sobre “Disposições construtivas para deficientes e idosos – Fundamentos de desenho de ruas, praças e passeios” e aprovou a norma “Residências para pessoas cegas e com visão subnormal”, e em 1976 publicou a norma “Edifícios públicos acessíveis”.
Japão	1973	O conceito de meio físico acessível foi incorporado em âmbito governamental, tendo sido melhor detalhado para projetos e construção civil nos anos de 1975 e 1976
Reino Unido	1978	Foi aprovada a norma técnica British Standard - BS5619, sobre código de boas práticas para o projeto de construção e de residências adequadas a pessoas com deficiência;
Suécia	1980	Foi publicado o Código Sueco de Construção, que considera as necessidades das pessoas com deficiência.

Quadro 1 - Países pioneiros em elaborar normas e legislação sobre acessibilidade.

Fonte: Própria

A referida convenção tem como princípios:

- a) O respeito pela dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência das pessoas;
- b) A não discriminação;

- c) A plena e efetiva participação e inclusão na sociedade;
- d) O respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade;
- e) A igualdade de oportunidades; a acessibilidade;
- f) A igualdade entre o homem e a mulher; o respeito pelo desenvolvimento das capacidades das crianças com deficiência e pelo direito das crianças com deficiência de preservar sua identidade.

Os Estados que fazem parte da convenção se comprometem a assegurar e promover o pleno exercício de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência, sem qualquer tipo de discriminação por causa de sua deficiência. Para tanto, os Estados Partes se comprometem a:

- a) Adotar todas as medidas legislativas, administrativas e de qualquer outra natureza, necessárias para a realização dos direitos reconhecidos na presente Convenção;
- b) Adotar todas as medidas necessárias, inclusive legislativas, para modificar ou revogar leis, regulamentos, costumes e práticas vigentes, que constituírem discriminação contra pessoas com deficiência;
- c) Levar em conta, em todos os programas e políticas, a proteção e a promoção dos direitos humanos das pessoas com deficiência;
- d) Abster-se de participar em qualquer ato ou prática incompatível com a presente Convenção e assegurar que as autoridades públicas e instituições atuem em conformidade com a Convenção;
- e) Tomar todas as medidas apropriadas para eliminar a discriminação baseada em deficiência, por parte de qualquer pessoa, organização ou empresa privada;
- f) Realizar ou promover a pesquisa e o desenvolvimento de produtos, serviços, equipamentos e instalações com desenho universal, que exijam o mínimo possível de adaptação e cujo custo seja o mínimo possível, destinados a atender às necessidades específicas de pessoas com deficiência, a promover sua disponibilidade e seu uso e a promover o desenho universal quando da elaboração de normas e diretrizes;
- g) Realizar ou promover a pesquisa e o desenvolvimento, bem como a disponibilidade e o emprego de novas tecnologias, inclusive as tecnologias da informação e comunicação, ajudas técnicas para locomoção, dispositivos e tecnologias assistivas, adequados a pessoas com deficiência, dando prioridade a tecnologias de custo acessível;

- h) Propiciar informação acessível para as pessoas com deficiência a respeito de ajudas técnicas para locomoção, dispositivos e tecnologias assistivas, incluindo novas tecnologias bem como outras formas de assistência, serviços de apoio e instalações;
- i) Promover a capacitação em relação aos direitos reconhecidos pela Convenção dos profissionais e equipes que trabalham com pessoas com deficiência, de forma a melhorar a prestação de assistência e serviços garantidos por esses direitos.

Em relação aos direitos econômicos, sociais e culturais, cada Estado Parte da convenção se compromete a tomar medidas, tanto quanto permitirem os recursos disponíveis e, quando necessário, no âmbito da cooperação internacional, a fim de assegurar progressivamente o pleno exercício desses direitos, sem prejuízo das obrigações contidas na Convenção que forem imediatamente aplicáveis de acordo com o direito internacional.

Na elaboração e implementação de legislação e políticas para aplicar a Convenção e em outros processos de tomada de decisão relativos às pessoas com deficiência, os Estados Partes deverão realizar consultas estreitas e envolverão ativamente pessoas com deficiência, inclusive crianças com deficiência, por intermédio de suas organizações representativas.

As disposições da Convenção se aplicam, sem limitação ou exceção, a todas as unidades constitutivas dos Estados federativos. Os Estados Partes reconhecem que todas as pessoas são iguais perante e sob a lei e que fazem jus, sem qualquer discriminação, a igual proteção e igual benefício da lei, proibirão qualquer discriminação baseada na deficiência e garantirão às pessoas com deficiência igual e efetiva proteção legal contra a discriminação por qualquer motivo.

A fim de promover a igualdade e eliminar a discriminação, os Estados Partes devem adotar todas as medidas apropriadas para garantir que a adaptação razoável seja oferecida, e todas as medidas específicas que forem necessárias para acelerar ou alcançar a efetiva igualdade das pessoas com deficiência não serão consideradas discriminatórias.

Para a conscientização da população, os Estados Partes se comprometem a adotar medidas imediatas, efetivas e apropriadas para conscientizar toda a sociedade, inclusive as famílias, sobre as condições das pessoas com deficiência e fomentar o respeito pelos direitos e pela dignidade das pessoas com deficiência, combater estereótipos, preconceitos e práticas nocivas em relação a pessoas com deficiência, inclusive aqueles relacionados a sexo e idade, em todas as áreas da vida,

e promover a conscientização sobre as capacidades e contribuições das pessoas com deficiência.

### 3.2 Repertório internacional

A Comunidade Europeia defende a algum tempo o desenvolvimento de políticas de mobilidade sustentáveis, que possui, dentre os principais objetivos: assegurar condições de acessibilidade e mobilidade para todas as pessoas, com segurança e confiabilidade.

A preocupação em tornar espaços públicos locais mais acessíveis é uma tendência que vem sendo seguida por muitas cidades. É claro que isso também é um desafio gigantesco, já que muitas das construções no continente europeu são extremamente antigas, algumas com mais de mil anos, ou seja, de quando nem se pensava em regras para acessibilidade.

Como mudanças estão a caminho, hoje em dia existe uma premiação organizada pela União Europeia que analisa o esforço de dezenas de cidades em remover as barreiras cotidianas no que diz respeito a transporte, infraestrutura, acesso a pontos turísticos, serviços, além da implementação de novas tecnologias com o intuito de facilitar a vida dos portadores de deficiência.

Em 2020, foi realizada a sexta edição dessa premiação, chamada de *Access City of the Year*, e o título de cidade europeia mais acessível ficou para Varsóvia, na Polônia. A cidade de Castellóde la Plana, na Espanha, e a cidade de *Skellefteå*, na Suécia, ficaram em segundo e terceiro lugar, respectivamente. Chania, na Grécia; Tartu, na Estônia, e Evreux, na França, receberam menção especial.

Durante dois anos consecutivos, Gotemburgo, na Suécia, foi a cidade campeã na premiação. O resultado se deve ao grande investimento do governo local em transportes, construção de casas equipadas, adequação de mais de 300 empresas para pessoas com deficiência, além da criação de parques e playgrounds com acessibilidade.

Em edições anteriores, levaram o primeiro lugar cidades como Ávila, na Espanha, Salzburg, na Áustria e Berlim, na Alemanha.

Entre outras cidades do continente que se destacam por sua acessibilidade está Estocolmo, na Suécia. Por lá, em 2010, as travessias de pedestres foram

reconstruídas com a implantação de rampas de acesso. Também foram desenvolvidos aplicativos para pessoas com deficiência visual, além de tornar as vias públicas mais seguras para essas pessoas.

Todas as estações de metrô oferecem elevadores, e os hotéis estão preparados para suprir as necessidades visuais, auditivas e de mobilidade dos seus hóspedes.

Roma é outra cidade que tem adaptado sua antiga arquitetura com a construção de rampas nas calçadas. O objetivo é facilitar o acesso a hotéis, restaurantes, galerias de arte, museus e igrejas. Por lá, todos os meios de transporte são acessíveis para cadeirantes.

Já em Londres, grande parte das ruas no centro da cidade têm rampas. Além disso, a maioria dos hotéis da cidade apresenta, pelo menos, 5% dos seus quartos adaptados para pessoas com mobilidade reduzida. As atrações turísticas da cidade também são bem acessíveis.

Nos Estados Unidos, a cidade de Nova Iorque foi listada pela AFB (Fundação Americana para Cegos) como um dos melhores lugares para se viver com deficiência visual no país. Segundo a instituição, a cidade tem um sistema de transporte público extremamente acessível, o que permite aos moradores chegarem com segurança a atividades sociais e culturais a qualquer momento.

Em Portugal, o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade – PNPA constitui um instrumento que define medidas que visam à melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos e, em especial, a realização dos direitos de cidadania das pessoas com necessidades especiais. Além das ações que pretendem sensibilizar a população quanto aos direitos à acessibilidade, o Plano propõe assegurar a acessibilidade no espaço público e no meio edificado. No caso específico de centros históricos, sugere disponibilizar apoio à realização de intervenções nos espaços públicos que possuem características específicas que impedem a realização de soluções convencionais. Propõe também promover a acessibilidade nos transportes urbanos e suas respectivas infraestruturas como estações, portos, aeroportos, rodoviárias. E, para as cidades de Lisboa, Porto, Coimbra e outras, cuja dimensão venha a justificar, transporte especial porta a porta para pessoas com deficiência mais severa e que não podem utilizar os transportes públicos coletivos regulares.

No âmbito do planejamento urbano, o Plano propõe definir metodologias e critérios para a avaliação das condições de acessibilidade nos espaços públicos e equipamentos coletivos, bem como para o desenvolvimento dos programas

municipais de acessibilidade. Propõe também considerar, na elaboração, revisão ou alteração de planos de urbanização, a avaliação qualitativa sumária dos espaços públicos e equipamentos coletivos quanto às condições de plena utilização e participação por parte de pessoas com necessidades especiais. O Decreto-Lei nº 163/06 define condições de acessibilidade para projetos e construções de espaços públicos, equipamentos coletivos e edifícios públicos e estabelece normas técnicas.

Quanto à mobilidade urbana de Portugal, foi definido em 2012, as Diretrizes Nacionais para Mobilidade, baseadas na política de mobilidade urbana da União Europeia. Entre as metas definidas como estratégias de desenvolvimento sustentável, está a valorização do patrimônio. Os municípios com mais de 50 mil habitantes têm obrigação de elaborar os planos de mobilidade e de transportes, sob pena de não acessar recursos financeiros estatais para investimento na respectiva área. Os planos devem ter coerência com o planejamento territorial e vigência de cinco anos.

Viana do Castelo é uma cidade localizada no norte de Portugal, com 90 mil habitantes deles, 38 mil em área urbana. A cidade teve intervenções de requalificação urbana nos últimos anos, especialmente no âmbito do Programa Polis. Além disso, Viana do Castelo está entre as quarenta cidades portuguesas selecionadas para a elaboração de planos de mobilidade urbana. As estratégias dos planos visam privilegiar o transporte coletivo, implantar o Estatuto da Cidade Sustentável, incentivar o transporte ferroviário e adotar soluções inovadoras para o transporte coletivo.

De acordo com Iphan (2014), o Programa Polis resulta da associação do Estado (Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente) e as câmaras municipais de várias cidades portuguesas, com o objetivo de intervir nas vertentes urbanísticas e ambientais para aumentar a atratividade das cidades.

O Estado contribui com 60% do capital e as autarquias locais com os restantes 40%. Os principais objetivos do programa são:

- Promover a multifuncionalidade;
- Revitalizar e requalificar as cidades com ações que contribuam para tal;
- Melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais, tais como frentes de rio, apoiando ações de requalificação;

- Aumentar os espaços verdes, as áreas de pedestres e diminuir o tráfego de automóvel no interior das cidades, apoiando iniciativas para esse fim.

Na cidade de Viana do Castelo, foi implantado o sistema de carros elétricos (micro-ônibus) para o transporte público no Centro Histórico, o que significa uma alternativa de baixo impacto ambiental, pois utiliza energia não poluente, com baixo ruído e de baixo custo, e é um sistema compatível com a largura das ruas. Implantou também estacionamentos subterrâneos, onde a população deixa seus carros particulares e circula pelos micro-ônibus, e foi criado um circuito de ciclovias, ao longo de cerca de dez quilômetros, que vai permitir a ligação do mar, do rio e da montanha à cidade.

Quanto as legislações em vigor para a promoção da acessibilidade, destacam-se a resolução da assembleia da república n.º 102/2014, de 23 de dezembro, que recomenda ao governo o cumprimento da legislação sobre acessibilidades e medidas mais eficazes para a eliminação de barreiras arquitetônicas, a resolução da assembleia da república n.º 103/2014, de 23 de dezembro, que incide sobre a eliminação das barreiras arquitetônicas pela garantia do direito de todos os cidadãos à mobilidade e à acessibilidade, e o Despacho normativo n.º 11/2016, de 28 de outubro que aprova a a linha de apoio ao turismo acessível e define as condições de candidatura.

De acordo com Iphan (2014), a França é um dos países europeus que mais cedo introduziram a obrigatoriedade de elaboração do PDU (Plano de deslocamento urbano) em sua legislação. O Plano de Nantes, aprovado em 2000, foi apontado pela Comissão Europeia como um exemplo de boas práticas e abrange 24 municípios e uma população total de cerca de 570 mil habitantes.

O plano definiu cinco objetivos primordiais: continuar com o desenvolvimento da mobilidade para todos; manter e desenvolver a acessibilidade a todas as centralidades; tender para um equilíbrio entre o transporte individual (50%) e os restantes modos de transporte (transporte coletivo: 18%; outros: 32%); desenvolver uma abordagem de gestão global da mobilidade; promover a participação dos diferentes atores envolvidos.

O texto legal belga define duas escalas de intervenção e dois instrumentos: a escala supra municipal, com o Plano Urbano de Mobilidade (instrumento de concepção e coordenação) e a escala municipal, para a qual define a figura de Plano



Municipal de Mobilidade ou o instrumento de planejamento. O Plano Municipal de Mobilidade visa orientar a organização e a gestão dos deslocamentos, do estacionamento e da acessibilidade geral, à escala municipal. Além de fazer um diagnóstico, o plano define objetivo e prioridades. Além disso, possui uma grande preocupação com a operacionalidade e apresenta medidas e recomendações para tal.

Define também a possibilidade de financiamento, tanto para a elaboração do Plano, como para a realização de estudos complementares e projetos resultantes do próprio plano.

O plano apresenta, entre outras propostas, a articulação da circulação multimodal no centro da cidade: reforço do papel da via circular, protegendo o centro da cidade do tráfego; enfoque nos pontos de entrada na cidade, por meio de medidas de “controle de acesso”, que permitem gerir a entrada de tráfego de automóvel no centro da cidade, dando prioridade a outros modos de transporte; reforço da rede de Transporte Coletivo – TC rodoviário, com a introdução de vias com corredores reservados e a implementação de sinalização luminosa que permite a atribuição de prioridade ao TC nas intersecções; elaboração de um programa ambicioso de recuperação do espaço, privilegiando os modos suaves de deslocação tanto de pedestres quanto de bicicletas.

No que se refere ao estacionamento no centro, foram adotadas medidas que penalizam o estacionamento de longa duração, em favor do estacionamento destinado a residentes e de curta duração. Foram criados parques de estacionamento na periferia do centro da cidade, com tarifas atrativas que promovem a transferência modal. Além disso, foi atribuída importância à participação da população, tendo sido desenvolvidas várias campanhas de divulgação e de sensibilização

### **3.3 Repertório nacional - Legado paraolímpico**

Em 2015, foi iniciado um conjunto de iniciativas para melhorar a acessibilidade na cidade do Rio de Janeiro, sede dos jogos paraolímpicos de 2016. Entre elas está o projeto Rotas Acessíveis, que adaptou para pessoas com deficiência o percurso de dez dos principais pontos turísticos da cidade. Foram instalados 4.000 m<sup>2</sup> de calçadas acessíveis e 5.831 m<sup>2</sup> de pavimento em concreto

nos acessos ao Pão de Açúcar, Praça XV, Paço Imperial, Cinelândia, Praia de Copacabana, Praia da Barra da Tijuca, Corcovado, Jardim Botânico, Vista Chinesa e Mesa do Imperador.

De acordo com divulgação feita pela Prefeitura do Rio de Janeiro, o município realizou ainda obras de nivelamento de vias e calçadas; instalação de rampas e piso tátil; retiradas de interferências no passeio, como frades e bancos; e a readequação de vagas de estacionamento e pontos de ônibus. Além disso, a prefeitura do Rio instalou cerca 350 rampas e 150 passagens rebaixadas em calçadas. Tendo suas localizações definidas em parceria com a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e com a Empresa Olímpica Municipal, sendo próximas às rotas acessíveis e no acesso aos equipamentos olímpicos. Totalizando investimentos de aproximadamente R\$ 3,5 milhões.

As melhorias abrangeram ruas de 57 bairros das Zona Norte e Oeste, por onde passou o projeto de urbanização Bairro Maravilha, que até 2016 instalou quase 9.000 rampas de acessibilidade nas calçadas; 326 veículos e 102 estações dos BRTs Transoeste e Transcarioca, que recebem cerca de 550 mil pessoas por dia; 18 Vilas Olímpicas, que recebem 3.000 alunos com deficiência em 50 atividades; seis Centros de Referência de Pessoas com Deficiência, localizados em Irajá, Vila Isabel, Santa Cruz, São Conrado, Centro e Campo Grande, com mais de 2.000 mil atendimentos por mês; requalificação urbana do entorno das instalações olímpicas, como o Sambódromo, o Parque Olímpico e o Estádio Olímpico (Engenhão); e o aumento do número de quartos de hotéis acessíveis na cidade (cerca de mil).

Em setembro de 2015, o presidente do Comitê Paraolímpico Internacional, Sir Philip Craven, visitando as instalações paraolímpicas do Rio, elogiou a acessibilidade em alguns pontos turísticos e o trabalho realizado no Centro de Referência da Pessoa com Deficiência de Santa Cruz, que comparou ao serviço prestado em outras cidades do mundo:

- “O Rio de Janeiro está no caminho certo. Visitei o Centro de Referência da Pessoa com Deficiência de Santa Cruz e, para mim, acessibilidade é quando um pai pode levar o filho a um centro daquela qualidade sem ter que fazer um pré-agendamento. Basta chegar e será atendido. Nunca vi isso em nenhum outro lugar do mundo. O Pão de Açúcar e o Corcovado já são bastante acessíveis e, agora, vão melhorar ainda mais”.

### 3.3.1 Instalações esportiva

#### 3.3.1.1 Parque olímpico

Coração dos Jogos de 2016, o Parque Olímpico foi projetado e executado 100% acessível e recebeu competições de nove modalidades paraolímpicas (de um total de 23 que foram disputadas nos Jogos de 2016): basquete em cadeira de rodas, bocha, ciclismo (pista), futebol de 5, golbol, judô, natação, rúgbi em cadeira de rodas e tênis em cadeira de rodas. A acessibilidade foi um dos requisitos do edital do concurso para a escolha do projeto do Parque Olímpico Rio 2016. De forma que o projeto vencedor deve atender de forma igualitária todos os espectadores, com ou sem deficiência, para que tenham a mesma experiência dos Jogos.

O acompanhamento dos critérios de acessibilidade, que começou na elaboração do projeto, evoluiu contando com um sistema rigoroso de monitoramento, testes com protótipos, escolhas específicas de materiais e preocupação com o tipo de execução em favor da acessibilidade. No caso dos protótipos, após instalação, teste e análise, foi feita uma avaliação que em alguns casos resultou na troca de materiais.

O projeto das áreas comuns e das instalações esportivas do Parque Olímpico inclui rotas acessíveis, com distâncias, rampas e inclinações ideais, elevadores, guias de balizamento, guarda-corpos e corrimãos adequados aos requerimentos voltados às pessoas com deficiência, além de banheiros adaptados, comunicação e sinalização tátil, espaços para pessoas em cadeira de rodas nas arquibancadas e assentos destinados a obesos, cegos e com mobilidade reduzida.

Com boa visibilidade, os assentos acessíveis foram distribuídos em níveis e setores, de acordo com a especificidade da arquitetura de cada arena do Parque Olímpico de maneira a garantir conforto, segurança e autonomia. As arenas também contam com espaços para os cães-guias, identificados, e imediatamente ao lado de seus donos, uma iniciativa nova no Brasil, sugerida pelo Comitê Paraolímpico Internacional. Além disso, existem áreas específicas de resgate para pessoas em cadeira de rodas nas arenas, para garantir a segurança e o socorro a essas pessoas quando as rotas de fuga incluem escadas.

Os banheiros coletivos são adaptados para pessoas de baixa estatura e com mobilidade reduzida – os reservados têm porta que abre para fora e espaço maior entre a porta e o vaso sanitário. Os banheiros e vestiários exclusivos para pessoas com deficiência contam com barras de apoio, espaço livre para transferência de cadeira de rodas para o vaso sanitário, louça ajustada à altura e um botão de segurança para a solicitação de ajuda com sinais sonoros e visuais, dispositivo ainda pouco utilizado no Brasil.

Nas arenas existem também, banheiros extra acessíveis – que têm medidas superiores aos banheiros acessíveis, com 3x3 metros. Esses banheiros contam com uma maca em seu interior, possibilitando melhor acesso a pessoas muito debilitadas.

### **3.3.1.2 Complexo esportivo de Deodoro**

O Complexo Esportivo de Deodoro, onde foram realizadas quatro modalidades paraolímpicas (tiro esportivo, hipismo, esgrima e futebol de 7), também teve o mesmo cuidado com acessibilidade do Parque Olímpico, além de requalificação das áreas vizinhas no padrão Bairro Maravilha e do Asfalto Liso, com 224 mil m<sup>2</sup> de asfaltamento, 63 mil m<sup>2</sup> de calçadas em concreto e 5 mil m<sup>2</sup> de rede de drenagem. As intervenções também promoveram a urbanização do trecho da Avenida Brasil entre as estradas da equitação e a Avenida Marechal Alencastro.

### **3.3.2 Social**

#### **3.3.2.1 Centro de referência da pessoa com deficiência**

A cidade do Rio de Janeiro conta com seis Centros de Referência da Pessoa com Deficiência (CRPD): Irajá, Santa Cruz, Campo Grande, Vila Isabel, São Conrado e Centro, que realizam mais de 2.000 atendimentos por mês. O objetivo dos espaços é promover a inserção das pessoas com deficiência na sociedade, além de melhorar sua qualidade de vida. Os espaços atendem pessoas com deficiência auditiva, visual, física e mental e são compostos por ambientes amplos que seguem a lei de acessibilidade universal (conforme ABNT NBR 9050), com pisos táteis de alerta e direcional, rampas com corrimãos e banheiros adaptados.

As unidades são equipadas com salas de oficinas, informática, convivência e fisioterapia, vestiários, assistência social, consultórios médicos, fonoaudiologia, terapia ocupacional, psicologia e auditório. Há atividades de musicoterapia, teatro, dança, oficina de artesanato e aulas de diferentes modalidades esportivas, como futebol, basquete em cadeira de rodas, vôlei, bocha, judô e natação.

Com o objetivo de integrar a pessoa com deficiência à sociedade e auxiliar nas tarefas do dia a dia, o CRPD conta com uma sala de Apartamento Modelo, onde o paciente aprende a executar tarefas diárias como cozinhar, vestir-se e cuidar da higiene e da arrumação do local com mais autonomia e independência. O atendimento é feito por um terapeuta ocupacional e um auxiliar de reabilitação. Para recriar o cotidiano dos usuários, o lugar possui cozinha, sala, banheiro e quarto. Outro serviço oferecido é a tecnologia assistiva, que contribui para uma melhor comunicação das pessoas com deficiência. As unidades de Campo Grande e Vila Isabel contam ainda com creches inclusivas que possibilitam que os usuários realizem a reabilitação no próprio local, facilitando a vida das famílias e colaborando na evolução das crianças.

### **3.3.2.2 Rio em forma especial**

O Rio em Forma Especial é um programa de estímulo à atividade física com núcleos exclusivos para pessoas com deficiência. O programa atende a cerca 150 pessoas e oferece modalidades como basquete, futebol, ginástica e judô. As atividades esportivas oferecidas no projeto ajudam a melhorar a saúde física e também atuam como ferramentas de desenvolvimento de habilidades psicossociais, como o desenvolvimento da autoconfiança, do autocontrole, a diminuição da ansiedade e a promoção do senso de equipe, além da sociabilização dos participantes. Além disso, o rendimento escolar das crianças participantes apresenta significativas melhoras.

### **3.3.2.3 Academia ao ar livre**

A Praça do Lido, em Copacabana, foi o primeiro ponto da cidade a contar com o novo modelo do sistema de equipamentos de ginástica ao ar livre. O principal diferencial do projeto, é que ele permite o uso por pessoas com deficiência. O design

diferenciado, inspirado nos aros olímpicos, é outra novidade das novas academias. A tendência é que as academias já existentes não saiam de circulação e que os novos modelos sejam implantados em novos pontos do Rio.

### **3.3.3 Mobilidade**

#### **3.3.3.1 BRTs**

Os dois corredores de BRT em funcionamento – Transoeste e Transcarioca – atendem 550 mil pessoas por dia, num percurso de 91 km. Os corredores têm capacidade de atender todo tipo de passageiro. Os veículos são acessíveis: param no mesmo nível das estações, têm pisos antiderrapantes e sinalização sonora indicando as estações seguintes para pessoas com deficiência visual; e têm sinalização visual para pessoas com deficiência auditiva. Os veículos possuem espaços exclusivos para pessoas em cadeira de rodas, com a proteção necessária, além de assentos para pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes e pessoas com cão-guia. As estações foram projetadas com rampas de acesso e piso tátil, além de catracas específicas para pessoas com deficiência e área de espera com acessibilidade.

#### **3.3.3.2 VLT**

O modelo escolhido para o VLT carioca é 100% acessível e alia alta tecnologia, segurança e acessibilidade diferenciada. O piso é 100% baixo, com acesso para cadeirantes. As estações e paradas ficam a 20 cm de altura e possuem rampas suaves e antiderrapantes que facilitam o acesso. Cada plataforma dispõe de acesso nas extremidades e linha de piso podotátil (próprio para deficientes visuais) em toda a sua extensão. Os veículos têm espaços especiais para cadeiras de rodas com cinto de segurança, e as estações tem painéis de mensagens e sonorização.

### **3.3.4 Intervenções urbanas**

#### **3.3.4.1 Bairro maravilha**

Implantado em 2009, o Programa Bairro Maravilha é conhecido por mudar a cara dos bairros e levar acessibilidade às zonas Norte e Oeste, elevando a qualidade de vida dos moradores. As intervenções incluem pavimentação, implantação de sistemas de esgoto, drenagem, construção de rampas e calçadas e plantio de árvores. Desde que foi criado, o Bairro Maravilha já instalou 8.972 rampas nas travessias.

As rampas possibilitam melhor locomoção para pessoas com mobilidade reduzida, pessoas em cadeira de rodas, idosos e pessoas com carrinhos de bebê.

### **3.3.4.2 Porto Maravilha**

No Porto Maravilha, a preocupação com pessoas com mobilidade reduzida, em cadeira de rodas, idosos e com carrinhos de bebê levou à adoção de parâmetros especiais para assegurar o bem-estar da população local e de visitantes dos jogos olímpicos e paraolímpicos com a criação, entre outras coisas, de novas vias com calçadas mais largas e confortáveis, assim como a ampliação da oferta de áreas para pedestres. Todas as travessias na área do Porto Maravilha são rebaixadas e todas as vias que já passaram por obras ganharam piso tátil, indicado para facilitar o acesso de deficientes visuais. Nas exclusivas para pedestres, o modelo adotado é o de travessias elevadas, também conhecido como *traffic calming* (quando o piso da via é elevado para equiparar-se ao nível da calçada).

### **3.3.5 Turismo**

#### **3.3.5.1 Acomodações**

Para aumentar a oferta de quartos de hotéis no Rio de Janeiro, a Prefeitura lançou, em novembro de 2010, um pacote de incentivos para a rede hoteleira para aumentar a oferta de quartos na cidade. A meta para 2016 era de 27 mil quartos, porém foram criados cerca 37 mil novos quartos. Os novos quartos de hotéis foram construídos de acordo com a Lei Municipal 94, de janeiro de 2009, que exige que os projetos tenham pelo menos 5% de quartos acessíveis.

### 3.4 Normas e legislações para promoção e garantia de acessibilidade no Brasil

Pessoas com deficiência são, antes de mais nada, PESSOAS. Pessoas como quaisquer outras, com protagonismos, peculiaridades, contradições e singularidades. Pessoas que lutam por seus direitos, que valorizam o respeito pela dignidade, pela autonomia individual, pela plena e efetiva participação e inclusão na sociedade e pela igualdade de oportunidades, evidenciando, portanto, que a deficiência é apenas mais uma característica da condição humana. (Convenção dos direitos das pessoas com deficiência, 2012).

Dessa forma, a convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi incorporada à legislação brasileira em 2008. Sendo ratificada com equivalência de emenda constitucional, nos termos previstos no Artigo 5º, § 3º da Constituição brasileira, e, de acordo com Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (2012) quando o fez, reconheceu um instrumento que gera maior respeito aos Direitos Humanos.

No tocante ao direito à cidadania, pode-se dizer que um dos grandes avanços da sociedade brasileira veio através da constituição federal de 1988. O artigo 5º da Magna Carta garante que “[...] todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...]” (BRASIL, 1988). Porém, somente em 1989 foi ratificado através da Lei no 7.853 o direito à possibilidade de integração das pessoas com limitações na cidade, a partir da eliminação de barreiras de acesso às ruas. Esta lei é regulamentada pelo decreto no 3.298, de 1999, que de acordo com Andrade (2009), visa garantir e estimular o acesso das pessoas à cultura e ao turismo, entre outros.

Neste aspecto, superveio a lei federal 10.098/2000, estabelecendo normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, dispondo em seu capítulo IV sobre a acessibilidade em edifícios públicos, onde no seu artigo 11 declara que:

Art. 11. A construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.



Quanto à legislação brasileira que trata de acessibilidade, Cambiaghi (2007) salienta que o Brasil possui uma das mais avançadas legislações que contemplam a acessibilidade de maneira ampla, envolvendo diversos setores. Desde o ano 2000, a Lei Federal nº 10.098 estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras arquitetônicas e obstáculos nos espaços.

Regulamentando a lei 10.098/00, editou o governo federal o decreto 5.296/04, que “estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências” (BRASIL, 2004). Em seus artigos 16 e 19, a lei 10.098/00 estabelece que:

Art. 16. As características do desenho e a instalação do mobiliário urbano devem garantir a aproximação segura e o uso por pessoa portadora de deficiência visual, mental ou auditiva, a aproximação e o alcance visual e manual para as pessoas portadoras de deficiência física, em especial aquelas em cadeira de rodas, e a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas da ABNT.

Art. 19. § 1º No caso das edificações de uso público já existentes, terão elas prazo de trinta meses a contar da data de publicação deste decreto para garantir acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

A ABNT NBR 9050, de 2004, foi desenvolvida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas e “[...] estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade” (p.9). A primeira edição desta norma surgiu no ano de 1985, e já passou por duas atualizações, em 1994 e 2004.

Mais recentemente foi criado o estatuto da pessoa com deficiência, ou Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei Nº 13.146, de 6 de julho de 2015) que visa a inclusão social e a cidadania plena e efetiva dos cidadãos. Onde em seu artigo 10 caput e parágrafo único estabelece que:

Art. 10. Compete ao poder público garantir a dignidade da pessoa com deficiência ao longo de toda a vida.

Parágrafo único. Em situações de risco, emergência ou estado de calamidade pública, a pessoa com deficiência será considerada vulnerável, devendo o poder público adotar medidas para sua proteção e segurança.

Existem também diversas leis federais que abordam sobre a questão da acessibilidade.

Abaixo são listadas algumas delas:

Lei nº 7.405/85	Torna obrigatória a colocação do "Símbolo Internacional de Acesso" em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência;
Lei nº 7.853/89	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;
Lei nº 8.899/94	Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual;
Lei nº 10.048/00	Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências;
Lei nº 10.098/00	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 nº 10.226/01	Determina a expedição de instruções sobre a escolha dos locais de votação de mais fácil acesso para o eleitor deficiente físico;
Lei nº 11.126/05	dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.
Lei nº 13.146/16	Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da pessoa com deficiência)

Quadro 2 - Leis federais que abordam sobre a questão da acessibilidade

Fonte: Própria

Além da Constituição Federal e das leis federais ainda existem: os Decretos Federais, as instruções normativas, normas de serviço, Portarias Ministeriais, Portaria Interministerial, entre outras.

Observa-se que todas as normas criadas em um período de aproximadamente 20 anos propõem melhorar a qualidade de acesso e a inclusão dos deficientes nos ambientes e atividades comuns, como por exemplo, a utilização do transporte público para a garantia da mobilidade ou a utilização de aeronaves e elevadores com instalações adequadas;

Em 2000 é publicada a lei 10.048/00, que se destaca pela prioridade de atendimento aos deficientes e de implementação de acessibilidade nos automóveis nacionais. Neste caso, tal medida indica a preocupação com a mudança de

comportamento da população, em entender e apoiar o atendimento preferencial e a utilização do transporte público por deficientes. No mesmo ano é criada a lei 10.098/00, a qual estabelece critérios para a aplicação de acessibilidade em edificações públicas, privadas, espaços de uso coletivo, sistemas de comunicação, e outros.

Em 2003 é lançado o Estatuto do Idoso, o qual também exige a garantia de ir e vir nos passeios públicos, nas habitações adequadas e a reserva de assentos preferenciais nos transportes públicos. No mesmo ano é criado o Ministério das Cidades, que colaborou para a discussão acerca da acessibilidade e criou o Programa Brasil Acessível.

Em 2004 houve nova revisão da NBR9050, incorporando “novas tecnologias, produtos e indicadores técnicos” e tem seu título modificado para Acessibilidade a edificação, mobiliário, espaços e equipamentos, “não mais focado nas pessoas com deficiências, mas numa acessibilidade para todos reforçando o conceito de desenho universal”. Ou seja, suas exigências passam a abranger unidades autônomas, condomínios verticais e horizontais, especialmente em seus espaços de uso comum.

No mesmo ano foi elaborada outra norma, a NBR 16001:2004 – Responsabilidade social – Sistema de Gestão – Requisitos, responsável por “estabelecer requisitos mínimos relativos a um sistema de gestão da Responsabilidade Social, permitindo à organização formular e implementar uma política e objetivos que levem em conta as exigências legais, seus compromissos éticos e sua preocupação com a promoção da cidadania e do desenvolvimento sustentável, além da transparência das suas atividades.

Em 2005 foram elaboradas outras três normas, sendo elas a NBR15250: 2005 – Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário, NBR 15290:2005 – Acessibilidade em comunicação na televisão e NBR 15320:2005 – Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário; Em 2006 foi elaborada outra norma, NBR 15450:2006 – Acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário; Em 2007 é publicado o Decreto 5296/04, que regulamenta as duas leis federais e determina prazos para a aplicação da acessibilidade nas edificações públicas e em 2008, para as edificações de uso privado; Em 2008 foram lançadas outras duas normas, NBR 15570:2008 – Transporte – Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros e NBR 15599:2008 – Acessibilidade – Comunicação na Prestação de

Serviços. Nota-se que ambas abrangem outras disciplinas diferentes de Arquitetura, tais como Desenho de Produto, Tecnologia da Informação e Desenho Industrial. No mesmo ano, a Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi incorporada à legislação brasileira, a fim de garantir a equiparação de oportunidades entre deficientes e cidadãos comuns.

Em 2016 entra em vigor a Lei Brasileira de Inclusão (Estatuto da Pessoa com Deficiência), que visa garantir direitos à acessibilidade, educação, saúde, participação social e política, além de aplicar punições a condutas discriminatórias. Nota-se, portanto, a existência de diversos documentos, normas, leis, decretos e estatutos responsáveis por fiscalizar e especificar a aplicação da acessibilidade nos espaços públicos e edificados, em prol da inclusão social, da recuperação de vínculos entre grupos, do sentido de pertencimento ao local e à sociedade e, principalmente em respeito à diversidade humana. Identidade e “Consciência Existencial” Ao longo dos últimos anos ocorreram mudanças em relação à estigmatização social da pessoa com deficiência, sendo a principal delas caracterizada pela transferência da responsabilidade única da família e do próprio portador ao setor social e coletivo.

BRASIL (1999) estabelece que sob Decreto nº 3.298/1999 que trata acerca da “Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência” abordando diferentes aspectos sobre a temática no art. 2º, que dentre os direitos básicos da pessoa com deficiência estão a educação e acesso a edificações públicas. O art. 5º, I do referido documento consta o “desenvolvimento de ação conjunta do Estado e da sociedade civil, de modo a assegurar a plena integração da pessoa portadora de deficiência no contexto socioeconômico e cultural”.

No ano de 2000, a Lei nº 10.098/2000 inova ao estabelecer normas para promoção da acessibilidade a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Logo no art. 1º da Lei, a acessibilidade é anunciada com a supressão de obstáculos na construção e reforma de edifícios.

No art. 2º da Lei nº 10.098 é descrita as definições para importantes conceitos abordados, como “acessibilidade”, “barreiras”, “barreiras arquitetônicas nas edificações”, “pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida” e “ajudas técnicas”. O capítulo IV disciplina a acessibilidade nos edifícios públicos ou de uso coletivo. Em seu art. 11, dispõe que a construção, ampliação ou reforma de edifícios de uso coletivo sejam ou se tornem acessíveis às pessoas com

deficiência ou com mobilidade reduzida, estabelecendo princípios de acessibilidade. Dentre os princípios de acessibilidade à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, a Lei nº 10.098, art. 11, I-IV

BRASIL (2000) estabelece que reserva de vagas no estacionamento próximas ao acesso de circulação transeunte; ao menos um acesso ao interior das edificações livre de barreiras arquitetônicas; no mínimo, uma via de comunicação acessível horizontal e vertical entre as dependências internas e externas ao edifício; um banheiro, ao menos, com equipamentos e acessórios acessíveis. A Lei nº 10.098 ainda define a criação de espaços específicos para pessoas com deficiência auditiva, visual ou usuários de cadeiras de rodas bem como o acompanhante em lugares reservados nas salas de aula. O que pode parecer contraditório aos princípios do desenho universal ou ideia de construções acessíveis a todos, sem ambientes segregadores.

BRASIL (2001) no Decreto nº 3.956 de 2001 promulga a “Convenção Interamericana para a eliminação da discriminação contra pessoas portadoras de deficiência”. No documento, há explícita afirmação de que a deficiência não deve ser elemento que dificulte/impossibilite o acesso aos mesmos direitos que os demais cidadãos. No decreto, percebe-se o conceito de deficiência numa perspectiva social, ou seja, não-centrada na pessoa. Também no Decreto nº 3.956 art. 1º define-se o termo discriminação, enfatizando palavras como “exclusão”, “restrição baseada na deficiência”, “antecedente ou consequência de deficiência” que impeçam ou anulem os direitos das pessoas com deficiência e suas liberdades. O texto aponta medidas de acessibilidade física em edifícios com a eliminação de obstáculos arquitetônicos, de modo a facilitar o acesso de Pessoas com deficiência, já observadas na legislação anterior.

Com relação à deficiência física, a Portaria prevê: eliminação de barreiras arquitetônicas reserva de vagas em estacionamentos; construções de rampas com corrimãos ou de elevadores; “adaptação” de banheiros, lavabos, bebedouros e telefones públicos.

No Decreto nº 5.296/2004 regulamentada pelas leis 10.048 e 10.098/2000, que estabelece um conceito-chave para o entendimento da acessibilidade a barreira. Assim, as barreiras são “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação”. Ou seja, as barreiras

estabelecem o contrário da acessibilidade, caminham na formação do inacessível, segregador, excludente.

As edificações de uso público são administradas por entidades da administração pública, direta ou indireta, ou empresas prestadoras de serviços públicos, destinadas à população em geral: as de uso privado são destinadas à habitação, unifamiliares ou multifamiliares. Edificações de uso coletivo são destinadas às atividades comerciais, hoteleiras, culturais, esportivas, financeiras, turísticas, recreativas, sociais, religiosas, industriais, de saúde e educativas. Na NBR 9050, o guia de roteiros práticos de acesso a museus, arquivos e bibliotecas, destaca que esses espaços educativos e culturais [...] devem disponibilizar o mais amplo acesso aos seus edifícios e acervos, atuando como espaços de fruição, conhecimento, autoconhecimento e afirmação da identidade sociocultural de todos os seus frequentadores. (ABNT, 2004, p. 12).

Portanto, barreiras nas edificações obstaculizam o acesso físico ao espaço, o que dificulta ou impede a experiência de estar e acessar ao conhecimento garantindo nesse lugar. Essa impossibilidade criada pela ausência de estrutura gera a insatisfação nos espaços e inviabiliza a identificação do sujeito com o meio físico.

O Decreto nº 5.296/04 vem regulamentar duas Leis: a de nº 10.048/2000, sobre prioridade de atendimento, e a Lei nº 10.098/2000, sobre a promoção de acessibilidade. Como pode se verificar no texto do Decreto que se refere à acessibilidade. Visando promover a acessibilidade nas demais esferas, o art. 14 fica determinado que esta deva ser orientada pelas normas da ABNT e legislação dos Estados, Municípios e Distrito Federal.

### **3.5 Patrimônio histórico e cultural**

A origem do termo patrimônio vem da palavra Pater, que significa pai ou paterno. Representava os bens de herança que são transmitidos aos filhos. A ideia de preservação do patrimônio tem origem na Revolução Francesa, tendo surgido por razões práticas. Com a extinção da monarquia, os bens da Coroa passam para o Estado, assim como as propriedades do Clero e da Igreja. Juntam-se ainda os bens dos emigrados, ou seja, aristocratas que abandonaram a França revolucionária.

[...] para assegurar no país a herança do povo francês, que poderia ser extraviada pelos emigrados e fugitivos da revolução e deter o vandalismo às obras e

monumentos, foi criada a ideia de patrimônio nacional, na qual os monumentos seriam a identidade nacional e a unificação da nação, e, através deles, a sociedade se reconheceria. (Guimarães, 2011, p. 20).

Esse modelo de preservação conduzido como política do Estado francês foi o que influenciou outros países, a exemplo do Brasil, quando estruturou sua política de preservação cultural, na década de 30 do século XX. (Camargo, 2002, p.19).

De acordo com Dias (2006) patrimônio cultural significa:

[...] é considerado, atualmente, como um conjunto de bens materiais e não materiais, que foram legados pelos nossos antepassados e que, em uma perspectiva de sustentabilidade, deverão ser transmitidos aos nossos descendentes, acrescidos de novos conteúdos e de novos significados, os quais, provavelmente, deverão sofrer novas interpretações de acordo com novas realidades socioculturais. O patrimônio cultural é composto por elementos tangíveis e intangíveis – tradições, literaturas, língua, artesanato, dança, gastronomia, manifestações religiosas, objetos e materiais históricos, arquitetura etc. – tanto do passado quanto do presente, os quais, no seu conjunto, caracterizam um agrupamento social, um povo, uma cultura. (Dias, 2006, p.68).

De acordo com Reis (2009), o patrimônio cultural poderá sofrer transformações e outras interpretações, uma vez que novos significados, realidades e necessidades se impõem à vida em sociedade. Edifícios de valor histórico e artístico sofreram e vêm sofrendo, ao longo dos anos, transformações provocadas por intervenções que buscam adaptá-los à vida contemporânea e/ou adequá-los a novos usos. A tecnologia evolui com rapidez e o patrimônio edificado que possui uso específico, para acompanhar as exigências da vida atual, sofre adaptações que, na maioria das vezes, alteram suas características originais, causando perdas de valor histórico e artístico. Essas intervenções referem-se à instalação de novos e avançados sistemas elétricos, hidráulicos, de telecomunicações, equipamentos de circulação vertical, de controle da temperatura ambiental, de combate a incêndio e, mais recentemente, dos equipamentos de acessibilidade a pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida.

Ainda segundo Reis (2009) “muitos desses edifícios são utilizados como equipamentos turísticos: museus, hotéis, galerias de arte, lojas, centros de arte e artesanato. A introdução de novos equipamentos tecnológicos pode descaracterizar edifícios de valor histórico, mas projetos de restauração do patrimônio planejados de maneira coerente, equilibrando os princípios de acessibilidade universal com os

conceitos da conservação e restauro atuais podem prever a implantação desses novos equipamentos sem alterar significativamente o valor desse patrimônio.

### **3.5.1 Normas e legislações para proteção de patrimônios históricos no Brasil**

A NBR 9050, em sua terceira edição, válida a partir de 2015, em relação aos bens tombados, determina que:

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

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

De acordo com Assis (2012) para a proteção dos patrimônios históricos deve prevalecer o respeito mútuo pela história e pelos direitos humanos na orientação das ações, que irão impor um desafio ainda maior do que já vivenciam os profissionais das duas áreas.

No art. 23 da Carta Magna de 1988, está determinada a competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios de “proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos”, assim como, “proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência” (BRASIL, 1988). Esse direito reconhecido em nossa constituição é reforçado na convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência, ratificado pelo Estado brasileiro com equivalência de emenda constitucional (Decreto federal no 6.949, de 25 de agosto de 2009), que em igualdade de oportunidades com as demais pessoas determina que medidas apropriadas sejam tomadas para que as pessoas com deficiência possam “ter acesso a bens culturais em formatos acessíveis” (BRASIL, 2007b, p. 33). Como preâmbulo, a mesma convenção, reconhece “[...] a importância da acessibilidade aos meios físico, social, econômico e cultural, à saúde, à educação e a informação e



comunicação, para possibilitar às pessoas com deficiência o pleno gozo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais [...]” (BRASIL, 2007b, p. 16).

No Brasil, a criação e consolidação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, órgão do Ministério da Cultura responsável pela política de preservação do acervo patrimonial no país, é assim caracterizado:

A criação do organismo federal de proteção ao patrimônio, ao final dos anos 30, foi confiada a intelectuais e artistas brasileiros ligados ao movimento modernista. Era o início do despertar de uma vontade que datava do século XVIII em proteger os monumentos históricos. A criação da Instituição obedece a um princípio normativo, atualmente contemplado pelo artigo 216 da Constituição da República Federativa do Brasil, que define patrimônio cultural a partir de suas formas de expressão; de seus modos de criar, fazer e viver; das criações científicas, artísticas e tecnológicas; das obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; e dos conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. A Constituição também estabelece que cabe ao poder público, com o apoio da comunidade, a proteção, preservação e gestão do patrimônio histórico e artístico do país (IPHAN, 2008a).

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) foi criado em 1937 com o objetivo de preservar o patrimônio brasileiro. Em 30 de novembro de 1937, foi promulgado o Decreto-Lei no 25, que organiza a “proteção do patrimônio histórico e artístico nacional” (IPHAN, 2008). Ele classifica patrimônio cultural em material e imaterial. Patrimônio Material diz respeito a bens culturais, bens móveis, bens imóveis como, por exemplo, belas artes, sítios arqueológicos e acervos museológicos. Patrimônio Imaterial considera expressões, conhecimentos, práticas, artefatos, lugares e grupos.

### **3.5.2 Instrução normativa do IPHAN**

Foi criada para estabelecer diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis, a fim de equiparar as oportunidades de fruição de destes bens pelo conjunto da sociedade, em especial pelas pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Estabelece que:

“Tendo como referências básicas a LF 10.098/2000 e a NBR9050 da ABNT e esta

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

Para que haja intervenção nos patrimônios históricos, se faz necessário a compreensão de três premissas, que são:

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

Ainda de acordo com a IN de 2003, haverá “ o estabelecimento de prioridades e níveis de intervenção, de acordo com as demandas dos usuários, favorecendo a capacidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida em manobra e vencer desníveis, alcançar e controlar equipamentos, dispositivos e ajudas técnicas, observadas as características e a destinação do imóvel”.

Em qualquer hipótese, os estudos devem resultar em abordagem global da edificação e prever intervenções ou adaptações que atendam as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em suas diferentes necessidades, proporcionando aos usuários:

- a) Alcançar o imóvel desde o passeio ou exterior limítrofes, através de percurso livres de barreiras e acessar o seu interior, sempre que possível e preferencialmente, pela entrada principal ou uma outra integrada a esta.
- b) Percorrer os espaços e acessar as atividades abertas ao público, total u parcialmente, de forma autônoma.
- c) Usufruir comodidades e serviços, tais como: bilheterias, balcões e guichês; banheiros; telefones e bebedouros; salas de repouso e de informações; vagas em estacionamentos; [...]

## 4 Estudo de caso: Palácio Pedro Ernesto

Para melhor entendimento deste capítulo, orienta-se que seja visualizado nos anexos A, B, C e D, desta pesquisa as plantas baixas que o departamento de engenharia do palácio forneceu para esta pesquisa.

As plantas em questão, foram elaboradas no ano de 2013, após o palácio contratar um projeto para adequação de acessibilidade do mesmo. Portanto, embora as plantas apresentem detalhes de acessibilidade no palácio, essas adequações são apenas projetuais, uma vez que a adequação não foi executada.

### 4.1 Centro histórico do Rio de Janeiro

Caminhar pelas ruas do centro da cidade do Rio de Janeiro é fazer um passeio pela história da cidade. Um lugar onde passado e presente se unem para mostrar a origem do carioca e o dia a dia de uma grande cidade (Jardim, 2015).

Inspirado no movimento da *Belle Époque*, o Rio de Janeiro pretendia idealmente civilizar, modernizar e higienizar o seu espaço. A cultura da modernidade é eminentemente urbana, onde a cidade é consolidadora de uma nova ordem mundial e se torna, ela própria, tema e sujeito das manifestações culturais e artísticas. Assim, a metrópole funcional, esteticamente bela e higienizada é a forma mais específica de realização da vida moderna, primeiro nas grandes capitais europeias, e mais tarde o Rio de Janeiro.

Neste contexto, a abertura da avenida Central (atual Av. Rio Branco) foi um empreendimento realizado no governo do Presidente Rodrigues Alves, cujo mandato teve início em 1902. Na época, Francisco Pereira Passos era o prefeito nomeado para a então capital federal, Rio de Janeiro.

O trecho onde hoje está a Praça Floriano foi construído no largo outrora chamado de Mãe do Bispo, onde se localizava antes da construção da Avenida Central, o Convento da Ajuda. Com as reformas urbanas de Pereira Passos, o local foi batizado então de Praça Ferreira Viana, e junto a ele foram edificadas alguns dos edifícios mais importantes: no sentido longitudinal o Teatro Municipal; no

extremo oposto o Palácio Monroe; do lado do Morro do Castelo, a Escola Nacional de Belas Artes [atual Museu Nacional de Belas Artes], seguindo-se a Biblioteca Nacional, o Palácio Episcopal e o Clube Militar. Do lado oposto, ficava o Conselho Municipal, que então funcionava no prédio da Escola São José. Em 1910, a praça foi reformada para a instalação de um monumento em homenagem ao Marechal Floriano Peixoto, que deu a nomenclatura à praça que permanece até a atualidade. Inaugurado em 21 de abril, Dia da Inconfidência Mineira, a escultura de autoria de Eduardo de Sá, possui 17 metros de altura.

Com a demolição do Convento da Ajuda em 1911, a praça ganhou mais terreno e foi remodelada, agora com um formato retangular. A alcunha Cinelândia, com a qual a praça Marechal Floriano é conhecida até a atualidade, popularizou-se a partir dos anos 1930, quando dezenas de teatros, boates, bares e restaurantes instalaram-se na região, que se tornou referência em matéria de diversão popular. Muitos dos cinemas de outrora fecharam as portas na atualidade, dando lugar a centros religiosos, escritórios, etc. Um dos poucos remanescentes desta época é o Cine Odeon.

A década de 1970 foi marcada por grandes obras na cidade do Rio de Janeiro, muito em função do “milagre econômico” do governo militar. Com a construção do metrô em 1974, a Praça Floriano foi remodelada, e transformada em um grande calçadão, com elementos de concreto armado para a ventilação da estação. Pouco depois, ocorreu a polêmica demolição do Palácio Monroe, que ficava no entorno da praça, sob alegações estéticas e de que o prédio atrapalhava o trânsito. No seu terreno, foi construída uma praça com um chafariz monumental.

#### **4.1.2 Alguns prédios históricos no centro do Rio de Janeiro**

Dentre os vários prédios históricos na região central da cidade do Rio de Janeiro, destacam-se por conta da importância histórica e riquezas dos detalhes os seguintes prédios públicos:

- Biblioteca Nacional (figura 5) - com mais de 10 milhões de itens, a Biblioteca Nacional é considerada pela UNESCO a sétima maior biblioteca nacional do mundo e a maior da América Latina. Inaugurada em 1910, foi criada para abrigar todo acervo nacional.



Figura 5 – Biblioteca nacional

Fonte: <https://www.infoescola.com/brasil/biblioteca-nacional/>

- Theatro Municipal (figura 6) - uma das joias arquitetônicas do centro histórico, o Theatro se destaca na Cinelândia há mais de um século. Concebido como réplica em escala menor da Ópera de Paris, é sem dúvida a mais importante casa de espetáculos da cidade.



Figura 6 – Theatro municipal

Fonte: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2020/08/cartas-anonimas-contra-gestora-do-theatro-municipal-motivam-processo.shtml>

- Museu Nacional de Belas Artes (figura 7) - situado próximo à Cinelândia, em um magnífico prédio inaugurado em 1908 para sediar a Escola Nacional de Belas Artes (ENBA), o Museu — a partir de sua criação em 1937 — compartilhou com a Escola o amplo espaço e, só a partir de 2003, passou a ocupar integralmente o imóvel.



Figura 7 – Museu nacional de belas artes

Fonte: <https://cultura.estadao.com.br/noticias/artes,mostra-reve-historia-do-museu-nacional-de-belas-artes-e-transformacoes-urbanas-do-centro-do-rio,70002183767>

- Palácio Pedro Ernesto (figura 8) – concluído em 1923, o prédio revela influência francesa, com elementos neoclássicos. Destacam-se no interior a escadaria de acesso ao pavimento superior, a decoração do plenário com pinturas relativas à história carioca, a sala inglesa, revestida em madeira, e obras de arte em geral. Atualmente abriga a Câmara Municipal do Município do Rio de Janeiro.



Figura 8 – Palácio Pedro Ernesto

Fonte: [https://olhares.com/palacio\\_pedro\\_ernesto\\_foto3757822.html](https://olhares.com/palacio_pedro_ernesto_foto3757822.html)

- Palácio Tiradentes (figura 9) - destacam-se na edificação a escadaria monumental, as rampas, os grupos de esculturas, as colunas e a grande cúpula revestida em escamas de vidro na cobertura, além do luxuoso interior. O palácio sediou a Câmara dos Deputados até 1960, quando a capital foi transferida para Brasília, e as assembleias constituintes federal e estadual. Atual Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.



Figura 9 – Palácio Tiradentes Fonte: <https://viagemeturismo.abril.com.br/atracao/palacio-tiradentes/>

- Palácio Monroe (figura 10) – Localizava-se na Cinelândia e chegou a abrigar o Senado Federal. Não recebeu decreto federal de tombamento e em 1976 foi demolido sob alegações estéticas, que prejudicava o trânsito e atrapalhava a visão do monumento aos mortos da Segunda Guerra Mundial no parque do Flamengo.



Figura 10 – Palácio Monroe Fonte: <http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/1009-a-saga-do-palacio-monroe>

### 4.1.3 Objeto de estudo

O objeto de estudo da presente pesquisa é o palácio Pedro Ernesto, situado na Cinelândia e sede do poder legislativo carioca.

Avaliar a acessibilidade a edificações públicas e seu entorno é fundamental para analisar as condições que o espaço oferece e se o mesmo é adequado para receber todos os tipos de público que necessitem frequentá-lo.

## 4.2 Palácio Pedro Ernesto

O Palácio Pedro Ernesto foi construído em 1923, para sediar o Conselho Municipal do Distrito Federal. Anteriormente, esse conselho já funcionava no terreno, porém ocupando o edifício em estilo manuelino (demolido em meados de 1920), que costumava sediar o Convento das Freiras da Ajuda. O Palácio teve o nome alterado em 1971, prestando homenagem ao interventor do Distrito Federal na década de 1930, primeiro prefeito eleito na cidade.

Apesar de ter sido criticado na época de construção, devido aos vultuosos gastos dispensados, o imóvel é portador de elementos artísticos valiosos (de autores notórios como Rodolfo Amoedo, Eliseu Visconti, Lucílio de Albuquerque, irmãos Chambelland e Carlos Osvald), repletos de alegorias à república e de personalidades relevantes do cenário político local. Atualmente, o edifício ainda recebe parte das atividades da Câmara Municipal carioca, contando ainda de dois anexos nas proximidades para abrigar gabinetes de vereadores e o setor administrativo.

O Palácio Pedro Ernesto, faz parte de um dos mais importantes conjuntos arquitetônicos da cidade do Rio de Janeiro. Foi erigido no contexto da instalação e desenvolvimento histórico da Primeira República, época que inclui a construção de prédios públicos e privados que circundam a praça Floriano Peixoto, cortada pela avenida Rio Branco, ainda parcialmente preservados, com a notável exceção da polêmica demolição, em 1976, do Palácio Monroe (1906), que abrigou o Senado Federal quando o Rio de Janeiro era a capital do país.

A inauguração do palácio Pedro Ernesto ocorreu durante a gestão de Carlos Sampaio, prefeito do Distrito Federal entre 1920 e 1923. No mesmo período, houve o arrasamento do morro do Castelo, a continuação das obras de saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas e o término do alargamento do Largo da Carioca. O objetivo destas obras era o de conquistar novas áreas para a expansão da cidade, dando continuidade à política de urbanização iniciada na gestão de Pereira Passos (1903-1906).

Segundo reportagem do jornal do Brasil, datada de 15 de novembro de 1976, o Palácio Pedro Ernesto passou por um processo de intervenção entre os anos de 1973 e 1974, durante a Presidência do deputado Lery Neves. Segundo a fonte, não houve grandes mudanças na estrutura do imóvel. No terceiro andar, foram improvisadas salas com divisórias de madeira para os gabinetes dos deputados e para a tesouraria. Como a maioria dos gabinetes se localizava, então, no prédio anexo, foram abertas duas passagens entre os imóveis. Além disso, foram colocados elevadores situados nas duas alas do imóvel, e que segundo o texto, contrastam com o estilo do Palácio.

O Palácio Pedro Ernesto, edifício sede da Casa Legislativa do Município do Rio de Janeiro, está localizado à Praça Floriano s/nº, na Cinelândia (figura 11). A fachada lateral direita, ou noroeste, está voltada para a esquina entre a Rua Evaristo da Veiga e a Avenida Treze de Maio, enquanto que a fachada lateral esquerda, ou sudeste, está voltada para a Rua Alcindo Guanabara. A fachada posterior, ou sudoeste, possui pequeno afastamento em relação ao anexo da Câmara, edifício modernista construído em 1945, e, as edificações do Palácio e seu anexo são interligadas por meio de dois passadiços.





Figura 11 Planta situação da praça Floriano Peixoto.  
Fonte: Projeto de restauração do Palácio Pedro Ernesto.

#### 4.2.1 Acessibilidade no entorno do palácio

No entorno do palácio existem edificações de caráter histórico, artístico e cultural significativas como o Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional, o Museu Nacional de Belas Artes e o Centro Cultural da Justiça Federal. São imóveis que juntamente com o Palácio Pedro Ernesto, conferem gabarito harmônico e tipologia eclética ao entorno. A Praça Floriano se estende pelo eixo da Avenida Rio Branco a partir da Rua Evaristo da Veiga até a Rua do Passeio, permite a integração desses edifícios, entretanto, o local serve apenas de passagem, mesmo contando com alguns bancos e iluminação pública eficiente.

Todos os passeios do entorno, inclusive da praça, são revestidos em pedra portuguesa. A arborização do entorno, composta por árvores de médio e grande porte, se concentra no corredor da Avenida Rio Branco.

Existem algumas opções para chegar ao palácio para quem não vai de carro, seja próprio, taxi ou de aplicativo. Para quem se dispuser a utilizar carro próprio enfrentará problemas de estacionamento, uma vez que as vagas ao redor da Câmara são de uso exclusivo do poder legislativo.

Não existe uma área específica para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas e nem vagas reservadas. Embora o palácio receba diariamente pessoas com deficiência, o desembarque é feito na rua, quase sempre com o auxílio dos seguranças que tomam conta das vagas dos parlamentares.

Para quem utiliza o transporte público, a chegada pode ser feita por metrô e VLT – veículo leve sobre trilhos, onde é possível desembarcar na praça Floriano Peixoto, e quem opta por utilizar o ônibus o desembarque é feito pela rua lateral (rua Evaristo da Veiga), como mostra a Fig. 12.

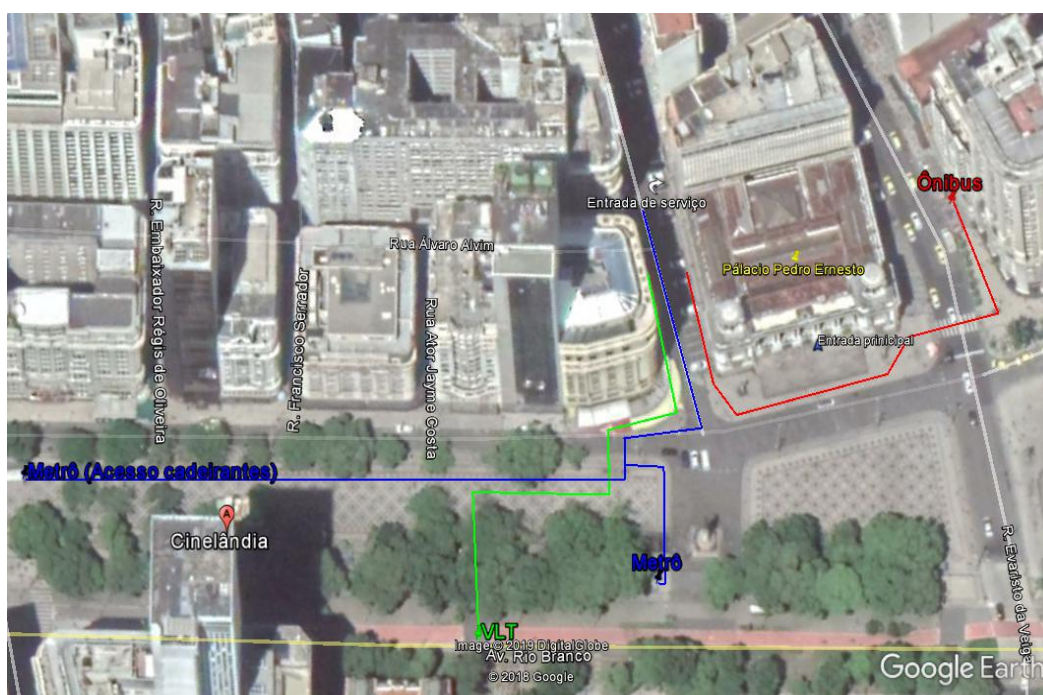


Figura 12 - Vista superior de rotas para o palácio Pedro Ernesto. Fonte: Própria

#### 4.2.1.1 Acesso por ônibus

Nas Fig. 13 e 14 é possível observar a falta de informação sobre os acessos ao palácio. Há ausência de placas ao redor do palácio bem como de pisos táteis de alerta no início e fim da escadaria na entrada principal (Fig. 15 e 16), como

recomenda a NBR 9050/2018. É possível observar, em frente à escadaria, a instalação de pisos táteis direcionais e de alerta, porém os mesmos não são integrados aos acessos ao palácio.



Figura 13 - Rua Evaristo da Veiga.  
Fonte: Própria



Figura 14 - Travessia de pedestres rua Evaristo da Veiga. Fonte: Própria



Figura 15 Fachada palácio Pedro Ernesto.  
Fonte: Própria



Figura 16 Fachada palácio Pedro Ernesto.  
Fonte: Própria

Nas Fig. 17 e 18 é possível verificar que pontos de ônibus são identificados apenas por uma pequena placa presa a um poste de luz, sem nenhum tipo de abrigo ou área reservada para quem espera pela condução.

A calçada é pavimentada com pedras portuguesas, e possui a superfície irregular com ondulações, buracos e tampas de serviços desniveladas (Fig. 19), o que representa um risco para pessoas com dificuldade de locomoção, como idosos, deficientes físicos, grávidas, etc. Para os deficientes visuais, a dificuldade é ainda maior por conta da ausência de pisos táteis direcionais e de alerta, e, para cadeirantes, além dos problemas na calçada, existe o desconforto causado pelas trepidações provocadas pelas irregularidades das pedras portuguesas.



Figura 17 - Ponto de ônibus rua Evaristo da Veiga  
Fonte: Própria



Figura 18 - Ponto de ônibus rua Evaristo da Veiga  
Fonte: Própria



Figura 19 Calçada de pedras portuguesas  
Fonte: Própria

Para acessar a quadra em que se encontra o palácio, pedestres devem fazer a travessia da rua Evaristo da Veiga, ao longo da faixa de pedestres com rebaixamento do meio fio, para nivelamento com a rua, e com semáforo para o impedimento momentâneo do tráfego de veículos (Fig. 20 e 21).



Figura 20 - Faixa para travessia de pedestres  
Fonte: Própria



Figura 21 - Rebaixamento do meio fio  
Fonte: Própria

O semáforo não é dotado de sinais sonoros para alertar deficientes visuais (Fig. 22) e, para estes, além de inexistir pisos táteis para orientação, a situação se agrava devido a fradinhos instalados na calçada para evitar o acesso de veículos em ambos os lados da faixa de pedestres (Fig. 23). Feita a travessia, há pisos táteis para deficientes visuais instalados para direcionar deficientes visuais ao Theatro Municipal.



Figura 22 Semáforo simples  
Fonte: Própria



Figura 23 Rebaixamento meio fio  
Fonte: Própria

Não obstante, como o piso tátil se encerra na parede lateral do palácio Pedro Ernesto, na rua Alcindo Guanabara, isso facilita o trajeto do deficiente visual, uma vez que a parede serve como um indicador de direção e guia (Fig. 24 a 27).



Figura 24 Piso tátil na fachada do palácio  
Fonte: Própria



Figura 25 Piso tátil na fachada do palácio  
Fonte: Própria



Figura 26 Piso tátil na fachada do palácio  
Fonte: Própria



Figura 27 Piso tátil na fachada do palácio  
Fonte: Própria

Na Fig. 27 é possível observar uma obstrução da calçada, causada por veículo mal estacionado que se sobrepõe ao passeio, o que dificultaria a passagem de pessoas com redução de mobilidade ou de carinhos de bebê. Por conta desse problema recorrente, foi feita uma rampa improvisada (Fig. 28) pela iniciativa privada para facilitar o acesso de cadeirantes à rua Alcindo Guanabara.



Figura 28 Rampa improvisada  
Fonte: Própria

A rua Alcindo Guanabara (Fig. 29 e 30) é uma rua sem saída e com baixo tráfego de veículos, o que facilita o trânsito de pedestres pela rua asfaltada, que assim também tentam evitar as calçadas danificadas, buracos, tampas desniveladas, rampas improvisadas e carros mal estacionados (Fig. 31 a 34).

Como já mencionado, não existe uma área específica para embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas e nem vagas reservadas. Embora o palácio receba diariamente pessoas com deficiência, o desembarque é feito na rua, quase sempre com o auxílio, no trânsito, dos seguranças que tomam conta das vagas de veículos dos parlamentares.



Figura 29 Rua Alcindo Guanabara  
Fonte: Própria



Figura 30 Rua Alcindo Guanabara  
Fonte: Própria



Figura 31 Calçada do palácio  
Fonte: Própria



Figura 32 Calçada do palácio  
Fonte: Própria



Figura 33 Entrada de serviço  
Fonte: Própria



Figura 34 Rampa improvisada  
Fonte: Própria

Há uma rampa para o acesso à entrada de serviço da câmara, também improvisada, mas desta vez feita pelo poder público, onde não atende às normas da

NBR 9050 e não garante segurança para quem a utiliza. E a mesma, frequentemente, é em parte, ocupada por veículos mal estacionados (figura 34).

#### 4.2.1.2 Acesso por metrô ou VLT

A estação do metrô da Cinelândia possui diversas saídas espalhadas (figuras 35 e 36) pela praça Floriano Peixoto. Sendo a saída A (Theatro Municipal), a mais próxima do palácio Pedro Ernesto, porém o elevador do metrô, para acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, fica localizada no extremo oposto da praça (figuras 37 e 38), em relação ao palácio.



Figura 35 - Sinalização do metrô da Cinelândia  
Fonte: Própria

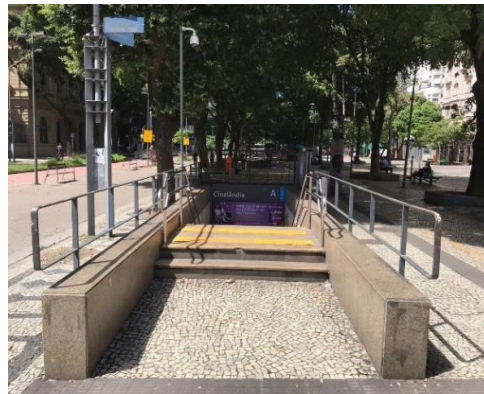


Figura 36 - Saída metrô Cinelândia  
Fonte: Própria



Figura 37 - Saída de cadeirantes Cinelândia  
Fonte: Própria



Figura 38 - Saída de cadeirantes Cinelândia  
Fonte: Própria

A estação do VLT (figura 39) se encontra próxima a saída A do metro. Trata-se de uma construção recente na praça Floriano Peixoto, paralela a avenida Rio Branco, que as normas da NBR 9050, porém se restringe à área de acesso, embarque e embarque dos usuários do sistema de veículos leves sobre trilhos.



As portas dos bondes do VLT são niveladas à plataforma de acesso, e possui espaço para deslocamento e manobra de pessoas em cadeiras de rodas, além de possuir cobertura e mapas da Cinelândia.



Figura 39 - Acesso plataforma VLT Fonte: Própria

Nas saídas das plataformas existem rampas com pisos táteis direcionais e de alerta e corrimãos em duas alturas (figuras 40 a 42), garantindo segurança para os usuários.



Figura 40 - Plataforma VLT  
Fonte: Própria



Figura 41 - Plataforma VLT  
Fonte: Própria



Figura 42 - Plataforma VLT  
Fonte: Própria

Como é possível observar na figura 12 as rotas para quem utiliza o VLT e o metrô são comuns para quem vai acessar o palácio, se cruzando pela praça Floriano Peixoto. Como já exemplificado anteriormente, boa parte do trajeto é composto de

pedras portuguesas, que, devido a falta de manutenção, gera grande desconforto para pessoas com mobilidade reduzida além de apresentar desníveis e buracos.

No momento da visita, na saída A do metrô, havia uma barraca de doces (figura 46) que impedia o caminho direto para a travessia de pedestres, fazendo as pessoas passarem pela rua de paralelepípedo (figura 47), ou dando uma volta de cerca de 15 metros por conta da área de manutenção e ventilação do metrô.



Figura 43 - Vista da saída do metrô  
Fonte: Própria



Figura 44 - Rua de paralelepípedo e área de serviço  
Fonte: Própria

No local de travessia dos pedestres, que se encontra na esquina de um tradicional bar da Cinelândia, pode-se observar a ocupação, do que deveria ser uma calçada, por mesas e cadeiras do bar (figuras 45 e 46), forçando as pessoas a andarem pela rua de paralelepípedo, para chegarem até a rua Alcindo Guanabara.



Figura 45 - Travessia de pedestres  
Fonte: Própria



Figura 46 - Travessia de pedestres  
Fonte: Própria

É possível perceber e analisar que existe uma grande dificuldade para as pessoas com algum tipo de dificuldade de locomoção para acessarem o palácio, de forma que os trajetos não respeitam as leis e as normas da ABNT NBR 9050/2018, e não trazem conforto e segurança para os usuários.

## 4.2.2 Formas de acesso ao palácio

Atualmente, existem três formas de acessar o interior do palácio Pedro Ernesto. A primeira é a entrada principal do palácio (figura 47) que dá acesso direto ao vestíbulo e ao saguão principal do palácio, que se dá através da escadaria localizada na praça Floriano Peixoto (figura 48). Normalmente é utilizada somente por funcionários e assessores devidamente identificados, e parlamentares. Todos os demais visitantes devem utilizar o acesso da rua Alcindo Guanabara para devida identificação.



Figura 47 - Entrada principal do palácio  
Fonte: Própria



Figura 48 - Escadaria principal do palácio  
Fonte: Própria

Nota-se que a imponente escadaria do palácio não possui absolutamente nenhum tipo de acessibilidade previsto em norma. Norma essa, que como já observado nesta pesquisa, não existia há época da construção, da mesma forma como a noção e o conceito de inclusão da pessoa com deficiência na sociedade como objetivo do Estado.

Dentre os problemas da escadaria, em relação a acessibilidade, é a ausência completa de corrimãos e a ausência de piso tátil indicando o início e fim da escadaria (figuras 52 e 53).

A segunda forma de acesso é pela entrada de serviço, que fica na fachada lateral esquerda do palácio (figuras 51 e 52), na rua Alcindo Guanabara, que, funciona como a entrada principal para o prédio anexo e para o palácio.

A entrada de serviço é o local por onde acessam os visitantes, onde possui uma recepção com guichês para cadastro e controle de todos que acessam, tanto o prédio anexo como o palácio.

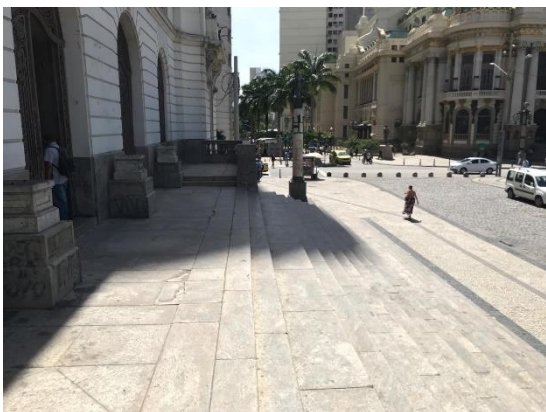


Figura 49 - Topo da escadaria do palácio  
Fonte: Própria



Figura 50 - Portão de acesso do palácio  
Fonte: Própria



Figura 51 - Entrada de serviço  
Fonte: Própria

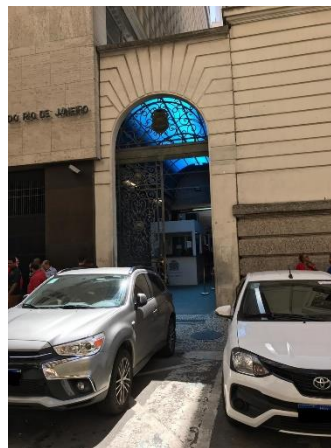


Figura 52 - Entrada de serviço  
Fonte: Própria

Como já visto anteriormente, existem os problemas com a calçada e com o caminho reservado para o acesso de pessoas em cadeira de rodas. Ao chegar à entrada de serviço o visitante, necessariamente, precisa passar pela recepção para ser cadastrado e identificado, nota-se que o balcão (figura 53) para atendimento não atende os requisitos mínimos de acessibilidade previstos em norma, como por exemplo, não existe uma cabine de atendimento com altura reduzida para o cadastramento de pessoas em cadeiras de rodas, baixa estatura, e outros tipos de restrições. Além disso, não existe nenhum tipo de indicação tátil para o deficiente visual até o balcão de atendimento e além dele.



Figura 53 - Balcão de cadastro e atendimento  
Fonte: Própria

A terceira opção de acesso ao palácio, é através de um portão, localizado na rua Evaristo da Veiga (figura 54), exatamente ao lado oposto do portão da entrada de serviço, que só é aberto em algumas ocasiões especiais que impeçam ou dificultem a passagem pela entrada de serviço.

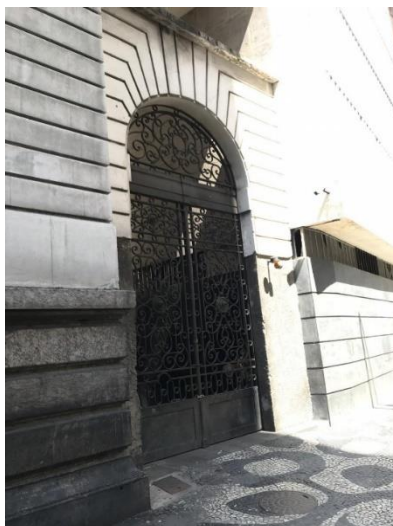


Figura 54 - Portão rua Evaristo da Veiga Fonte: Própria

#### 4.2.3 Acessibilidade no interior do palácio

Ao acessar os fundos do palácio pela entrada de serviço, o visitante possui três opções para acessar as dependências do palácio, uma das opções é o acesso

direto para as galerias do plenário que se dá por uma porta próxima ao balcão de cadastro dos visitantes (figura 55). Essa entrada é feita através de uma porta onde possui um degrau sem sinalização tátil, e em seguida há uma escada também sem sinalização tátil e corrimãos simples (figura 56).



Figura 55 - Acesso galeria B  
Fonte: Própria

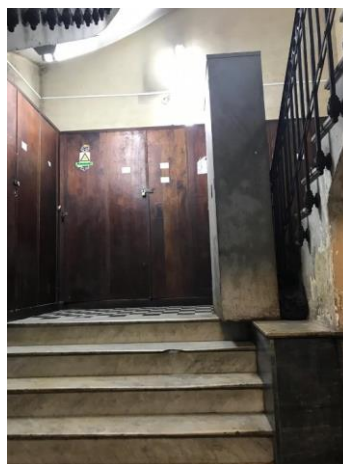


Figura 56 - Escadas de acesso da galeria  
Fonte: Própria

A segunda opção, é através da escada de incêndio, que fica no prédio anexo ao palácio e se conecta ao mesmo no segundo pavimento através do passadiço. É possível identificar que o acesso às escadas se dá através de um degrau, também sem sinalização tátil, e em seguida encontra-se a porta corta fogo (figuras 57 e 58).

E a terceira e última forma, que é a única possível para o acesso de pessoas em cadeira de rodas, se dá através de dois elevadores (figura 59) instalados também no prédio anexo, que também se conectam ao palácio no segundo pavimento.



Figura 57 - Hall elevadores  
Fonte: Própria



Figura 58 - Acesso escadas  
Fonte: Própria



Figura 59 - Escadas  
Fonte: Própria

Ao sair no hall de elevadores (figura 60) no segundo pavimento do palácio, onde se encontra o passadiço que faz a ligação entre o prédio anexo e o palácio, encontra-se uma escada que direciona as pessoas para o pavimento térreo do palácio, e para que pessoas com mobilidade reduzida ou em cadeira de rodas vençam esse vão, foi instalado uma plataforma elevatória automatizada (imagem 61 e 62).

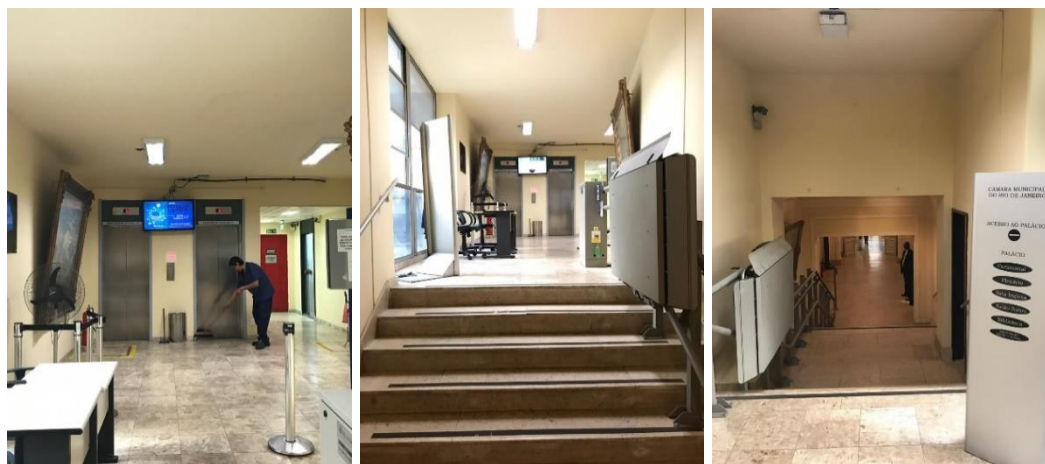


Figura 60 - Hall elevadores  
Fonte: Própria

Figura 61 - Hall elevadores  
Fonte: Própria

Figura 62 - Escada acesso ao  
palácio Fonte: Própria

Ao descer as escadas, chega-se a galeria Levy Neves (figura 63) que dá acesso ao plenário e à sala das comissões. Neste nível do palácio, é possível circular sem obstáculos e sem desníveis por quase toda parte, exceto para acessar a mesa da presidência do plenário e para sair do palácio através do acesso principal. É possível acessar a sala inglesa, a sala das comissões, gabinetes e os dois elevadores que levam até o segundo pavimento do palácio.

Para que seja possível o acesso à mesa da presidência do plenário, uma vez que a câmara possui uma parlamentar que utiliza cadeira de rodas para se locomover, foi instalada uma rampa de forma improvisada e temporária, que atende as normas em relação as dimensões mínimas e inclinação, mas sofre um estrangulamento na porta de entrada, que não atende as dimensões mínimas, além de não possuir sinalização tátil no início e no fim da rampa, assim como a ausência de corrimãos (figura 64).



Figura 63 - Galeria Levy Neves  
Fonte: Própria



Figura 64 - Rampa de acesso à mesa da presidência  
Fonte: Própria

Da mesma forma, ocorre com a rampa para vencer um desnível de dois degraus, para o saguão da escadaria principal do palácio que leva ao segundo pavimento e à escadaria principal (figuras 65 e 66).





Figura 65 - Foto panorâmica do salão principal Fonte: Própria



Figura 66 - Rampa no salão principal Fonte: Própria

No interior do palácio, existem dois totens informativos direcionais (figuras 67 e 68), indicando direções e as principais salas do palácio. Um localizado no canto direito do salão principal do palácio e o outro no hall dos elevadores do prédio anexo. No momento da visita, identificou-se que os totens possuem informações sobre os locais e indicando para onde seguir, porém, o totem localizado no salão principal encontrava-se em local diferente do que foi projetado para ele ficar, dessa forma as informações contidas no totem não indicam o caminho correto. O mesmo deveria estar localizado no patamar da escadaria principal do palácio, que dá acesso ao segundo pavimento do palácio.

É possível identificar também, que os totens não possuem qualquer tipo de acessibilidade, não possuindo nenhum tipo de auto relevo ou mapa tátil para orientar pessoas com deficiência visual.



Figura 67 - Totem no saguão principal  
Fonte: Própria



Figura 68 - Totem no hall de elevadores  
Fonte: Própria

Para o acesso ao segundo pavimento do palácio é possível a utilização da escadaria (figura 69) que é acessada pelo saguão principal, ou por dois antigos elevadores (figura 70). Como relatado, são antigos elevadores com medidas da época da construção do palácio, onde cabe, de forma apertada e insegura, apenas uma pessoa e uma cadeira de rodas.

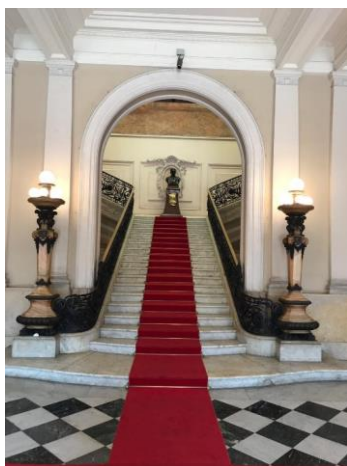


Figura 69 - Escadaria do palácio  
Fonte: Própria



Figura 70 - Elevador do palácio  
Fonte: Própria

No segundo pavimento encontram-se o salão nobre do palácio (figura 71) e alguns gabinetes, além de mais um acesso para as galerias do plenário (figuras 72 e 73). Galerias essas, que não possuem qualquer tipo amenizações para a falta completa de acessibilidade, possuindo portas estreitas e degraus sem qualquer tipo de sinalização.



Figura 71 - Salão nobre do Palácio Pedro Ernesto - Fonte: Própria



Figura 72 - Entrada galeria A  
Fonte: Própria



Figura 73 - Parte interna da galeria A  
Fonte: Própria

Foi identificado que no interior do palácio não existe banheiros adaptados para pessoas com deficiência, de forma, que, o mesmo encontra-se no prédio anexo ao palácio em um corredor que passa por trás do hall dos elevadores (figuras 74 e 75). Ou seja, caso um cadeirante, por exemplo, que esteja em um evento no salão nobre –situado no segundo piso do pavimento do palácio–, tenha a necessidade de ir até o banheiro, ela terá que descer o antigo e estreito elevador e utilizar a plataforma elevatória para chegar ao prédio anexo. E após a utilização do banheiro, essa pessoa deve fazer o mesmo percurso, rico em desníveis, caso queira voltar para o salão nobre.



Figura 74 - Corredor de acesso ao banheiro  
Fonte: Própria



Figura 75 - Porta de acesso ao banheiro  
Fonte: Própria

#### 4.2.3.1 Acessibilidade no banheiro para pessoas com deficiência

O banheiro adaptado para a utilização de pessoas com deficiência disponibilizado pelo palácio, como já dito, encontra-se no prédio anexo. Além do banheiro não ser situado no palácio, ele também não atende as normas da ABNT em relação às dimensões mínimas e aos componentes de segurança necessários.

Como é possível observar nas figuras 76 e 77, há a ausência do botão de emergência, necessário para caso o usuário necessite de ajuda possa ser socorrido. Outro problema, é o tipo de acionamento de descarga utilizado, uma vez que o mesmo deveria possuir uma alavanca para acionamento manual ou sensor eletrônico para acionamento automático para que pessoas com alguma deficiência nos membros superiores consigam fazer uso.

No lavatório também se encontra alguns problemas. Assim como o botão de acionamento da descarga, o acionamento da torneira também é prejudicado por quem tem alguma dificuldade nos membros superiores sendo indicado uma torneira com alavanca ou sensor eletrônico. Outro ponto é a ausência de barras de apoio para o lavatório e para a abertura da porta, e a ausência de inclinação no espelho para que pessoas com baixa estatura e em cadeiras de rodas possam se ver.



Figura 76 - Banheiro adaptado  
Fonte: Própria



Figura 77 - Banheiro adaptado  
Fonte: Própria

## 5 Discussão do caso de estudo

Na parte exterior do palácio, é possível observar alguns itens de acessibilidade para as pessoas que circulam pela região da Cinelândia, de forma que existem guias rebaixadas para travessia de pedestres, existem pisos táteis, que embora não levem ao local de estudo, representa certa segurança aos deficientes visuais, por caracterizar, teoricamente, uma rota sem obstáculos.

Os problemas de falta de acessibilidade, como as barreiras arquitetônicas, barreiras físicas sem sinalização, barreiras atitudinais nas vias públicas e praças, são problemas frequentes e comuns no dia a dia de pessoas com algum tipo de limitação. É possível perceber que a região da Cinelândia, assim como outras áreas centrais da cidade, embora possua alguns itens de acessibilidade, não garante ao pedestre segurança e autonomia para se locomover.

Em relação aos acessos do palácio, existem algumas questões que afetam diretamente todas as formas de acessibilidade no interior do palácio. Como dito, existem duas entradas com uso frequente dos usuários do palácio, que são a entrada de serviço localizada na fachada esquerda do palácio e a entrada principal através da escadaria externa.

Como observado, a escadaria da entrada principal não possui absolutamente nenhum tipo de acessibilidade, de forma que a única entrada possível para pessoas em cadeiras de rodas ou mobilidade reduzida, é pela entrada de serviço. E é neste ponto que se encontra o problema.

Ao acessar a entrada de serviço, com o objetivo de chegar ao palácio, é obrigatória a utilização de um elevador e de uma plataforma elevatória. De forma que essa é a única forma de entrar e sair do palácio com acessibilidade. Com essa situação, questiona-se: em caso de emergência/pânico, em caso de falta energia, em caso de incêndio, em caso de manifestações violentas – que são comuns no local –, em caso de necessidade de evacuação rápida, como se garante a segurança e a saída de uma pessoa em cadeira de rodas, uma vez que as rotas de fuga se dão através da escada de incêndio do prédio anexo e através da escadaria da saída principal?

Nas situações de pânico e incêndio, o ideal, é que não se utilize equipamentos como elevadores, por conta do risco de acidente e a interrupção do funcionamento

do mesmo. Para que a segurança das pessoas com deficiência seja garantida, seria ideal que houvesse uma rota de fuga, sem a utilização de equipamentos elétricos e a motor, e livres de barreiras e degraus.

Em relação à circulação interna, pode-se considerar que é possível acessar quase todas as dependências do palácio, pois os principais vãos possuem larguras satisfatórias e os desníveis são vencidos por rampas e equipamentos. Os maiores problemas no interior se dão por falta de sinalização tátil e a falta de integração de informações para orientação espacial com os diferentes tipos de usuários.

Um dos principais, e mais democrático dentre os locais do palácio, que são as galerias para assistir as sessões legislativas, é totalmente inacessível para pessoas em cadeiras de rodas e com dificuldade de locomoção para vencer degraus, e o local não garante necessidades mínimas de segurança para todos os outros usuários, devido à porta estreita, degraus e área de circulação limitada.

Outro ponto importantíssimo é a localização do banheiro adaptado. Além de não estar situado no palácio em local de fácil acesso, se faz necessário a utilização da plataforma elevatória, que leva alguns minutos para ser utilizada uma vez que ela não está disponível o tempo todo e é necessário a presença de algum agente de segurança do palácio para acionar o equipamento.

## **5.1 Soluções em edificações nacionais**

Aqui se propõe apresentar brevemente alguns exemplos de bens culturais imóveis, sítios urbanos e arqueológicos no Brasil, que receberam adaptações para garantir o usufruto do patrimônio pelas mais diversas pessoas.

- Teatro Municipal de São Paulo

O edifício de estilo eclético com influência da Ópera de Paris foi inaugurado em 1911 pelos arquitetos Domiziano Rossi e Cláudio Rossi, do escritório de Ramos de Azevedo, e passou por intervenções nos anos 1950, 1980 e novamente em 2011, no seu centenário.

Uma das intervenções, foi a instalação de uma rampa elevatória no acesso lateral do teatro (figuras 78 e 79).



Figura 78 - Rampa elevatória  
 Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>



79 - Rampa elevatória Fonte:  
 Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>

- Biblioteca Mario de Andrade - São Paulo

A Biblioteca passou por um profundo processo de modernização e restauro de 2006 a janeiro de 2011 (figura 80). De forma relutante, como afirma Cambiaghi (2011, p. 219), a acessibilidade foi incorporada ao programa de necessidades durante a elaboração do projeto.



Figura 80 - Vista da Biblioteca Mário de Andrade e detalhe da plataforma na lateral da entrada principal. Fonte: Piratininga Arquitetos Associados.

Na outra entrada, que fica na Av. São Luís, e é a mais próxima da Biblioteca Circulante, foi colocada uma rampa metálica sobreposta aos degraus (figura 84)



para o acesso de todos. Internamente, outra plataforma vertical (figura 85) garante o acesso ao mezanino onde fica parte do acervo. No átrio central, um elevador dá acesso a todos os pavimentos. Além disso, há no local sanitários acessíveis, em diversos pavimentos, rampa para o palco no auditório, corrimãos adequados e pisos táteis.



Figura 81 - Entrada da Biblioteca pela Av. São Luís.  
Fonte: Maíra Acayaba/Revista AU.



Figura 82 – Plataforma vertical  
Fonte: Maíra Acayaba/Revista AU

- Casa nº 1 - São Paulo

Conhecida desta forma por situar-se ao no 1 da antiga Rua do Carmo - atual Rua Roberto Simonsen no 136, a Casa no 1 (figura 83) é um sobrado de três andares com resquícios da casa de taipa de pilão, de 1689, que existiu sob a que está lá hoje de alvenaria de tijolos.



Figura 83 – Fachada da Casa nº 1 - São Paulo

Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>

A edificação faz parte dos equipamentos culturais da Prefeitura de São Paulo, que compõem o Museu da Cidade de São Paulo, juntamente com outras 12 edificações históricas, para exemplificar a evolução das técnicas construtivas da cidade, representando o uso residencial aristocrático na segunda metade do século XIX.

A entrada nivelada com a calçada (figura 84) convida o transeunte a entrar e garante o acesso com autonomia. Internamente, um elevador (figura 85) foi instalado aproveitando o espaço físico de um antigo pátio interno da casa. Pisos táteis de alerta, do tipo placa colada, foram colocados em frente à degraus, escadas e elevador, e há um sanitário acessível (figura 86) para uso dos visitantes.



Figura 84 – Entrada Casa n1

Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>



Figura 85 – Elevador interno Casa n1

Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>



Figura 86 – Banheiro adaptado Casa n1

Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>

Havendo interesse e compreensão de que um espaço para o público não está pleno se não contemplar o acesso e uso de todos, sempre haverá recursos e soluções para promover a adequação dentro dos limites de preservação.

- Theatro Municipal do Rio de Janeiro - Rio de Janeiro

Uma das casas de espetáculo mais importantes do Brasil, o Theatro Municipal do Rio de Janeiro (figura 87), também inspirado na Ópera de Paris, de 2009 a 2010 passou por um restauro como nunca havia sido realizado em seus 100 anos de história. A intervenção incluiu recuperação do telhado, reforma elétrica e hidráulica, restauração de camarins e da sala de espetáculos.



Figura 87 – Fachada Theatro Municipal RJ

Fonte: <http://cadeiravoadora.com.br/rio-de-janeiro-para-cadeirantes/theatro-municipal-goverj/>

No que se refere à acessibilidade, foi o momento de rever conceitos, já que o local já tinha recebido adequações para garantir o acesso.

Segundo a Profa. Dra. Regina Cohen, arquiteta associada ao programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), apesar da importante mudança ainda há problemas. Ao descer do carro não há rampa para subir a calçada e o piso do passeio em mosaico português também prejudica o acesso.

- Igreja do Nosso Senhor do Bonfim em Salvador - Bahia

A igreja do Senhor do Bonfim (figura 88) foi erguida a partir de 1745, em estilo barroco e concluída em 1772, com a chegada das imagens do Senhor Jesus do Bonfim e de Nossa Senhora da Guia, trazidas de Portugal.

Em janeiro de 2010, nessa que é uma das igrejas mais visitadas de Salvador, finalmente os fiéis com deficiência também tiveram oportunidade de participar de suas missas e prender fitinhas do Bonfim, e fazer seus pedidos, nas grades em frente à famosa escadaria.



Figura 88 - Escadaria na fachada principal da Igreja do Bonfim.

Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>

Figura 89 - Rampa de alvenaria na fachada lateral.

Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/sao-paulo/sao-paulo/casa-da-imagem>

Tudo isso, graças a uma pequena adequação utilizando rampas no acesso lateral da Igreja do Bonfim (figura 89). O acesso lateral se fez necessário devido à escadaria que fica no acesso principal. A rampa colocada na fachada lateral tem duas vantagens nesse caso: o desnível a ser vencido é menor, por conta da própria topografia, e não há alteração na fachada principal. Com esse conjunto de rampas se chega à entrada lateral e à frente da igreja.

## 5.2 Possíveis soluções de acessibilidade

Como explicitado nesta pesquisa, a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência trata da acessibilidade como um meio de assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, tanto na zona urbana como na rural. E ela deve estar presente:

1. No Transporte;
2. Na Comunicação e Prestação de Serviços e na Informação
3. No Meio Físico;

### 5.2.1 Possíveis soluções de acessibilidade no transporte

Para que haja acessibilidade nos meios de transporte e no entorno do palácio, para a locomoção das pessoas com deficiência ou algum tipo de dificuldade de locomoção com segurança e comodidade, se faz necessário intervenções em alguns aspectos.

Em relação ao metrô e o VLT, são sistemas que suas infraestruturas já são adaptadas para a utilização de pessoas com deficiências. Possuem sinalização tátil, alertas sonoros, rampas, elevadores, corrimãos e agentes treinados. O principal problema que os usuários desses dois sistemas sofrem, são com os trajetos das saídas dos mesmos, de forma que não existem caminhos específicos, com superfície lisa e antiderrapante das saídas do metrô e do VLT até o palácio.

Uma solução para esta questão é o fazimento de um caminho, livre de obstáculos, com a superfície lisa e plana, com integração da infraestrutura da ciclovia que passa pela praça (figuras 90 e 91), além da desocupação das calçadas e rebaixamento dos meio fios.

Para quem utiliza o ônibus como meio de transporte, algumas alterações são fundamentais. Além do fazimento do caminho livre de obstáculos, com a superfície lisa e plana, além da desocupação das calçadas e rebaixamento dos meio fios, se faz necessário a instalação de mobiliário urbano para o ponto de ônibus para embarque e desembarque de passageiros (figura 92), padronização das guias para a utilização dos elevadores dos ônibus adaptados, e também a instalação de semáforos modernos com alertas sonoros (figura 93) para deficientes visuais.



Figura 90 - Superfície lisa e livre de barreiras  
Fonte: Própria



Figura 91 - Piso tátil alerta e direcional  
Fonte: Própria



Figura 92 Projeto ponto de ônibus acessível  
Fonte: <https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Nova-Cartilha.pdf>



Figura 93 Alerta sonoro no semáforo  
Fonte: <http://blogdoeliltoncajuhy.com.br/site/semaforos-sonoros-serao-padronizadosate-2020-no-brasil/>

Uma forma de melhorar o conforto e a segurança dos usuários de ônibus, é a utilização de ônibus com chassi rebaixado (figuras 94 e 95), onde o mesmo fica em um nível mais próximo das calçadas, facilitando o acesso de pessoas com alguma restrição.

## 5.2.2 Possíveis soluções de acessibilidade na comunicação, informação e prestação de serviços

Os problemas ligados à componente orientação espacial podem atingir todas as pessoas. As mais afetadas são as pessoas com deficiência visual e as que não tem conhecimento do local.



Figura 94 - Ônibus com acessibilidade  
 Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2015/01/30/volare-lanca-minionibus-com-piso-baixo-e-motor-traseiro/>



Figura 95 - Ônibus acessível e chassi rebaixado  
 Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2015/01/30/volare-lanca-minionibus-com-piso-baixo-e-motor-traseiro/>

As soluções para resolver esse problema seriam sinalizar com pisos (direcional e alerta) e mapas táteis, que devem ter informações em Braille, alto relevo e cores contrastantes (para atender, ainda, pessoas com baixa visão).

Uma pessoa sem deficiências, ao chegar a um local desconhecido, precisa de uma informação visual que indique a localização das diferentes edificações, seus usos e funções, como chegar até elas e como se deslocar dentro delas, seja através de mapas ou placas informativas.

Os exemplos a seguir evidenciam alternativas de soluções para os problemas mencionados. As figuras 96, 97 e 98 mostram alternativas para identificação de locais através de informações inseridas nas fachadas dos prédios, e a imagem 99 traz um modelo de mapa/maquete perceptível visualmente e pelo tato. Funciona de maneira bastante eficiente fornecendo informações precisas transmitindo informações relevantes como a localização espacial, rotas acessíveis e de fuga e indicação de locais, objetos e/ou obstáculos.



Figura 96 - Placa museu da língua portuguesa. Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.

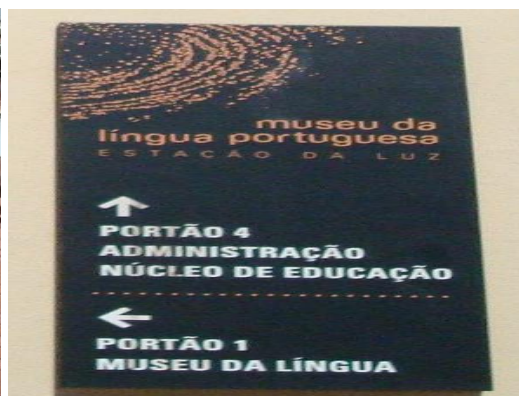


Figura 97- Placa museu da língua portuguesa. Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 98 - Letreiro de identificação na fachada  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 99 - Maquete tátil  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.

Para a recepção e atendimento de pessoas com nanismo, e até mesmo pessoas sem deficiências, mas com baixa estatura, além de cadeirantes e idosos, se faz necessário a instalação de um balcão de atendimento com pelo menos uma cabine em altura reduzida (figuras 100 e 101).



Figura 100 - Balcão de atendimento  
Fonte: <http://www.acessibilidadenapratica.com.br/tag/baixa-estatura/>



Figura 101 - Balcão de atendimento rebaixado  
Fonte: <http://www.acessibilidadenapratica.com.br/tag/baixa-estatura/>

Na figura 102 pode ser observada uma placa com letreiro fixo e suspenso indicando de maneira visual os principais locais de utilização das pessoas, como por exemplo os banheiros destinados ao uso de pessoas com deficiência.

A figura 103 é representada por um totem digital acessível que tem por função transmitir informações para pessoas com quaisquer deficiências. Possui uma utilização fácil e didática, acessível para deficientes visuais, físicos, auditivos, sensoriais e intelectuais.





Figura 102 - Placa indicativa de direção  
Fonte: Andrade, Isabela Fernandes.

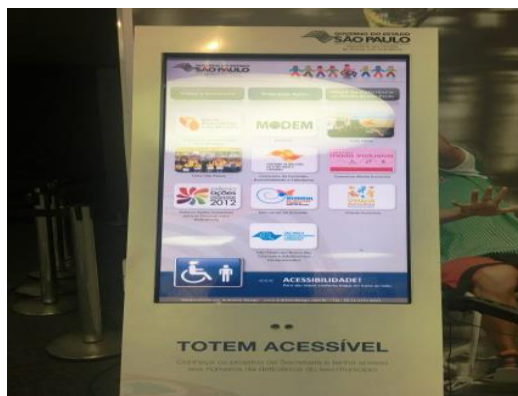


Figura 103 - Totem interativo  
Fonte: Andrade, Isabela Fernandes.

### 5.2.3 Possíveis soluções de acessibilidade no meio físico

Um dos principais componentes de uma edificação são os banheiros, por serem essenciais para as necessidades fisiológicas humanas. Portanto é fundamental que haja banheiros adaptados para receberem pessoas com deficiência. Portanto, a ABNT NBR 9050 também trata deste assunto.

De acordo com a NBR 9050, os banheiros adaptados atendem a quem utiliza cadeira de rodas, aparelhos ortopédicos, próteses e também a quem precisa de apoio, como idosos, crianças, gestantes e obesos.

Os sanitários para deficientes físicos devem ser facilmente acessados, localizados próximos das circulações principais e sinalizados. Sua entrada deve ser independente, para que uma pessoa do sexo oposto possa auxiliar.

A norma também cita o número mínimo de sanitários acessíveis, como define a figura 104.

Ainda de acordo com a NBR 9050/18, 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. Quando o cálculo da porcentagem de 5 % de peças sanitárias do pavimento resultar em mais do que uma instalação sanitária ou fração, estas devem ser divididas por sexo para cada pavimento.

Outra questão fundamental para a garantia de segurança e autonomia das pessoas com deficiência no interior de alguma edificação, é a necessidade de haver pelo menos uma rota livre de obstáculos e barreiras ligando o interior e o exterior da edificação. Situação essa que não é encontrada no palácio Pedro Ernesto.

Edificação de uso	Situação da edificação	Número mínimo de sanitários acessíveis com entradas independentes
Público	A ser construída	5 % do total de cada peça sanitária, com no mínimo um, para cada sexo em cada pavimento, onde houver sanitários
	Existente	Um por pavimento, onde houver ou onde a legislação obrigar a ter sanitários
Coletivo	A ser construída	5 % do total de cada peça sanitária, com no mínimo um em cada pavimento, onde houver sanitário
	A ser ampliada ou reformada	5 % do total de cada peça sanitária, com no mínimo um em cada pavimento acessível, onde houver sanitário
	Existente	Uma instalação sanitária, onde houver sanitários
Privado áreas de uso comum	A ser construída	5 % do total de cada peça sanitária, com no mínimo um, onde houver sanitários
	A ser ampliada ou reformada	5 % do total de cada peça sanitária, com no mínimo um por bloco
	Existente	Um no mínimo

NOTA As instalações sanitárias acessíveis que excederem a quantidade de unidades mínimas podem localizar-se na área interna dos sanitários.

Figura 104 - Número mínimo de banheiro adaptado de acordo com NBR 9050  
Fonte: ABNT NBR 9050/18

A rota acessível é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, que pode fazer parte da rota de fuga.

A rota de fuga se caracteriza como um caminho contínuo, devidamente protegido, proporcionado por portas, corredores, halls, passagens externas, balcões, vestíbulos, escadas, rampas ou outros dispositivos de saída ou combinações destes, a ser percorrido pelo usuário, em caso de um incêndio, de qualquer ponto da edificação até atingir a via pública ou espaço aberto, protegido do incêndio, em comunicação com o logradouro.

De acordo com a ABNT NBR 9050, quando as rotas de fuga incorporarem escadas de emergência ou elevadores de emergência, devem ser previstas áreas de resgate com espaço reservado e demarcado para o posicionamento de pessoas em cadeiras de rodas, como mostra a figura 105.

Através da única rota de saída do palácio para pessoas com alguma deficiência, é necessário que se utilize uma plataforma elevatória e um elevador, que não possuem função de emergência. De forma que, em caso de emergência, os mesmos não devem ser utilizados.

Anteriormente à instalação da plataforma elevatória, havia uma rampa instalada na fachada frontal do palácio (figura 106), cuja instalação se deu em

janeiro de 2017 devido a eleição de uma parlamentar dependente de cadeira de rodas. Tendo sido retirada, por determinação do INEPAC, após a instalação da plataforma elevatória ligando o prédio anexo ao palácio, com a justificativa que a rampa estava descaracterizando a fachada de um imóvel histórico além de que a escadaria é o principal artigo de imponência do palácio.

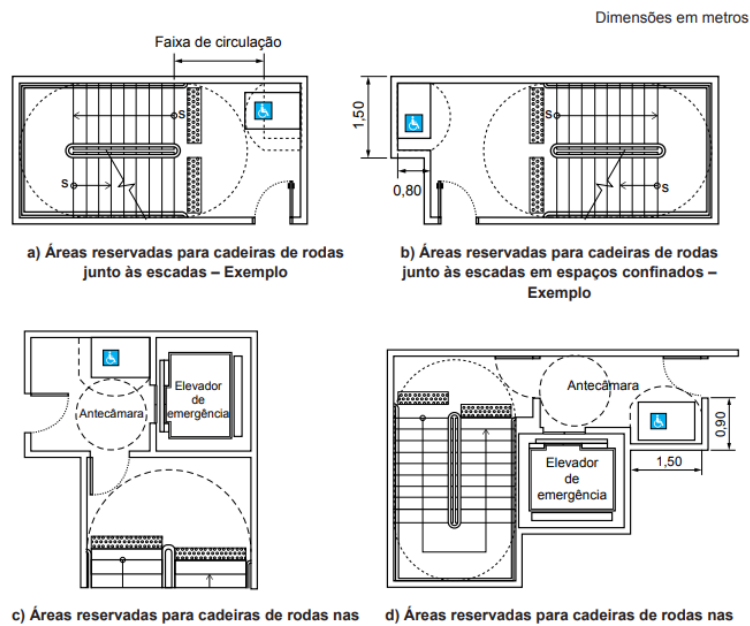


Figura 105 - Área de resgate nas escadas e elevadores de emergência

Fonte: <http://bombeiroswaldo.blogspot.com/2016/06/rotas-de-fuga-condicoes-gerais-area.html>. Acesso: 20/06/2020

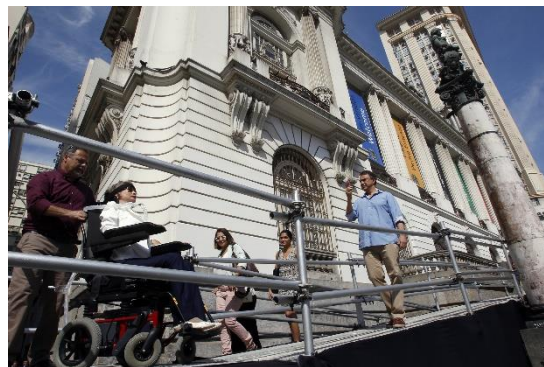


Figura 106 – Rampa de acesso na fachada do palácio Pedro Ernesto

Fonte: Própria

A rampa instalada na fachada frontal e na lateral direita da escadaria de acesso do palácio, em conjunto com as rampas dos desníveis do interior do palácio, garantia uma rota direta e livre de obstáculos e barreiras para o exterior da edificação.

Anteriormente à instalação da rampa e na ausência de elevadores, o acesso de pessoas em cadeiras de rodas ao interior do palácio, se dava através da boa vontade dos seguranças e funcionários do local para carrega-las pelas escadas, como mostra a figura 107.



Figura 107 - Escadaria do saguão principal do palácio  
Fonte: Própria

Como dito, a principal saída e melhor rota de fuga para o exterior do palácio, se dá pela escadaria principal. De forma, que esta é a principal barreira a ser vencida. Para tal, existem algumas soluções.

Uma das soluções é manter permanentemente uma rampa provisória, como já havia anteriormente. Mas como contrastava com a escadaria e a fachada do palácio, desagradando os técnicos do INEPAC, foi retirada. Outra forma, seria uma intervenção física e permanente ornando com as características arquitetônicas originais do palácio, como mostra as figuras 110 a 115, mas para isso, é necessário que haja a aprovação e liberação dos órgãos fiscalizadores dos patrimônios históricos.



Figura 108 Rampa de acesso instalada na fachada  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 109 Rampa de acesso  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 110 - Rampa de acesso na fachada  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 111 - Rampa de acesso na fachada  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 112 Rampa de acesso na fachada  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 113 Rampa de acesso na fachada  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.

Outra forma de garantir a saída de pessoas em cadeira de rodas, é a utilização de uma cadeira de rodas especial (figuras 114 e 115) que tem a capacidade de descer

escadas ou um escalador de escadas, que tem a capacidade de se acoplar nas cadeiras de rodas.



Figura 114 Escalador de escadas  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.



Figura 115 Escalador de escadas  
Fonte: ANDRADE, Isabela Fernandes.

## 6 Conclusão

Ao longo dos séculos, as adaptações realizadas em objetos patrimoniais, em especial em edifícios de valor histórico, foram feitas, muitas vezes, sem seguir critérios coerentes, impondo alterações e até mesmo sua destruição parcial, como pretexto de tornar o bem “funcional”. Por outro lado, também havia o rigor das regras de preservação, onde o projeto original não poderia sofrer alteração alguma, com o argumento de que esta era a forma de preservar a memória edificada. Hoje, as ações de preservação são mais flexíveis sem perder o rigor, principalmente nos países mais desenvolvidos.

Com o passar dos anos, o próprio conceito de patrimônio sofreu revisões e ampliações que foram consolidadas por meio de documentos redigidos por instituições nacionais e internacionais responsáveis pela salvaguarda dos bens patrimoniais. Essas mudanças refletem transformações ocorridas na própria mentalidade social. Sendo assim, o conceito se tornou mais amplo e isso abriu caminho para visões mais flexíveis em projetos de revitalização e restauração

Hoje, com o avanço das mentalidades e reconhecimentos das leis e normas dedicados à acessibilidade, os bens patrimoniais que não se adequam a esses princípios estão fora da perspectiva da inclusão social prevista, inclusive, na Constituição Brasileira. Assim, a acessibilidade em edifícios históricos é uma questão primordial para assegurar o direito à igualdade sem distinção de qualquer natureza, bem como o direito das pessoas com deficiência à acessibilidade. O princípio da isonomia garante o tratamento igualitário a todos os indivíduos.

A partir da garantia da utilização sem barreiras físicas e sociais, os objetos patrimoniais passam a adquirir novos significados para a sociedade, e através desse reconhecimento, a possibilidade de que esse bem se preserve é muito maior do que um objeto patrimonial com restrições de acesso.

Portanto, essa dissertação teve como objetivo analisar e propor soluções para situações de conflito entre a utilização do patrimônio histórico tombado e a promoção de acessibilidade de pessoas com deficiência a esses espaços, e também, a utilização destes de forma segura.

Com a proposta de abordar as leis sobre a promoção da acessibilidade e de preservação das edificações tombadas pelo patrimônio histórico, as normas que regem essas atuações da construção civil na viabilização da acessibilidade física, arquitetônica e atitudinal, como solução indispensável para que todos os cidadãos exerçam seus direitos.

Através das pesquisas realizadas foi possível verificar que muitas ações já foram tomadas e estão em andamento, no entanto, o caminho para reverter à impossibilidade de acesso a todos os edifícios patrimoniais tombados ainda necessitam de mais incentivo governamental a fim de padronizar esses locais com a mesma condição de acesso por todos.

Assim como foi citado por Andrade (2009), o grande impasse observado nesta pesquisa, sobre promover acessibilidade espacial em edificações históricas, está na origem desses projetos, que não foram elaborados para atender pessoas fora do “padrão”. Atualmente, esses locais, construídos no passado, de grande valor histórico e cultural para a população, são protegidos por leis de preservação, o que acaba não permitindo a aplicação direta dos parâmetros de acessibilidade da ABNT NBR 9050/2018.

A norma brasileira de acessibilidade, apesar de contemplar alguns itens referentes aos bens tombados, não exemplifica soluções de projeto que possibilitem adaptações em edificações históricas, tornando difícil sua aplicação.

Para a aplicação da norma, é preciso que se tenha um profundo conhecimento das limitações advindas das diferentes deficiências que podem atingir as pessoas para, então, poder definir soluções que as auxiliem e, ao mesmo tempo, não alterem a arquitetura. É só através desse conhecimento que os técnicos poderão buscar soluções para revitalizar o patrimônio.

Foi possível também, confirmar a importância da participação do Estado na gestão e implementação de políticas públicas de acessibilidade e inclusão do indivíduo com deficiência na sociedade. Com uma inclusão efetiva dessas pessoas em todos os ambientes e ainda a grande burocracia na liberação de reformas e adequações que se demonstraram lentas e dotadas de morosidade para transformar esse cenário. Concluindo que a acessibilidade não se limita apenas no cumprimento das leis, mas que são necessários políticas e maiores espaços para reflexão para ajustar e modificar a realidade das pessoas com deficiência.



Essa mudança implica em posturas culturais e incentivos a promoção de oportunidade para todos os cidadãos de forma igualitária. Considerando que todos devem ter seus direitos e garantias assegurados por meio de programas e leis que se cumpram no país para que essa inclusão e locomoção não estejam à parte das questões sociais, mas que se implementem ações prioritárias nesse processo.

Outro aspecto são os processos dotados de complexidade para autorizações de reformas pelos profissionais da área de construção civil, que envolve leis, recursos, critérios e demandas impostas pelo Iphan para que possam ser realizadas. Observou-se também, que a tecnologia pode ser um grande aliado para a promoção da acessibilidade, como por exemplo cadeiras de rodas inteligentes e equipamentos que garantam o deslocamento seguro como o escalador de escadas e plataformas elevatórias.

Nesse contexto, existe a necessidade de maior visão a estes procedimentos para que a acessibilidade se torne primordial e tenha maior facilidade em ser executada para que essas obras ocorram com mais rapidez a fim de atender a demanda da população com deficiência.

## Referências bibliográficas

ABNT NBR 9050. **Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, ABNT, 2018.

ABNT NBR 15250. **Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário.** Rio de Janeiro, ABNT, 2006.

ABNT NBR 15290. **Acessibilidade em comunicação na televisão.** Rio de Janeiro, ABNT, 2006.

ABNT NBR 15320. **Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário.** Rio de Janeiro, ABNT, 2006.

ABNT NBR 15450. **Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário.** Rio de Janeiro, ABNT, 2006.

ABNT NBR 15570. **Transporte — Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.** Rio de Janeiro, ABNT, 2009.

ABNT NBR 15599. **Acessibilidade - Comunicação na prestação de serviços.** Rio de Janeiro, ABNT, 2008.

ABNT NBR 16001. **Responsabilidade social - Sistema da gestão - Requisitos.** Rio de Janeiro, ABNT, 2008.

Almeida Prado, Adriana R. de; Rodrigues, Juçara Morelli T. e Almeida, Vera Lúcia V. de. Cidade e velhice – desafios e possibilidades. In: Ornstein, Sheila Walbe (Org.); Almeida Prado, Adriana R. de (Org.); Lopes, Maria Elisabete (Org.). **Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil.** São Paulo: Annablume, 2010. p. 57-67.

Andrade, Isabela Fernandes - **Diretrizes para acessibilidade em edificações históricas a partir do estudo da arquitetura eclética em Pelotas-rs -** Florianópolis 2009.

Assis, Elisa Prado de **[-SEP]Acessibilidade nos bens culturais imóveis: possibilidades e limites nos museus e centros culturais /** Elisa Prado de Assis. -- São Paulo, 2012.

Bahia, Sérgio Rodrigues e t al. **Município & Acessibilidade.** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 1998.

Bernardi, N. **A aplicação do conceito do Desenho Universal no ensino de arquitetura: o uso de mapa tátil como leitura de projeto.** 340f. Dissertação (Doutorado) – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. Campinas, 2007.

Bersch, Rita. **Introdução à tecnologia assistiva.** Porto Alegre: Centro Especializado em desenvolvimento Infantil (CEDI), 2008. BRASIL. Decreto nº 3.298 de 20 de dezembro de 1999. Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: Acesso em: 03.07.2020

Brasil. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988).** Rio de Janeiro: FAE, 1989. 176p.

Brasil. **Decreto nº 2.807**, de 21 de outubro de 1998.

Brasil. **Decreto nº 3.956** de 8 de outubro de 2001. Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: Acesso em: 14 dez. 2019.

Brasil. **Decreto no 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000 e 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Brasil. **Decreto nº 6.949** de 25 de agosto de 2009. Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: Acesso em: 03.07.2020.

Brasil. **Decreto nº 7.234** de 19 de julho de 2010. Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: Acesso em: 03.07.2020

Brasil. **Decreto nº 7.611** de 17 de novembro de 2011. Diário Oficial da União. Brasília, D.F. Disponível em: Acesso em: 03.07.2020

Brasil. **Lei nº 10.098** de 19 de dezembro de 2000. Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: Acesso em: 14 dez. 2014. (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Brasil. **Lei nº 12.587, 2012.** Institui a Lei de Mobilidade Urbana

Brasil. **Lei nº 13.146**, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/port3284.pdf>. > Acesso em: 04.07.2020

Brasil. **Portaria nº 3.284** de 07 de novembro de 2003. Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: Acesso em: 03.07.2020. (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em: [,http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/port3284.pdf](http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/port3284.pdf).> Acesso em: 03.07.2020

Brasil. **Lei nº 7.853** de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Brasília, 1989. Disponível em: < [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7853.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7853.htm)>. Acesso em: 05.07.2020

Camargo, Haroldo Leitão. **Patrimônio Histórico e Cultural**. São Paulo: Aleph, 2002.

Cambiaghi, Silvana Serafino. **Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. São Paulo: Editora Senac, 2007.

Centro Internacional Para A Conservação Do Patrimônio – BRASIL. **Estatuto do CICOP Brasil**, 2008.

Coelho, G. N.; Valva, M. d´A. **Patrimônio cultural edificado**. Goiânia: UCG, 2001.

Colegio Oficial De Arquitectos De Madrid. **Curso de rehabilitación: la teoría**. Madrid: colegio Oficial de Arquitectos, 1985.

Conferência Geral Das Nações Unidas. **Carta do Rio, 1992**. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 311-318.

Conselho Internacional De Monumentos E Sítios – ICOMOS. **Carta de Veneza, 1964**. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 91-95.

Conselho Internacional De Monumentos E Sítios – ICOMOS. **Carta de Burra, 1980**. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 247-251.

Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Estado de São Paulo, **Grupo de Trabalho Patrimônio Histórico e Arquitetônico - 2008 Crea-SP**

**Convenção Internacional para Proteção e Promoção dos Direitos e Dignidade das Pessoas com Deficiência**, elaborado pela ONU, em 2003

Cook, Albert M. & Hussey, S.M. **Assistive Techologie: Principles and pratics**. Sto Louis, Missouri. Mosby-year Book, In.1995.

Costa, Raíssa de keller e - **Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto - Minas Gerais - 2016**

Creswell, J. W. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010

**Decreto-Lei n.º 163/2006** Diário da República n.º 152/2006, Série I de 2006-08-08.

**Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999.**

Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências.

**Decreto Nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.**

Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Desenho Universal: “**Caminhos da acessibilidade no Brasil**”: Filho, 2010, p.37

**Diário Oficial da União.** Brasília, DF. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/port3284.pdf>. > Acesso em: 03.07.2020

Dischinger, Marta; Bins Ely, Vera Helena Moro; Piardi, Sonia Maria Demeda Groisman. **Promovendo a Acessibilidade nos Edifícios Públicos.** Florianópolis: 2009.

Duarte, C.R.; Cohen, R.; Biocca, L. **Acessibilidade ao Patrimônio no Brasil e na Itália: Exemplos, Conflitos e Reflexões.** In: Ribeiro, R.T.M.; Nóbrega, C.C.L. (Orgs.). Projeto e Patrimônio: reflexões e aplicações. Rio de Janeiro: Rio Books, 2016 p. 296 – 327

Fernandes, Idilia – **A diversidade da condição humana: deficiências/diferenças na perspectiva das relações sociais.** – Porto Alegre, 2002.

Governo da Itália. **Carta do Restauro, 1972.** In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 147-170.

Guimarães, Gisele da Silva. **Muito mais além do Carmo.** 2011. Monografia (Graduação em Turismo e Hotelaria) – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2011.

Instituto Do Patrimônio Histórico, Artístico Nacional – IPHAN. **Patrimônio Cultural, Bens reconhecidos pela UNESCO, Patrimônio Mundial, Bens na Lista do Patrimônio Mundial - 2018.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=12631&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>. Acesso em: 05.07.2020

**Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos /** organização de Sandra Bernardes Ribeiro. – Brasília: Iphan, 2014.

**Lei Nº 7.405, de 12 de novembro de 1985.**

Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências.

**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.

**Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.**

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

**Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000.**

Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

**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.

**Lei nº 10.226, de 15 de maio de 2001**

Acrescenta parágrafos ao art. 135 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965, que institui o Código Eleitoral, determinando a expedição de instruções sobre a escolha dos locais de votação de mais fácil acesso para o eleitor deficiente físico.

**Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005.**

Dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.

**Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.**

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

**Lei Complementar nº 94 de 01 de janeiro de 2009.**

Institui a obrigatoriedade de que em todas as edificações e/ou instalações novas ou existentes, não residenciais, comerciais ou não, ou que envolvam interesse turístico de qualquer natureza, sejam promovidas as adaptações necessárias a garantir a acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, obedecendo as especificações da associação brasileira de normas técnicas-abnt, a outras estabelecidas por esta lei complementar e às determinações da lei federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, regulamentada pelo decreto federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, e dá outras providências.

Leite, Flávia Piva Almeida. **O município acessível à pessoa portadora de eficiência: o direito à eliminação das barreiras arquitetônica.** São Paulo: RCS editora, 2007.

Loch, Márcia do Valle Pereira. **Convergência entre Acessibilidade Espacial Escolar, Pedagogia Construtivista e Escola Inclusiva**. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Florianópolis, 2007.

Maricato, E. Brasil, **idades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

Mendes, Andrezza Barbosa. **Avaliação das condições de acessibilidade para pessoas com deficiência visual em edificações em Brasília – Estudo de casos / Andrezza Barbosa Mendes**. - - Brasília: UnB / FAU, 2009

Ministério da Educação. **Programa INCLUIR: acessibilidade na educação superior**. Brasília, 2013 a. Disponível em: < portal.mec.gov.br >. Acesso em: 04.07.2020

Ministério da Educação. **Programa INCLUIR: documento orientador**. Brasília: Secadi/Sesu, 2013 b. Disponível em: < file://orientador\_programa\_incluir.pdf >. Acesso em: 04.07.2020

Miranda, Theresinha Guimarães. **A inclusão de pessoas com deficiência na universidade**. In: JESUS, Denise Meyrelles de et al (orgs.) **Inclusão, Práticas Pedagógicas e Trajetórias de Pesquisa**. 3.ed. Porto Alegre: Mediação, 2011.

Murta, S.M. & Goodey, B. (2002). **A interpretação do patrimônio para visitantes: um quadro conceitual**. In: Murta, S.M. & Albano, C. (org.). **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: Ed. UFMG / Território Brasilis.

Organização das Nações Unidas para a Educação a Ciência e a Cultura – Unesco. **Recomendação relativa à salvaguarda da beleza e do caráter das paisagens e sítios, 1962**. In: IPHAN: **Cartas Patrimoniais**. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 81-90.

Organização das Nações Unidas para a Educação a Ciência e a Cultura – Unesco. **Recomendação sobre a conservação dos bens culturais ameaçadas pela execução de obras públicas ou privadas, 1968**. In: IPHAN: **Cartas Patrimoniais**. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 123-136.

Organização das Nações Unidas para a Educação a Ciência e a Cultura – Unesco. **Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea, 1976**. In: IPHAN: **Cartas Patrimoniais**. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 217-234.

Organização das Nações Unidas para a Educação a Ciência e a Cultura – Unesco. **Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial, 2003**. In: IPHAN: **Cartas Patrimoniais**. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 371-390.

Sampaio, Cristiane T.; Sampaio, Sônia R. **Educação inclusiva: o professor mediando para a vida**. Salvador: EDUFBA, 2009

Santos Filho, Gildo Magalhães dos. **Construindo um itinerário histórico do desenho universal: a normatização nacional e internacional da acessibilidade.** In: Prado, Adriana R. de Almeida; Lopes, Maria Elizabete; Ornstein, Sheila Walbe (orgs.) *Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil.* São Paulo: Annablume, 2010.

Sarraf, Viviane Panelli. **Reabilitação do Museu: políticas de inclusão cultural por meio da acessibilidade.** 180p., il. 3 anexos. Dissertação (Mestrado). Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, 2008.

Sasaki, Romeu Kazumi. **Inclusão: construindo uma sociedade para todos.** 8.ed. Rio de Janeiro: WVA, 2010.

Silva, H. M. et al. **A inclusão de estudantes com deficiência no ensino superior: Revisão de literatura.** Revista da Universidade Vale do Rio Verde, Três Corações, v.10, n.2, p.332-342, 2012.

Silva, Marco. **Infoexclusão e analfabetismo digital: desafios para a educação na sociedade da informação e na cibercultura.** In: FREITAS, Maria T. A. (org.) *Cibercultura e formação de professores.* Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009.

Silva, F. F. da. **As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade.** São Paulo; Petrópolis: Universidade de São Paulo, 2003.

Silveira, Maria Luiza Gesser da et al. **Avaliação de acessibilidade de Biblioteca Pública do Estado da Bahia: discussões e reflexões.** In: coloquio de gestión en américas: rendimientos académicos y eficacia social de universidad, 13. 2013. Assumpción del paraguay. Anales... assumpción del paraguay, 2013. Universitaria en américas: rendimientos académicos y eficacia social de universidad, 13. 2013, asumpción del paraguay. Anales... Assumpción del paraguay, 2013

Soares, Ciane G. F. **Acessibilidade ao patrimônio cultural: políticas públicas e desenvolvimento sustentável.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília, 2003. Disponível em [www.suapesquisa.com/oqueepatrimoniohistorico.htm](http://www.suapesquisa.com/oqueepatrimoniohistorico.htm). Acesso em 04.07.2020

Turismo de Portugal, **I. P. Direção Geral do Património Cultural** junho de 2017

Vasconcellos, Beatriz Cunha de **A construção de um método para avaliação do ambiente construído** / Beatriz Cunha de Vasconcellos. – Niterói, RJ: [s.n.], 2011. 220 f.

Wanderley, M. B. **Refletindo sobre a noção de exclusão.** In: Sawaia, B. *As artimanhas da exclusão – Análise psicossocial e ética da desigualdade social.* Petrópolis: Vozes, 2001  
<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=5586274> Acesso em: 20/07/2021









