



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA**  
**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DCH - CAMPUS 1**  
**CURSO TURISMO E HOTELARIA**

VITÓRIA ALMEIDA DO ESPÍRITO SANTO  
DALAILA MELIDIN CHAGAS SANTANA  
GLESIANE DE SANTANA VENTURA

**TURISMO E ACESSIBILIDADE: UM OLHAR SOBRE AS BARREIRAS FÍSICAS  
DO PELOURINHO - CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR**

**SALVADOR**  
**2023**

VITÓRIA ALMEIDA DO ESPÍRITO SANTO  
DALAILA MELIDIN CHAGAS SANTANA  
GLESIANE DE SANTANA VENTURA

**TURISMO E ACESSIBILIDADE: UM OLHAR SOBRE AS BARREIRAS FÍSICAS  
DO PELOURINHO - CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
para obtenção do grau de Bacharel em Turismo  
e Hotelaria, Universidade do Estado da Bahia.

Orientadora: Profª. Drª. Rosana dos Santos  
Reis.

**SALVADOR  
2023**

VITÓRIA ALMEIDA DO ESPÍRITO SANTO  
DALAILA MELIDIN CHAGAS SANTANA  
GLESIANE DE SANTANA VENTURA

**TURISMO E ACESSIBILIDADE: UM OLHAR SOBRE AS BARREIRAS FÍSICAS  
DO PELOURINHO - CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR**

Monografia apresentada à Universidade do Estado da Bahia – UNEB, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharelado em Turismo e Hotelaria.

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

**BANCA EXAMINADORA:**

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Rosana do Santos Reis (Orientadora)  
Universidade do Estado da Bahia (UNEB)  
Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Bahia

---

Prof. Dr. José Veiga Viñal Junior  
Universidade do Estado da Bahia (UNEB)  
Doutorado em Língua e Linguística – Universidad de Vigo

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Larissa Scarano Pereira Matos da Silva (Membro Externo)  
Centro Universitário Senai Cimatec  
Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Bahia

**SALVADOR  
2023**

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente agradecemos a Deus, pois sem ele nada seria possível.

A orientadora Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Rosana dos Santos Reis que nos deu todo suporte para passar por este processo de construção acadêmica, compartilhando-nos o seu conhecimento na área.

Ao Prof. Dr. José Veiga Viñal Junior que do mesmo modo nos orientou de forma lúdica e eficiente nos apresentando novos caminhos.

A Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Larissa Scarano Pereira Matos da Silva e ao Prof. Tadeu Bello que não exitaram ao receber o convite para nos auxiliar e pelas inserções pertinentes.

A Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Rosali Braga Fernandes por nos conduzir durante os passos iniciais do nosso projeto de pesquisa e a Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Salete Vieira por nos dar conforto, mesmo estando longe da Universidade.

A nossas mães, Hildete Chagas, Vandira Santana e um agradecimento especial em memória a Josenira Almeida do Espirito Santo.

Aos nossos pais, Luiz Raimundo Ventura, Patrício Santana e ao Luis Antonio do Espirito Santo por auxiliar em todo o processo.

A secretária do colegiado Rafaela Nascimento e aos nossos amigos, Aimée, Catharina, Eric, Irys, Laura, Melissa, Danielle que estiveram presentes em cada momento difícil ao longo dessa jornada de graduação e nos apoiaram até fim desta jornada acadêmica.

## RESUMO

As barreiras físicas à locomoção são definidas como entraves ao livre deslocamento de pessoas com deficiência locomotora, em que há uma limitação de acesso e, ao se deslocarem, enfrentam obstáculos que limitam o seu acesso. Para o Turismo, a existência de barreiras físicas limitam o acesso aos sítios e atrativos turísticos que não estão preparados para atender a todos públicos. É direito de todos a liberdade de se locomover e dever do Estado garantir a segurança e livre acesso. Todavia, isso não ocorre de forma prática nos sítios históricos pela estrutura histórica e social. Esta pesquisa é importante para expor os problemas relacionados à acessibilidade no Pelourinho e para que haja uma reflexão e interesse da comunidade científica em expandir as investigações a respeito do tema desenvolvido: Turismo e Acessibilidade: um olhar sobre as barreiras físicas do Pelourinho - Centro Histórico de Salvador. Como objetivo principal, identificou-se as barreiras físicas à acessibilidade existentes no Pelourinho - CHS. O presente trabalho tem como método utilizado a pesquisa descritiva, de natureza básica, com abordagem quantitativa. Os procedimentos técnicos utilizados para coleta de dados foram pesquisa bibliográfica, documental e observação de campo, no qual se observaram as barreiras físicas à locomoção existentes no Pelourinho e foram expostos os entraves e suas variáveis. Considerou-se que o Pelourinho se apresenta parcialmente acessível para pessoas com deficiência locomotora devido à grande quantidade e variedade de barreiras físicas à locomoção existentes nas vias de acessos, dificultando a acessibilidade plena.

Palavras-Chave: Acessibilidade; Turismo; Barreiras Físicas; Pelourinho.

## **ABSTRACT**

Physical barriers to mobility are defined as obstacles to the free movement of people with locomotor disabilities where there is a limitation of access, and when they move, they face obstacles that restrict their access. In tourism, the presence of physical barriers limits access to sites and tourist attractions that are not prepared to serve all audiences. It is everyone's right to freedom of movement, and the government must guarantee safety and free access. However, this does not occur practically in historic sites due to their historical and social structure. This research wants to expose the problems related to accessibility in Pelourinho, and generate reflection and interest from the scientific community to expand investigations on the subject of this paper, *Tourism and Accessibility: a look at the physical barriers of Pelourinho Historic Center of Salvador*. The main objective was to identify the physical barriers to accessibility in Pelourinho - HCS. This work used descriptive research as a method from a basic nature view and a quantitative approach. The technical procedures used for data collection were bibliographic research, documentary research, and field observation, in which the physical barriers to mobility in Pelourinho were identified and the obstacles and their variables were exposed. It was considered that Pelourinho is partially accessible to people with locomotor disabilities due to the large quantity and variety of physical barriers to mobility in the access roads, which full accessibility.

**Keywords:** Accessibility; Tourism; Physical Barriers; Pelourinho.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1– Exemplo de Mapa geral e Plano de Sítio.....	39
Figura 2– Exemplos de Totens Verticais para a identificação da entrada do sítio.....	40
Figura 3– Exemplos de Placas Indicativas de Pedestres.....	41
Figura 4– Exemplos de Totens verticais para identificação de entrada no sítio.....	41
Figura 5 – Mapa da delimitação parcial do Centro Histórico em Salvador.....	50
Figura 6 – Mapa da delimitação do Pelourinho .....	51
Figura 7 – Mapa geral do Pelourinho.....	52
Figura 8 – Mapa Rota Acessível .....	56
Figura 9 – Percurso Realizado Para Identificação das barreiras.....	60
Figura 10 – Barreira Atitudinal Placa de restaurante.....	62
Figura 11 – Barreira Atitudinal Tabuleiro de Acarajé.....	62
Figura 12 – Barreira Urbanística Bueiro.....	63
Figura 13 – Barreira Arquitetônica.....	63
Figura 14 – Barreira Atitudinal Vaso de Plantas.....	64
Figura 15 – Barreira Arquitetônica Batente.....	64
Figura 16 – Barreira Urbanística Hidrante.....	65
Figura 17 – Barreira Atitudinal Mercadorias.....	65
Figura 18 – Barreira Urbanística Aclive.....	66
Figura 19 – Barreira Atitudinal Veículo.....	66
Figura 20 – Barreira Atitudinal.....	67
Figura 21 – Barreira Arquitetônica Batente.....	67
Figura 22 – Pouca oferta de transporte alternativo: Transporte <i>Cycle'one</i> .....	68
Figura 23 – Pouca oferta de transporte alternativo: Transporte <i>Cycle'one</i> .....	68
Figura 24 – Pouca oferta de transporte alternativo: Transporte Pelourinho By <i>Electric Car</i> .....	69

Figura 25 – Pouca oferta de transporte alternativo: transporte Pelourinho <i>By Electric Car</i> .....	69
Figura 26 – Barreira Atitudinal Veículo.....	70
Figura 27 – Barreira Urbanística falta Bancos.....	70
Figura 28 – Barreira urbanística Manutenção.....	71
Figura 29 – Barreira Arquitetônica Batente.....	71
Figura 30 – Barreira Urbanística Manutenção.....	72
Figura 31 – Barreira Urbanística Calçamento.....	72
Figura 32 – Barreira Urbanística Rampa de acesso.....	71
Figura 33 – Barreira Urbanística Rampa de acesso.....	73
Figura 34 – Barreira Arquitetônica escadaria.....	73
Figura 35 – Barreira Urbanística Rampa Estreita.....	74
Figura 36 – Visitante utilizando muletas.....	75
Figura 37 – Visitante utilizando muletas.....	75
Figura 38 – Barreira Urbanística Largo Tereza Batista.....	76
Figura 39 – Barreira Arquitetônica Escadaria do Largo Tereza Batista.....	76
Figura 40 – Barreira Urbanística Largo Quincas Berro D'água.....	75
Figura 41 – Rampa de acesso do Largo Quincas Berro D'água.....	77
Figura 42 – Parte interna do Largo Quincas Berro D'água.....	78
Figura 43 – Estacionamento no Terreiro de Jesus.....	78
Figura 44 – Estacionamento no Terreiro de Jesus.....	79
Figura 45 – Estacionamento Bahia Park.....	79
Figura 46 – Rampa de acesso superior do estacionamento Bahia Park.....	80
Figura 47 – Estacionamento Delta Parking.....	80
Figura 48 – Escadarias de acesso ao Delta Parking.....	81
Figura 49 – Saída de acesso da Praça das Artes para o pelourinho.....	81

Figura 50 – Mapa e sinalização da Rota Acessível em 2018.....	82
Figura 51– Sinalização do Mapa da rota acessível em 2021.....	82
Figura 52 – Sinalização do Mapa da rota acessível em 2023.....	83
Figura 53 – Vias de acesso ao Largo do Pelourinho.....	83
Figura 54 – Vias de Acesso ao Terreiro de Jesus.....	84
Figura 55 – Localização das Principais Vias de Acesso ao Pelourinho.....	85
Figura 56 – Mapeamento das Barreiras Físicas a Locomoção do Pelourinho.....	86
Figura 57 – Nuvem de Palavras mais utilizadas no nos comentários do <i>TripAdvisor</i> .....	89

## **LISTA DE QUADROS**

**Quadro 1** – Instrumento Legal / Quantidade - p. 28

**Quadro 2** – Legislação Brasileira abordando questões de acessibilidade organizadas cronologicamente - p. 29

**Quadro 3** – Normas técnicas Brasileiras em vigor que tem no seu nome referência direta a acessibilidade conforme catálogo *online* da ABNT organizadas cronologicamente a partir da última versão - p. 35

**Quadro 4** – Princípios: Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil - p. 35

**Quadro 5** – Componentes dos Mapas Gerais do sítio - p. 38

**Quadro 6** – Componentes dos Mapas de Sítio - p. 39

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

BA – Bahia

CH – Centro Histórico

CHS – Centro Histórico de Salvador

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

COFINS – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

CONPDEC – Conselho Nacional de Proteção e Defesa Civil

DAS – Grupo-Direção e Assessoramento Superiores

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPAC – Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPI – Isenção do Imposto sobre produtos Industrializados

Libras – Língua Brasileira de Sinais

NBR – Norma Brasileira

OMS – Organização Mundial de Saúde

OMT – Organização Mundial do Turismo

ONU – Organização das Nações Unidas

Pasep – Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público

PET – Programa de Educação Tutorial

PGMU – Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo

Comutado Prestado no Regime Público

PIS – Programa de Integração Social

PNDH – Programa Nacional de Direitos Humanos

PROUCA – Regulamenta o Programa Um Computador por Aluno

PROUNI – Programa Universidade para Todos

REICOMP – Regime Especial de Incentivo a Computadores para Uso Educacional

SIC – Serviço de Informação ao Cidadão

SIMPLES – Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte

SINPDEC – Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil

TIP – Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2 ELOS CONCEITUAIS ENTRE TURISMO, HOSPITALIDADE, ACESSIBILIDADE, ROTAS ACESSÍVEIS, DEFICIÊNCIA LOCOMOTORA E LEGISLAÇÃO.....</b>	<b>18</b>
2.1 TURISMO.....	18
2.2 HOSPITALIDADE.....	20
2.3 ACESSIBILIDADE E ROTAS ACESSÍVEIS.....	21
2.4 DEFICIÊNCIA LOCOMOTORA.....	25
2.5 PANORAMA SOBRE OS ASPECTOS LEGAIS.....	27
<b>3 CONCEITUAÇÃO E TIPOLOGIA DAS BARREIRAS À LOCOMOÇÃO.....</b>	<b>43</b>
3.1 BARREIRAS EM SÍTIOS HISTÓRICOS.....	47
<b>4 PELOURINHO - CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR.....</b>	<b>50</b>
4.1 ACESSIBILIDADE E BARREIRAS FÍSICAS NO PELOURINHO - CHS.....	58
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>91</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>94</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O turismo tornou-se um importante fator de desenvolvimento econômico, portanto, é de suma importância que um destino turístico esteja preparado para atender a todos os públicos e a todos os perfis de turistas. Tendo em vista que o Centro Histórico de Salvador é um dos destinos mais visitados da cidade e destacando que sua origem foi definida como cidade fortaleza contra ataques externos, com configuração física de topografia irregular, proporcionar acesso livre de barreiras físicas é um desafio a superar. Com o tempo, as mudanças de funções e a conscientização sobre o tema acessibilidade para todos levaram à necessidade de se planejar e investir em acessibilidade, inclusive nos centros históricos das cidades brasileiras, a exemplo do Centro Histórico de Salvador, proporcionando o acesso democrático dos turistas que visitam a cidade para desfrutar de toda hospitalidade oferecida pelo destino turístico.

Todavia, as barreiras físicas existentes no Pelourinho podem dificultar a acessibilidade para todos, assim, inviabilizando ou limitando a experiência dos turistas com deficiência locomotora no Centro Histórico. Nota-se que, mesmo a implantação da Rota Acessível, realizada no ano de 2013, é insuficiente para atender às necessidades desse público e que ainda persistem dificuldades em realizar a ampliação da acessibilidade no Centro Histórico de Salvador para pessoas com deficiência locomotora e demais tipos de deficiência. Isso resulta na limitação do acesso desse público ao deleite cultural, visto que, “toda pessoa tem o direito de participar livremente na vida cultural da comunidade, de fruir as artes e de participar do progresso científico e de todos os benefícios que dele resultem” (REIS, 2015, p. 12).

Diante do exposto, esta monografia tem como objetivo geral identificar as barreiras físicas à acessibilidade existentes no Pelourinho - CHS que representam obstáculos à hospitalidade e fruição do patrimônio local. É válido ressaltar que o público alvo escolhido para realizar esta pesquisa foram pessoas com deficiência locomotora. Dessa forma, foi elaborada a situação problema: Qual a condição de acessibilidade no Pelourinho - Centro Histórico de Salvador para pessoas com deficiência locomotora?

Perante a situação problema foi formulada a hipótese básica de que o Pelourinho é parcialmente acessível para pessoas com deficiência locomotora, mesmo com a implantação da Rota Acessível no ano de 2013. Considerando que o

Centro Histórico de Salvador foi historicamente construído para ser uma fortaleza de proteção contra ataques externos. Pois de acordo com:

"[...] Luiz Dias, Mestre das Obras da Fortaleza e Cidade do Salvador, isto é, nossa primeiro urbanista, nota-se melhor a proximidade dos ideais renascentistas de cidade, pelo fato de haver muralha, posições fortificadas e um traçado urbano que só não é mais geométrico por condições adversas do terreno" (MOREAU, 2011, p 99).

"[...] carta, escrita ao Rei, Luiz Dias repete a informação de que a muralha desmoronava de tempos em tempos, principalmente nas chuvas de inverno. Ele lamenta que apesar de tudo, a muralha era reconstruída, porque devia cumprir bem sua função de deter incursões indígenas, além de caracterizar a cidade-fortaleza [...]"(MOREAU, 2011, p. 100).

Tendo em vista que essa pesquisa é necessária para entender as condições de acessibilidade no Centro Histórico de Salvador, local que recebe diversos públicos, incluindo pessoas com deficiência locomotora e, por perceber que as condições de mobilidade do Pelourinho para esse público precisa ser ampliada, mesmo com a implantação da Rota Acessível que não é o suficiente para atender às necessidades das pessoas com deficiência locomotora em todo território, se faz necessário a identificação das barreiras físicas a acessibilidade existentes no local.

Para atingir o objetivo principal, definiram-se as seguintes etapas:

Apresentar os elos conceituais entre o turismo, hospitalidade, acessibilidade rotas acessíveis, deficiência locomotora e a apresentação de um panorama sobre a Legislação.

Apresentar a conceituação e tipologia das Barreiras à locomoção e discorrer sobre as barreiras existentes em sítios históricos.

Localizar o Pelourinho e o Centro Histórico, abordar a configuração territorial e arquitetônica do Pelourinho e apresentar o projeto de implantação da Rota Acessível.

Apresentar as evidências coletadas durante as observações de campo referentes às barreiras físicas existentes no Pelourinho, mapear as barreiras físicas a locomoção registradas, efetuar reflexões e discorrer sobre as barreiras encontradas.

Apresentar os relatos coletados sobre as condições de acessibilidade no Pelourinho no site especializado em turismo *TripAdvisor*.

Esta pesquisa é descritiva pois, busca identificar as barreiras físicas à acessibilidade existentes no Pelourinho que dificultam o deslocamento de pessoas

com deficiência locomotora e, quando se diz que uma pesquisa é descritiva, se está querendo dizer que “se limita a uma descrição pura e simples de cada uma das variáveis, isoladamente, sem que sua associação ou interação com as demais sejam examinadas” (CASTRO, 1976, p. 66).

Além de ser uma pesquisa exploratória, pois envolve levantamento bibliográfico, a identificação das barreiras físicas existentes no Pelourinho por meio da observação de campo, assim, por meio de critérios e métodos, busca uma proximidade com o objeto estudado. Possui ainda a finalidade básica de desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias para a formulação de abordagens posteriores. Dessa maneira, este tipo de estudo se propõe a proporcionar um maior conhecimento para o pesquisador acerca do assunto, com o intuito de que esse possa formular problemas mais precisos ou criar hipóteses que possam ser pesquisadas por estudos posteriores (GIL, 1999, p. 43).

Para atingir o objetivo desta pesquisa foi utilizado o método de abordagem dedutivo que “se caracteriza por uma abordagem mais ampla, em nível de abstração mais elevado, dos fenômenos da natureza e da sociedade” (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 220). Partindo de uma abordagem geral sobre o turismo e acessibilidade locomotora em sítios históricos, para o específico sobre a identificação das barreiras físicas à locomoção no Pelourinho - CHS.

Do ponto de vista da natureza, é uma pesquisa básica, com a finalidade de gerar conhecimento sem aplicação prevista. “Procura desenvolver os conhecimentos científicos sem a preocupação direta com suas aplicações e consequências práticas” (GIL, 1999, p.42).

Do ponto de vista da abordagem ao problema trata-se de uma pesquisa qualitativa, a fim de estudar os fenômenos sociais relacionados à acessibilidade e turismo, que “pode ser caracterizada como a tentativa de uma compreensão detalhada dos significados e características situacionais apresentadas pelos entrevistados, em lugar da produção de medidas quantitativas de características ou comportamentos” (RICHARDSON, 2007, p.90). Dessa forma, se faz necessário a coleta de dados sobre as motivações de um grupo mais subjetivo, buscando compreender opiniões, expectativas, sentimentos e percepções. Sendo utilizada para a coleta dos dados: fotografia para registrar as barreiras físicas identificadas durante as observações de campo, análise de documentos como leis, regulamentos, decretos, regras e normas técnicas para contextualizar os aspectos legais no que se

refere a acessibilidade no Brasil e elaboração de relatório para registrar as barreiras físicas e reflexões elaboradas a partir das observações de campo no Pelourinho - Centro Histórico de Salvador.

Do ponto de vista dos procedimentos técnicos utilizados, esta pesquisa é bibliográfica, por abranger bibliografia já tornada pública em relação aos conceitos que orbitam o tema de Turismo e Acessibilidade. Desde publicações avulsas, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, material etc., até meios de comunicação orais e audiovisuais: filmes e televisão (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.183). Como procedimento técnico também foi utilizado a pesquisa documental, com os depoimentos coletados na plataforma digital *TripAdvisor*<sup>1</sup> a fim de identificar diferentes percepções a respeito das implicações decorrentes da acessibilidade no Pelourinho. “Vale-se de materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa” (GIL, 2002, p.45).

Além dos elementos citados acima, também foram utilizadas observações de campo. Foram feitas visitas no Pelourinho, no Largo do Cruzeiro de São Francisco, Rua das Laranjeiras (atual Rua Alaíde do Feijão), Rua Gregório de Matos, Largo do Pelourinho, Rua Alfredo de Brito, Terreiro de Jesus e na Rua Inácio Acciole, durante as datas 10/04/2023 para reconhecimento do terreno e coleta de registros, 01/05/2023 para coletar mais registros e informações adicionais e 12/05/2023 para acrescentar mais informações e registros através de percepções diferentes, datas em que houveram a disponibilidade de participação de todas as pesquisadoras envolvidas nesta monografia, caminhando e observando o entorno, com o auxílio de aparelhos celulares para fotografar as barreiras físicas e papel e caneta para escrever localizações destas barreiras e impressões a respeito das visitas, pois:

“a observação é uma técnica de coleta de dados para conseguir informações e utiliza os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade. Não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar fatos ou fenômenos que se desejam estudar” (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.190).

É válido ressaltar que esta monografia está dividida nos seguintes capítulos: Elos conceituais entre, hospitalidade, acessibilidade, rotas acessíveis, deficiência locomotora e legislação; Turismo; Hospitalidade; Acessibilidade e Rotas

---

<sup>1</sup> **Tripadvisor, Inc.** é uma empresa americana que opera agências de viagens on-line, sites de comparação de compras e aplicativos móveis com conteúdo gerado pelo usuário, com avaliações e comentários a respeito das experiências vividas durante as viagens.

Acessíveis; Deficiência Locomotora; Panorama sobre os Aspectos Legais; Conceituação e Tipologia das Barreiras a Locomoção; Barreiras em Sítios Históricos; Pelourinho - Centro Histórico de Salvador; Acessibilidade e Barreiras Físicas no Pelourinho - CHS; Reflexões sobre as Barreiras Físicas no Pelourinho e Considerações Finais a respeito desta pesquisa.

Desse modo, o capítulo seguinte irá apresentar inicialmente as relações conceituais entre turismo, hospitalidade, acessibilidade, rotas acessíveis, deficiência locomotora e suas legislações para que haja um entendimento integral ao que se refere o tema proposto.

## **2 ELOS CONCEITUAIS ENTRE TURISMO, HOSPITALIDADE, ACESSIBILIDADE, ROTAS ACESSÍVEIS, DEFICIÊNCIA LOCOMOTORA E LEGISLAÇÃO**

Para iniciar uma discussão sobre o que se refere ao tema Turismo e acessibilidade: um olhar sobre as barreiras físicas do Pelourinho - Centro Histórico de Salvador, é necessário fazer a conceituação e contextualização dos termos turismo, hospitalidade, acessibilidade, rotas acessíveis, deficiência locomotora e um panorama geral da legislação, que envolvem a discussão, para que haja uma melhor compreensão desses tópicos que serão abordados nesta Monografia. Sobre as barreiras físicas, este tópico será tratado em capítulo específico.

Visto que o conceito de turismo será o pontapé inicial para introduzir a contextualização, a abordagem será desde o surgimento da atividade organizada do turismo a diferentes perspectivas teóricas a respeito da definição da atividade turística.

### **2.1 TURISMO**

Tem-se a necessidade de entender sobre turismo, que surgiu como atividade organizada no na Inglaterra, com Thomas Cook, referindo-se a um tipo especial de viagem que posteriormente se tornou uma atividade profissional.

A excursão organizada por Cook foi um sucesso. Devido ao excelente resultado, Cook percebeu que poderia explorar comercialmente um novo ramo, o de organização de viagens e, em 1845, fundou a Thomas Cook & Son, a primeira agência de viagens do mundo. Notado por seu extremo profissionalismo, Thomas Cook acompanhava pessoalmente seus clientes, conduzindo e informando, passando a ser também o primeiro guia de turismo de que se tem notícia (IGNARRA, 2001).

No que se refere a etimologia da palavra turismo, a palavra *tour* é de origem francesa, que quer dizer volta e tem seu equivalente no inglês *turn*, e no latim *tornare*. Ainda que não se tenha uma única definição de turismo, muitos conceitos podem ajudar a entender basicamente o que é o turismo.

Então, pela variedade que se tem de conceitos do turismo, não se tem como usar apenas um conceito, sendo que com o passar do tempo eles evoluem, mais ainda se complementam, pois podem ser utilizados em diferentes campos de estudo.

Dessa forma, os conceitos variam entre pensamentos e vários contextos da realidade social.

Beni (2001, p. 34) afirma que o primeiro a dar uma definição de turismo sob a ótica econômica foi Hermann von Schullern que, em 1910, escreve o seguinte sobre a atividade: "A soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região."

Dessa maneira o turismo pode ser descrito como um conjunto de operações econômicas que se inter-relacionam entre si, que são definidas como produtos de ofertas turísticas, como as redes hoteleiras, transporte, lazer, bens e recursos naturais que se complementam para o desenvolvimento econômico e social do local através do turismo. Além de ser uma forma de descobrir, interagir e adentrar num novo conhecimento, é também, uma atividade comercial voltada para o patrimônio cultural, histórico e ambiental, em que o governo deve zelar pelo bom funcionamento e estrutura do patrimônio, a fim de ter um bom retorno financeiro.

Beni (2001 p. 36) nos lembra que Jafar Jafari também ofereceu uma definição holística ao fenômeno, quando o abordou da seguinte forma: "É o estudo do homem longe do seu local de residência, da indústria que satisfaz suas necessidades, e dos impactos que ambos, ele e a indústria, geram sobre os ambientes físico, econômico e sócio-cultural da área receptora."

Já para o autor Andrade, o turismo é um conjunto de atividades e uma soma de operações. Ele explica o turismo como complexo de atividades e serviços relacionados aos deslocamentos, transportes, alojamentos, alimentação, circulação de produtos típicos, atividades relacionadas aos movimentos culturais, visitas, lazer e entretenimento (ANDRADE, 2001).

Sobre a ótica econômica, alguns autores definem o turismo como um serviço e outros como uma atividade econômica e social. Na ótica técnica, o turismo é construído sob o tipo de 'turista' para que depois possa ser estendido. A definição holística procura englobar de uma maneira total o fenômeno (SCHONS, 2014).

Segundo Barretto (1995, p. 12), em 1992, Oscar de La Torre elaborou uma definição que foi adotada pela OMT: "Soma das relações e de serviços resultantes de um câmbio de residência temporário e voluntário motivado por razões alheias a negócios ou profissionais."

A Organização Mundial de Turismo (OMT), em 1994, formulou um novo conceito de turismo que passou a ser referência para a elaboração das estatísticas internacionais, nesse contexto.

O turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras (OMT, 2001, p. 38).

Ou seja, mesmo com diversos posicionamentos e perspectivas de áreas diferentes, a conceituação de turismo está sempre em evolução. Além de ser um complexo conjunto de atividades, que envolve equipamentos e profissionais de diversas áreas, a fim de fazer toda operação turística funcionar. De forma que trabalhe em conjunto com a hospitalidade, para proporcionar a todos os turistas e visitantes, o máximo de conforto, além de oferecer uma atmosfera familiar e acessível para aquele que visita o local. Por este motivo, o tratar bem se faz fundamental e, com isso, a hospitalidade e tudo que a envolve é essencial para o tema deste trabalho.

## 2.2 HOSPITALIDADE

A Hospitalidade e a Acessibilidade são itens fundamentais para o desenvolvimento turístico, uma vez que são fatores complementares entre si e diferenciadores dos destinos, que contribuem de forma singular para que os turistas possam de fato interagir com a cultura local. Para contextualizar, o autor Monteiro define a hospitalidade de forma mais crítica e realista.

A hospitalidade não se baseia somente nos critérios de receber, hospedar e alimentar bem quem é de fora, mas também implica uma série de questões relacionadas aos próprios moradores da região, a chamada hospitalidade pública. É o que permite à sua população desfrutar de uma série de recursos (naturais e/ou culturais) não só para sua sobrevivência, como também para levar uma vida digna (MONTEIRO, 2006, p.3).

É válido ressaltar que a hospitalidade e o ato de receber alguém não se resume apenas em tratar o visitante bem, mas existem outras camadas para além disso. Tornar o ambiente físico adequado e confortável para, transformando o mais fiel possível para a realidade do indivíduo que visita, isso é fazer com que sintam-se em casa de forma genuína, diante de cada realidade vivenciada pelo turista.

Nessa mesma linha de pensamento, Pozo define que:

[...] a hospitalidade não consiste apenas em receber o outro visto que o ato de hospedar e ser hospitaleiro são muito mais complexos que

simplesmente receber o visitante; consiste na união, ou melhor, na aproximação de culturas, costumes e pessoas diferentes, sendo uma relação de troca de valores entre o visitado e visitante (POZO, 2015, p. 4).

Dessa forma, a hospitalidade contribui para que a experiência do turista ocorra de forma proveitosa e agradável. Visto que a acessibilidade é uma forma de hospitalidade, quando empregada de forma adequada e capaz de suprir as necessidades do turista. Para que seja possível que o atrativo turístico seja acessível a todos os públicos, criam-se mecanismos como rotas acessíveis para suprir as dificuldades existentes, principalmente em ambientes que se desenvolveram de forma não planejada. Mediante isto, a acessibilidade se faz fundamental, assim como um projeto acessível em ambiente histórico cultural.

Na sequência, os conceitos de acessibilidade e rotas acessíveis serão apresentados para estimular o entendimento da necessidade de promover uma rede de apoio a pessoas com deficiência locomotora.

### 2.3 ACESSIBILIDADE E ROTAS ACESSÍVEIS

Como pauta central discutida nesta monografia, observa-se que os debates sobre a acessibilidade vem sendo recorrentes e projetos como rotas acessíveis vêm sendo idealizados com o intuito de tornar locais públicos e privados inclusivos para todos os públicos. Sendo assim, alguns dados estáticos serão apresentados a seguir:

De acordo com estimativas da Organização das Nações Unidas, ONU, uma parcela de 10% da população dos países em desenvolvimento é formada por pessoas com algum tipo de deficiência. Número que a Organização Mundial da Saúde, OMS, calcula em 600 milhões de pessoas no planeta. No Brasil, o censo de 2000 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE –, estima que 14,5% da população, ou seja, que 24,6 milhões de brasileiros possuem algum tipo de deficiência (BRASIL, 2006, p. 15).

Com isso, é possível observar que essas pessoas são muito mais que dados estáticos, são cidadãos que fazem parte de uma sociedade participativa, que buscam se inserir no espaço em que vivem. Para que isso ocorra de forma digna e independente, é necessário que todo ambiente esteja preparado para recebê-los. Com o passar dos anos ocorreram algumas mudanças, como descreve abaixo o mesmo autor:

Durante décadas, a grande maioria dessas pessoas foi colocada à margem da sociedade, confinada em instituições, ou mesmo em suas casas, pela própria família. A partir dos anos 60, principalmente nos países mais desenvolvidos, começaram a surgir os primeiros movimentos organizados de pessoas com deficiência, que passaram a lutar pelos seus direitos. Desde então, suas reivindicações foram arduamente sendo conquistadas e traduzidas em forma de leis. Hoje, o Brasil conta com conjunto de leis no âmbito federal, estadual e municipal – considerado como um dos mais avançados no mundo—que visa garantir a esses cidadãos o direito de acesso à saúde, reabilitação, educação, trabalho, esporte, cultura, moradia, transporte, lazer e demais oportunidades oferecidas a todos os cidadãos (BRASIL, 2006, p. 15).

O preconceito direcionado às pessoas com deficiência os tornavam os menos favorecidos. Consequentemente, a árdua luta para conquistar seus direitos começou a surtir efeitos de maneira gradual. Para assegurar e garantir a acessibilidade e tudo que envolve os direitos e deveres foram criadas leis que determinam a adequação da prestação de serviços dentro de espaços públicos e privados para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Para uma melhor compreensão, o mesmo autor referencia:

Dentre as principais leis, podemos destacar a lei federal nº 10.048/00 e nº 10.098/00, ambas regulamentadas pelo Decreto nº 5.296/04, que determinam a garantia de acessibilidade às edificações, vias públicas, mobiliários urbanos, sistemas de comunicação, transportes de uso coletivo e prestação de serviços públicos não só às pessoas com deficiência, mas também àquelas com mobilidade reduzida – idosos, obesos, gestantes, entre outros. Somados, todos esses segmentos da sociedade representam uma expressiva parcela da nossa população que necessita de especial atenção (BRASIL, 2006, p. 15).

Por este motivo, como referenciado na citação acima, as leis são fundamentais para garantir os direitos e a acessibilidade em todo ambiente. Todavia, ações das iniciativas privada e governamental são fundamentais para garantir uma vida digna e livre de barreiras.

Na Lei mais recente de 2015, o conceito justamente é mais abrangente e estipula que acessibilidade é:

[...] a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2015).

Soares (2003, p. 11) acrescenta que acessibilidade pode ser também entendida como a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”. Em decorrência, acredita que do ponto de vista social, a acessibilidade pode ser considerada como “uma prática que abrange todos os aspectos da vida em sociedade (moradia, saúde, trabalho, educação, cultura, lazer), se constitui no direito ao acesso a bens e serviços para que se tenha qualidade de vida” (SOARES, 2003, p. 11).

Esse tópico sobre a acessibilidade no turismo é recente, ou seja, é uma questão do turismo contemporâneo. Em seu sentido mais amplo, a acessibilidade garante o desenvolvimento de produtos, serviços e ambientes que permitam acesso a todo mundo. Um exemplo é o dos princípios do *design universal*, um tipo de *design* para todo e qualquer equipamento, incluindo o equipamento turístico, que possibilita a usabilidade por pessoas com deficiência sem a necessidade de adaptação. É importante considerar onde a deficiência e o turismo se encaixam na agenda de sustentabilidade mais ampla, bem como a necessidade de acessibilidade e inclusão no turismo.

A acessibilidade não é apenas o acesso ao meio edificado, à comunicação e à informação. Não é apenas a construção de rampas para cadeirantes. A acessibilidade significa criar um investimento no meio físico para todos, independentemente da situação física, psicológica ou sensorial de cada um. Neste grupo de pessoas incluem-se todas as pessoas com as mais diversas formas de incapacidade ou mobilidade reduzida, permanentes ou temporárias, idosos, grávidas, famílias com crianças, obesos, pessoas que transportam bagagem e pesos, etc. (BORGES, 2009, p.21).

Além disso, faz-se necessário o conhecimento e compreensão do que refere a acessibilidade emocional, já que de certo modo estão efetivamente ligados visto que:

“um espaço só é plenamente acessível quando é capaz de transmitir ao usuário a sensação de acolhimento; quando são respeitados os aspectos emocionais, afetivos e intelectuais, indispensáveis para o estabelecimento de ligações entre o usuário e o lugar. Apenas uma boa acessibilidade física ao espaço não é suficiente para gerar empatia espacial e promover condições agradáveis de experiência do lugar” (DUARTE e COHEN, 2012).

Dessa forma acessibilidade está presente em diversas esferas, não apenas tornar o meio físico acessível, mas também tornar outros aspectos acessíveis independente da condição física de cada pessoa, com a implementação de suporte sensorial e psicológico para esse público.

Outrossim, com o intuito de elucidar que acessibilidade espacial vai além de querer chegar a algum lugar, logo a mesma exige que o ambiente ofereça requisitos básicos que atendam as necessidades de todos, para isso Dischinger et al (2012) afirmam que:

Acessibilidade espacial significa bem mais do que poder atingir um lugar desejado. E também é necessário que o local permita ao usuário compreender sua função, sua organização e relações espaciais, assim como participar das atividades que ali ocorrem. Todas essas ações devem ser realizadas com segurança, conforto e independência (DISCHINGER et al. 2012, p. 29).

À vista disso, para que isso ocorra é necessário que o ambiente ofereça ao longo do percurso equipamentos de suporte e segurança para o deslocamento de todas as pessoas, assim podendo se locomover de forma independente, igualitária e segura. Com isso, poderá usufruir das atividades que o local oferece. Ademais, a fim de orientar as ações de avaliação e fiscalização dos edifícios públicos, o autor apresenta quatro categorias dos componentes da acessibilidade espacial e é classificada como:

**Orientação espacial:** As condições são determinadas pelas características ambientais que permitem aos indivíduos reconhecer a identidade e as funções dos espaços e definir estratégias para seu deslocamento e uso [...]

**Comunicação:** As condições de comunicação em um ambiente dizem respeito às possibilidades de troca de informações interpessoais, ou troca de informações pela utilização de equipamentos de tecnologia assistiva, que permitam o acesso, a compreensão e participação nas atividades existentes [...]

**Deslocamento:** As condições de deslocamento em ambientes edificadas referem-se a possibilidade de qualquer pessoa pode movimentar-se ao longo de percursos horizontais e verticais (saguões, escadas, corredores, rampas, elevadores) de forma independente, segura e confortável, sem interrupções e livre de barreiras físicas para atingir os ambientes que deseja [...]

**Uso:** As condições de uso dos espaços e dos equipamentos referem-se à possibilidade efetiva de participação e realização de atividades por todas as pessoas. Para o uso efetivo de espaços e equipamentos, muitas vezes, é necessária a inclusão de equipamentos ou dispositivos de tecnologia assistiva, tais como pisos táteis e sistemas de voz em computadores para pessoas com deficiência visual [...] (DISCHINGER et al. 2012, p. 30 - 33).

Isto posto, a acessibilidade espacial especificamente nos centros culturais está sujeita a outros componentes, conseqüentemente o não cumprimento de um deles compromete os demais. Em vista disso, a hospitalidade se faz presente, já que

sua característica é o ato de receber e recepcionar de forma humana e empática, proporcionando conforto, acolhimento e sem discriminação de nenhum tipo.

Por meio disso surgiu a necessidade da implantação de uma rota acessível no Centro Histórico de Salvador, em que o Decreto 5296 de 2004 reforça a importância da superação e eliminação de barreiras a todos bens culturais, reforçando a questão explana que rota acessível refere-se a um:

Trajetos contínuos, desobstruídos e sinalizados, que conectam os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possam ser utilizados de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros (NBR 9050, 2020, p.5).

O Decreto 5296 de 2004 em seu artigo 30 relaciona a eliminação, redução e superação de barreiras necessárias à promoção da acessibilidade a todos os bens culturais à Instrução Normativa nº 01 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (BRASIL, 2004, Art. 30 § 4, s.p).

Dessa forma, é necessário atender à legislação vigente para dar suporte a pessoas com deficiência locomotora e garantir ao cidadão e ao visitante o direito e a liberdade de acessar e circular pela cidade de uma forma segura e hospitaleira. Para isso é necessário apontar a deficiência locomotora e as demais deficiências e as necessidades reais que a envolvem.

## 2.4 DEFICIÊNCIA LOCOMOTORA

Tem-se o conhecimento de que existem diferentes tipos de deficiências, seja ela visual, intelectual, auditiva ou locomotora. Todos são iguais perante a lei. Porém, para que esta afirmação seja garantida, se tem um caminho árduo, pois mesmo com leis que foram criadas para garantir os direitos de portadores de deficiência, muitos lugares não se encontram preparados para recebê-los. E para garantir uma vida digna e justa, a acessibilidade deve ser fundamental em qualquer ambiente.

O turismo como gerador de lazer, bem estar e hospitalidade, tem o papel fundamental de contribuir para que os atrativos sejam preparados para receber qualquer tipo de público. Com isso, faz-se necessário um maior incentivo e empenho na preparação desses espaços por profissionais da área juntamente com os órgãos públicos e privados. É válido ressaltar a conceituação de deficiência física e suas

variações, a fim de assimilar da melhor forma qual a importância do fomento de acessibilidade para este público.

De acordo com Brasil (2009, p. 20), a pessoa com deficiência física é o indivíduo com alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob diversas formas.

No que diz respeito aos tipos de deficiência locomotora podem ser a perda total ou parcial das funções motoras dos membros inferiores e/ou superiores (paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraparesia, trilogia, triparesia), perda total ou parcial das funções motoras de um hemisfério do corpo podendo ser do lado direito ou esquerdo (hemiplegia, hemiparesia) e a perda total de um determinado segmento de um membro superior ou inferior (amputação). Tendo em vista que houve uma oficialização dos termos e classificação em âmbito internacional.

Consoante com Amiralian *et al* (2000), foi na IX Assembléia da Organização Mundial da Saúde (OMS) em 1976, que surgiu uma nova conceituação, ficando sob o nome de *Internacional Classification of impairments, disabilities, and handicaps: a manual of classification relating to the consequences of disease* (ICIDH). A mesma, continua, foi traduzida como Classificação Internacional de deficiências, incapacidades e desvantagens: um manual de classificação das consequências das doenças (CIDID), publicada em 1989. De acordo com a ICIDH, deficiência é definida como:

[...] perda ou anormalidade de estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, temporária ou permanente. Incluem-se nessas a ocorrência de uma anomalia, defeito ou perda de um membro, órgão, tecido ou qualquer outra estrutura do corpo, inclusive das funções mentais. Representa a exteriorização de um estado patológico, refletindo um distúrbio orgânico, uma perturbação no órgão. (ICIDH, 1993 *apud* Amiralian *et al*, 2000, p.98).

No que tange aos aspectos legais, a definição de pessoa com deficiência no Brasil, de acordo com a lei de inclusão da pessoa com deficiência e segundo o Art 2º da Lei n. 13.146 de 2015,

Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2015, s.p).

Então, em busca de assegurar e promover condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, foram decretadas leis visando à sua inclusão social e cidadania para todos, e reflexões acerca das pautas referentes ao aperfeiçoamento de mecanismos que promovem melhorias das condições no cotidiano dos indivíduos com essas limitações. A seguir serão apresentados esses regimentos legais.

## 2.5 PANORAMA SOBRE OS ASPECTOS LEGAIS

Para ampliar a compreensão a respeito das esferas que envolvem o direito a acessibilidade para todos, se faz necessário um breve panorama da legislação referente a Constituição Federal do Brasil, o qual envolve Normas Constitucionais, Leis Federais e Decretos, além das Normas Técnicas Brasileiras como complemento, a fim de garantir que os direitos sejam adquiridos e fiscalizados.

Inicialmente, é válido ressaltar que no Art. 3º da Constituição Federal do Brasil (1988), entre os 4 (quatro) objetivos fundamentais da República, estão: “construir uma sociedade livre, justa e solidária”; e “promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação”. Simultaneamente, consoante com Siebra, Cruz-Riascos e Hott (2017, p. 3), “sem as condições arquitetônicas e de transporte apropriadas, às pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida ou com qualquer outra limitação (temporária ou permanente) ficam impossibilitadas de usufruir de serviços públicos e/ou privados”.

Dito isto, e sem desconsiderar que o espaço físico é só uma parte necessária no processo de inclusão, o espaço urbano e o espaço construído com suas condições apropriadas ou não de acordo com as decisões dos arquitetos, interferem na vida dos cidadãos e em especial das pessoas com deficiência.

No Brasil, de acordo com o Censo do IBGE de 2010, as pessoas com deficiência representam 23,9% da população e, atendendo a Constituição brasileira, o governo deve dar acesso livre e promover seu bem-estar. Ventura (2015, p.94), ainda especifica que entre todas as deficiências, “aquela que apresentou a maior incidência entre os brasileiros foi a visual (18,8% da população), seguida pela deficiência motora (7%), auditiva (5,1%) e mental (1,4%)”. A região Nordeste brasileira, de acordo a pesquisa, apresenta o maior percentual de pessoas com deficiência no Brasil, com um índice de 26,3%.

Em relação com a inclusão das pessoas com deficiência, ou da acessibilidade, a Constituição da República Federativa do Brasil (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 1, de 17.10.1969), afirma que:

[a] primeira menção às pessoas com deficiência no Direito Brasileiro foi na Emenda Constitucional nº 01 da Constituição de 1967, em 17 de outubro de 1969, cujo texto não institui mudanças concretas à realidade das pessoas com deficiência, dizendo, no § 4º do artigo 175, o seguinte: “Lei especial disporá sobre a assistência à maternidade, à infância e à adolescência e sobre a educação de excepcionais.” (BRASIL, 1969, Art. 175 § 4º s.p).

De acordo com Costa, Maior e Lima (2005), na Carta Magna de 1988 se encontram dois artigos diretamente vinculados ao tema. O artigo nº 5 e o artigo 227. O artigo nº 5 garante o direito de ir e vir, e estabelece que: “XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. Já no artigo 227, define que: “§ 2º - A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas com deficiência;” (BRASIL, 1988 s.p).

A seguir, e exemplificando a ampla produção de legislação brasileira mencionada, encontram-se três quadros. O primeiro resume quantitativamente a produção em termos de decretos, leis e normas constitucionais, o segundo apresenta um recorte mais detalhado da legislação vinculada às pessoas com deficiência e o terceiro as normas técnicas que favorecem um Brasil mais acessível quando aplicadas. As informações deste último são a partir da pesquisa realizada através da seleção de palavras chaves no catálogo *online* da ABNT<sup>2</sup>.

Sobretudo o sistema normativo que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida estão distribuídas em:

**Quadro 1 – Instrumento Legal / Quantidade**

Normas Constitucionais	4
Leis Federais	36
Decretos	26

Fonte: Elaboração própria a partir de BRASIL (2012) e Siebra; Cruz-Riascos e Hott, (2016, p.4-5 ).

<sup>2</sup> Disponível em: <https://www.abntcatalogo.com.br/>

**Quadro 2** – Legislação Brasileira abordando questões de acessibilidade organizadas cronologicamente.

	<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
1	BRASIL. Lei 4.169, de 4 de dezembro de 1962	Oficializa as convenções Braille para uso na escrita e leitura dos cegos e o Código de Contrações e Abreviaturas Braille.
2	BRASIL. Lei 7.070, de 20 de dezembro de 1982	Dispõe sobre pensão especial para os deficientes físicos que específica e dá outras providências
3	BRASIL. Lei 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.
4	BRASIL. Constituição Federal da República. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Artigos 7, 23, 24, 37, 40, 201, 203, 208, 227 e 244.	Aborda questões de educação, trabalho, saúde, assistência pública, proteção, aposentadoria e integração social relacionadas ao portador de deficiência. Menciona a construção dos logradouros e edifícios de uso público e a fabricação de veículos de transporte coletivo, para garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.
5	BRASIL. Lei 7.853, de 24 de outubro de 1989.	Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências.
6	BRASIL. Lei 8.160, de 8 de janeiro de 1991	Torna obrigatória a colocação, de forma visível, do "Símbolo Internacional de Surdez" em todos os locais que possibilitem acesso, circulação e utilização por pessoas portadoras de deficiência auditiva.
7	BRASIL. Lei 8.112, de 11 de dezembro de 1991.	Dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais. Trata da porcentagem de vagas destinadas aos portadores de deficiência e aborda outras particularidades referentes ao exercício do trabalho no serviço público.
8	BRASIL. Decreto 914, de 6 de setembro de 1993.	Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
9	BRASIL. Lei 8.899, de 29 de junho de 1994	Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual
10	BRASIL. Lei 8.989, de 24 de fevereiro de 1995	Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física.
11	BRASIL. Lei 9.610, de 19 de fevereiro de 1998	Altera, atualiza e consolida a legislação sobre direitos autorais e dá outras providências
12	BRASIL. Lei 9.777, de 29 de dezembro de 1998	Altera os arts. 132, 203 e 207 do Decreto-Lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal
13	BRASIL. Decreto 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.
14	BRASIL. Lei 10.048, de 8 de novembro de 2000.	Confere prioridade de atendimento às pessoas com deficiência, e estabelece diretrizes para implantação da acessibilidade em meio físico.

	<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
15	BRASIL. Lei 10.050, de 14 de novembro de 2000.	Altera o Art. 1.611 da Lei Nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916 – Código Civil, estendendo o benefício do §2º ao filho necessitado portador de deficiência
16	BRASIL. Lei 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
17	BRASIL. Decreto 3.691, de 19 de dezembro de 2000	Regulamenta a Lei Nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual
18	BRASIL. Lei 10.226, de 15 de maio de 2001	Acrescente parágrafos ao Art. 135 da Lei Nº 4737, 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
19	BRASIL. Decreto 3.956, de 21 de outubro de 2001	Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência.
20	BRASIL. Lei 10.436, de 24 de abril de 2002.	Reconhece, como meio legal de comunicação e expressão, a Língua Brasileira de Sinais - Libras e determina que deve ser garantido o atendimento adequado aos portadores de deficiência auditiva.
21	BRASIL. Lei 10.683, de 28 de maio de 2003	Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências
22	BRASIL. Lei 10.753, de 30 de outubro de 2003	Institui a Política Nacional do Livro
23	BRASIL. Lei 10.754, de 31 de outubro de 2003	Altera a Lei Nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995 que “dispõe sobre a isenção do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física e aos destinados ao transporte escolar, e dá outras providências” e dá outras providências
24	BRASIL. Lei 10.845, de 5 de março de 2004	Institui o Programa de Complementação ao Atendimento Educacional Especializado às Pessoas Portadoras de Deficiência, e dá outras providências
25	BRASIL. Decreto 5.296, de 2 de dezembro de 2004	Regulamenta as Leis No. 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.
26	BRASIL. Lei 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
27	BRASIL. Lei 11.133, de 14 de julho de 2005	Institui o Dia Nacional de Luta da Pessoa Portadora de Deficiência
28	BRASIL. Lei 11.180, de 23 de setembro de 2005	Institui o Projeto Escola de Fábrica, autoriza a concessão de bolsas de permanência a estudantes beneficiários do Programa Universidade para Todos – PROUNI, institui o Programa de Educação Tutorial – PET, altera a Lei Nº 5.537, de 21 de novembro de 1968, e a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei Nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e dá outras providências

	<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
29	BRASIL. Decreto 5.626, de 22 de dezembro de 2005	Regulamenta a Lei Nº 10.436, de 24 de abril de 2002, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – Libras, e o Art. 18 da Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000
30	BRASIL. Lei 11.307, de 19 de maio de 2006	Conversão da MPv nº 275, de 2005 Altera as Leis nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, que institui o Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte – SIMPLES, em função da alteração promovida pelo Art. 33 da Lei Nº 11.196, de 21 de novembro de 2005; 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, dispondo que o prazo a que se refere o seu Art. 2º para reutilização do benefício da isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, aplica-se inclusive às aquisições realizadas antes de 22 de novembro de 2005; 10.637, de 30 de dezembro de 2002; e 10.833, de 29 de dezembro de 2003; e revoga dispositivo da Medida Provisória Nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001
31	BRASIL. Lei 11.126, de 27 de junho de 2005.	Dispõe e regulamenta, respectivamente, sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.
32	BRASIL. Decreto 5.904, 21 de setembro de 2006	Dispõe e regulamenta, respectivamente, sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.
33	BRASIL. Decreto 6.039, de 7 de fevereiro de 2007.	Aprova o Plano de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado em Instituições de Assistência às Pessoas com Deficiência Auditiva
34	BRASIL. Decreto 6.214, de 26 de setembro de 2007	Regulamenta o benefício de prestação continuada da assistência social devido à pessoa com deficiência
35	BRASIL. Lei 11.692, de 10 de junho de 2008	Dispõe sobre o Programa Nacional de Inclusão de Jovens – Projovem, instituído pela Lei Nº 11.129, de 30 de junho de 2005; altera a Lei Nº 10.836, de 9 de janeiro de 2004; revoga dispositivos das Leis Nºs 9.608, de 18 de fevereiro de 1998, 10.748, de 22 de outubro de 2003, 10.940, de 27 de agosto de 2004, 11.129, de 30 de junho de 2005, e 11.180, de 23 de setembro de 2005; e dá outras providências
36	BRASIL. Decreto legislativo 186, de 9 de julho de 2008	Aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007
37	BRASIL. Decreto 6.949, de 25 de agosto de 2009	Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, a fim de promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência.
38	BRASIL. Decreto 7.037, de 21 de dezembro de 2009	Aprova o Programa Nacional de Direitos Humanos – PNDH-3 e dá outras providências
39	BRASIL. Lei 12.190, de 13 de janeiro de 2010	Concede indenização por dano moral às pessoas com deficiência física decorrente do uso da talidomida, altera a Lei Nº 7.070, de 20 de dezembro de 1982, e dá outras providências
40	BRASIL. Decreto 7.235, de 19 de julho de 2010	Regulamenta a Lei Nº 12.190, de 13 de janeiro de 2010, que concede indenização por dano moral às pessoas com deficiência física decorrente do uso da talidomida

	<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
41	BRASIL. Decreto 7.235, de 4 de agosto de 2010	Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Gratificações de Representação da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, dispõe sobre o remanejamento de cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS, e dá outras providências
42	BRASIL. Lei 12.319, de 1º de setembro de 2010	Regulamenta a profissão de Tradutor e Intérprete da Língua Brasileira de Sinais – LIBRAS
43	BRASIL. Decreto 7.512, de 30 de junho de 2011	Aprova o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público – PGMU, e dá outras providências
44	BRASIL. Lei 12.470, de 31 de agosto de 2011	Altera os arts. 21 e 24 da Lei Nº 8.212, de 24 de julho de 1991, que dispõe sobre o Plano de Custeio da Previdência Social, para estabelecer alíquota diferenciada de contribuição para o microempreendedor individual e do segurado facultativo sem renda própria que se dedique exclusivamente ao trabalho doméstico no âmbito de sua residência, desde que pertencente a família de baixa renda; altera os arts. 16, 72 e 77 da Lei Nº 8.213, de 24 de julho de 1991, que dispõe sobre o Plano de Benefícios da Previdência Social, para incluir o filho ou o irmão que tenha deficiência intelectual ou mental como dependente e determinar o pagamento do salário-maternidade devido à empregada do microempreendedor individual diretamente pela Previdência Social; altera os arts. 20 e 21 e acrescenta o Art. 21-A à Lei Nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993 – Lei Orgânica de Assistência Social, para alterar regras do benefício de prestação continuada da pessoa com deficiência; e acrescenta os §§ 4º e 5º ao Art. 986 da Lei Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil, para estabelecer trâmite especial e simplificado para o processo de abertura, registro, alteração e baixa do microempreendedor individual
45	BRASIL. Decreto 7.611, de 17 de novembro de 2011	Dispõe sobre a educação especial, o atendimento educacional especializado e dá outras providências
46	BRASIL. Decreto 7.612, de 17 de novembro de 2011	Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – Plano Viver sem Limite
47	BRASIL. Decreto 7.613, de 17 de novembro de 2011	Altera o Decreto Nº 5.992, de 19 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a concessão de diárias no âmbito da administração federal direta, autárquica e fundacional
48	BRASIL. Decreto 7.617, de 17 de novembro de 2011	Altera o Regulamento do Benefício de Prestação Continuada, aprovado pelo Decreto Nº 6.214, de 26 de setembro de 2007
49	BRASIL. Lei 12.527, de 18 de novembro de 2011	Exige a criação do Serviço de Informação ao Cidadão - SIC dotado de condições físicas apropriadas para atender o público, bem como a disponibilização de informações através de internet adotando medidas necessárias para garantir a acessibilidade de conteúdo.
50	BRASIL. Decreto 7.660, de 23 de dezembro de 2011	Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI

	<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
51	BRASIL. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis N°s 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei N° 5.452, de 1° de maio de 1943, e das Leis N°s 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências
52	BRASIL. Decreto 7.705 de 25 de março de 2012	Altera a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto n° 7.660, de 23 de dezembro de 2011.
53	BRASIL. Lei 12.608, de 10 de abril de 2012	Institui a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil – PNPDEC; dispõe sobre o Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil – SINPDEC e o Conselho Nacional de Proteção e Defesa Civil – CONPDEC; autoriza a criação de sistema de informações e monitoramento de desastres; altera as Leis N°s 12.340, de 1° de dezembro de 2010, 10.257, de 10 de julho de 2001, 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.239, de 4 de outubro de 1991, e 9.394, de 20 de dezembro de 1996; e dá outras providências
54	BRASIL. Lei 12.613, de 18 de abril de 2012	Altera a Lei N° 10.735, de 11 de setembro de 2003, que dispõe sobre o direcionamento de depósitos à vista captados pelas instituições financeiras para operações de crédito destinadas à população de baixa renda e a microempreendedores, e dá outras providências
55	BRASIL. Lei 12.622, de 8 de maio de 2012	Institui o Dia Nacional do Atleta Paralímpico e dá outras providências
56	BRASIL. Decreto 7.724 de 15 de maio de 2012	Regulamenta a Lei n° 12.527, de 18 de novembro de 2011, que dispõe sobre o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do caput do art. 5°, no inciso II do § 3° do art. 37 e no § 2° do art. 216 da Constituição
57	BRASIL. Lei 12.649, de 17 de maio de 2012	Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), da Contribuição para o PIS/Pasep – Importação e da Cofins – Importação incidentes sobre a importação e a receita de venda no mercado interno dos produtos que menciona; altera as Leis n°s 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.522, de 19 de julho de 2002, 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, 5.991, de 17 de dezembro de 1973, 10.451, de 10 de maio de 2002, e 11.051, de 29 de dezembro de 2004; e revoga dispositivos das Leis n°s 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003
58	BRASIL. Lei 12.663, de 5 de junho de 2012	Dispõe sobre as medidas relativas à Copa das Confederações FIFA 2013, à Copa do Mundo FIFA 2014 e à Jornada Mundial da Juventude – 2013, que serão realizadas no Brasil; altera as Leis n°s 6.815, de 19 de agosto de 1980, e 10.671, de 15 de maio de 2003; e estabelece concessão de prêmio e de auxílio especial mensal aos jogadores das seleções campeãs do mundo em 1958, 1962 e 1970
59	BRASIL. Decreto 7.750 de 8 de junho de 2012	Regulamenta o Programa Um Computador por Aluno – PROUCA e o Regime Especial de Incentivo a Computadores para Uso Educacional – REICOMP

	<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
60	BRASIL. Decreto 7.783 de 7 de agosto de 2012	Regulamenta a Lei nº 12.663, de 5 de junho de 2012, que dispõe sobre as medidas relativas à Copa das Confederações FIFA 2013, à Copa do Mundo FIFA 2014 e à Jornada Mundial da Juventude – 2013.
61	BRASIL. Decreto 7.802 de 13 de setembro de 2012	Altera o Decreto nº 5.342, de 14 de janeiro de 2005, que regulamenta a Lei nº 10.891, de 9 de julho de 2004, que institui a Bolsa-Atleta
62	BRASIL. Lei 12.715, de 17 de setembro de 2012	Altera a alíquota das contribuições previdenciárias sobre a folha de salários devidas pelas empresas que especifica; institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Regime Especial de Tributação do Programa Nacional de Banda Larga para Implantação de Redes de Telecomunicações, o Regime Especial de Incentivo a Computadores para Uso Educacional, o Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica e o Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da Pessoa com Deficiência; restabelece o Programa Um Computador por Aluno; altera o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores, instituído pela Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007; altera as Leis nºs 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.774, de 17 de setembro de 2008, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 11.484, de 31 de maio de 2007, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 12.431, de 24 de junho de 2011, 12.414, de 9 de junho de 2011, 8.666, de 21 de junho de 1993, 10.925, de 23 de julho de 2004, os Decretos-Leis nºs 1.455, de 7 de abril de 1976, 1.593, de 21 de dezembro de 1977, e a Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências
63	BRASIL. Decreto 7.823 de 9 de outubro de 2018	Regulamenta a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, quanto às instalações relacionadas aos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016
64	BRASIL. Lei 13.146, de 6 de julho de 2015	Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).
65	BRASIL. Decreto 9.296/2018	Regulamenta o art. 45 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Fonte: Elaboração nossa a partir de Siebra; Cruz-Riascos e Hott (2016, p.4-5) e BRASIL (2012).

Diante do exposto no **quadro 2**, foi possível observar a evolução da promoção dos direitos a pessoas com deficiência física adquiridos no decorrer dos anos, para promover a inclusão dessas pessoas em locais diversificados, como na saúde, esporte, social, segurança e econômico.

Também em relação ao **quadro 2**, algumas questões serão destacadas. A legislação número 66 das leis e decretos totais a partir do **quadro 1** (conforme as referências), trata-se da Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência e

seu protocolo facultativo presente também em Brasil (2012). Devido a possuir uma estrutura diferente, não foi colocado no quadro. Interessante perceber que, enquanto a primeira Lei é de 1962 na forma de emenda (como visto previamente), o primeiro decreto é de 1993. Muitas das leis e decretos, quando lido o conteúdo dos mesmos, não estão exclusivamente direcionados às pessoas com deficiência na sua totalidade. Contudo, conforme o governo federal, firmante do documento estruturante dos **quadros 1 e 2**, os mesmos abordam questões específicas a eles associadas.

No **quadro 3** serão exibidos cronologicamente as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas e suas titularidades que estabelecem critérios e parâmetros técnicos quanto ao projeto de construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade, meios de comunicação e ao sistema de transporte.

**Quadro 3** – Normas Técnicas Brasileiras em vigor que tem no seu nome referência direta a acessibilidade, conforme catálogo *online* da ABNT organizadas cronologicamente a partir da última versão.

	<b>Norma Técnica</b>	<b>Título</b>
1	ABNT NBR 14273:1999	Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial
2	ABNT NBR 14970-1:2003	Acessibilidade em veículos automotores <b>Parte 1: Requisitos de dirigibilidade</b>
3	ABNT NBR 14970-2:2003	Acessibilidade em veículos automotores Parte 2: Diretrizes para avaliação clínica de condutor em mobilidade reduzida
4	ABNT NBR 14970-3:2003	Acessibilidade em veículos automotores Parte 3: Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado
5	ABNT NBR 14021:2005	Transporte - Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano
6	ABNT-NBR-15250:2005	Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário
7	ABNT NBR 15450:2006	Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário
8	ABNT NBR NM 313:2007	Elevadores de passageiros – Requisitos de segurança para construção e instalação – Requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas, incluindo pessoas com deficiência
9	ABNT NBR 15599:2008	Acessibilidade - Comunicação na prestação de serviços
10	ABNT NBR 14022:2011	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros

	<b>Norma Técnica</b>	<b>Título</b>
11	ABNT NBR 15208:2011	Aeroportos — Veículo autopropelido para embarque/desembarque de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida — Requisitos
12	ABNT NBR 15610-1:2011	Televisão digital terrestre – Acessibilidade Parte 1: Ferramentas de texto
13	ABNT NBR 15610-2:2012	Televisão digital terrestre — Acessibilidade Parte 2: Funcionalidades sonoras
14	ABNT-NBR-15.290/2016	Acessibilidade em comunicação na televisão
15	ABNT NBR 15610-3:2016	Televisão digital terrestre - Acessibilidade Parte 3: Língua de Sinais (LIBRAS)
16	ABNT NBR 16537:2016	Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação
17	ABNT NBR 15646:2016	Acessibilidade - Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em veículo de transporte de passageiros de categorias M1, M2 e M3 - Requisitos
18	ABNT NBR 16452:2016	Acessibilidade na comunicação - Audiodescrição
19	ABNT NBR 15320:2018	Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros - Parâmetros e critérios técnicos
20	ABNT NBR 15570:2020	Fabricação de veículos acessíveis de categoria M3 com características urbanas para transporte coletivo de passageiros — Especificações técnicas
21	ABNT-NBR-9.050:2020	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos
22	ABNT NBR 14020:2021	Transporte — Acessibilidade à pessoa — Trem de longo percurso

Fonte: Elaboração nossa a partir da leitura do Catálogo *Online* da ABNT.

Tendo em vista que a falta de sinalização se caracteriza como uma barreira a locomoção, o IPHAN com propósito de promover uma maior visibilidade e incluir uma identidade visual no que se refere ao tema, publicou no ano de 2013, um Manual no qual são apresentadas referências e orientações técnicas para a produção de projetos de sinalização turística e cultural dos sítios do Patrimônio Mundial do Brasil, a fim de facilitar o acesso e a interpretação dos monumentos e dos conjuntos históricos e naturais. Desse modo o conhecimento ocorreria de forma fluida e alcançável ao público.

De acordo com o Manual de Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil, oferecido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, no que se refere

aos 5 princípios do Patrimônio Mundial e sinalização, o que pode ser observado no **quadro 4** a seguir.

**Quadro 4 – Princípios: Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil**

	<b>Princípio</b>	<b>Especificação</b>
1	Padronização	A sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil deverá ser executada segundo estas Orientações Técnicas, respeitando todos os elementos gráficos e estruturais apresentados.
2	Informação e Comunicação	As placas interpretativas devem ser de fácil compreensão, ter linguagem concisa e não redundante. Seu conteúdo deve ser visível, legível e objetivo. O posicionamento das placas nunca deve interferir na visualização de monumentos ou paisagens naturais, respeitando a integridade do conjunto. As placas não devem competir em importância com os sítios a que se destinam.
3	Exclusividade	As placas de sinalização serão utilizadas exclusivamente para informar sobre o Patrimônio Mundial, sendo vedado o seu uso para divulgação de conteúdo publicitário, e promover órgãos ou entidades públicas ou privadas. Isso significa que em seu conteúdo não devem ser incluídos logotipos destes ou de outras instituições.
4	Qualificação	As placas de sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil devem ser produzidas com materiais adequados, indicados nestas Orientações Técnicas, para garantir sua qualidade e durabilidade. Quando deteriorado por acidentes, fatores climáticos ou vandalismo, o material deverá ser substituído, seguindo os mesmos parâmetros anteriormente executados. As placas destinadas ao trânsito devem seguir as regras do Guia Brasileiro de Sinalização Turística, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).
5	Acessibilidade	As placas indicativas e de orientação de pedestres devem levar o público ao seu destino, valorizando os aspectos de interesse cultural e turístico. Servem para guiar o visitante por meio de um percurso não apenas curto, mas também atrativo e instrutivo. É recomendável que as placas de trânsito direcionem turistas motorizados aos locais adequados de estacionamento de veículos, favorecendo assim a visitação dos sítios a pé. Isso evita a presença de veículos estacionados em torno da área declarada patrimônio. É importante ainda respeitar as regras de acessibilidade às pessoas com deficiência, considerando nos projetos de sinalização a altura das peças, a facilidade de acesso a elas e, sempre que possível, a leitura em braile para deficientes visuais

Fonte: Elaboração nossa a partir de BRASIL, 2013, p. 3.

No que se refere a utilização da sinalização em sítios históricos para a promoção de acessibilidade o Manual de Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil é válido salientar a padronização dos Mapas e planos dos sítios; Totens verticais para

identificação de entrada no sítio; Placas indicativas de pedestres e Marcos de distância para rotas de pedestres, os quais serão informados a seguir.

Todavia, de acordo com BRASIL (2013, p.11) de forma geral o mapa deve contemplar toda a área da cidade em que se encontra o sítio em questão, estando inserido em um quadrado de 70x70 cm com preenchimento preto 20%. E o mapa de sítio segundo BRASIL (2013) deve contemplar apenas uma região específica em que se encontra o sítio, variando sua escala conforme o tamanho da área a ser destacada. O mapa detalhado deve conter, quando possível, plantas das áreas relevantes e maior detalhamento do sítio. As especificações dos componentes dos mapas gerais estarão no **quadro 5 e 6** a seguir.

**Quadro 5 – Componentes dos Mapas Gerais**

<b>Componentes</b>	<b>Descrição</b>
Ruas	As ruas são formadas por linhas de espessura 10 pt de cor preto 60%. No processo de finalização, as linhas devem ser expandidas e transformadas em preenchimento, tendo suas bordas em 0,8 mm.
Áreas verdes e com água	As áreas verdes devem ser indicadas com verde. Para as áreas com água, deve-se utilizar azul claro.
Áreas de Patrimônio Mundial	As áreas consideradas Patrimônio Mundial, ou trajetos específicos nessas áreas, devem ser sinalizadas, conforme a natureza do patrimônio, usando-se dourado, verde ou terracota, conforme indicados nestas Orientações Técnicas.
Ícones	Para os monumentos mais importantes, deverão ser usadas ilustrações. Os demais ícones deverão utilizar os pictogramas do Guia Brasileiro de Sinalização Turística com tamanho de 1x1 cm. As áreas consideradas patrimônio mundial devem ser sinalizadas com a logo do patrimônio mundial em tamanho 2x2 cm.
Textos	Os textos que acompanham os ícones deverão estar em preto 100%. Os nomes em português devem estar em fonte DIN Medium, corpo 16 pt. As traduções devem estar em DIN Medium Italic e corpo 12 pt. Nomes de ruas devem ser escritos em branco com DIN Medium em corpo 13 pt.
Tempo de Caminhada	O tempo de caminhada indica uma área que pode ser percorrida em 10, 15 ou 20 minutos. A área é indicada por um círculo de contorno branco de espessura 2 pt, tendo seu centro no local de instalação da placa. O centro deverá ser indicado por um pictograma de forma humana na cor vermelha e contorno branco de 0,8 pt, assim como pelo texto “Você está aqui”. No processo de finalização, um brilho de cor branca com desfoque de 1 mm e 75% de opacidade deverá ser aplicado no ícone e no texto.
Coordenadas	Para facilitar a localização de pontos específicos no mapa, deve-se utilizar uma malha de 4x4 quadrados. As linhas formadas pelos quadrados devem ser numeradas de 1 a 4, enquanto as colunas são indicadas pelas letras A, B, C e D. Os quadrados devem ser feitos com contornos de espessura 3 pt e cor preto 35%.

Componentes	Descrição
Legendas	As legendas devem estar em um box de 10 cm de largura e altura variável. As legendas de todos os mapas devem conter pelo menos uma rosa dos ventos, indicando os pontos cardinais e uma referência de distância, que varia de acordo com o tamanho da cidade contemplada.

Fonte: Elaboração nossa a partir de BRASIL, 2013, p.11.

**Quadro 6 – Componentes dos Mapas de Sítio**

Componente	Descrição
Ruas	A espessura das linhas que formam as ruas deve variar, mantendo-se uma relação entre a clareza das informações e a escala escolhida.
Construções de Relevância Turística	As construções com alta relevância turística devem ser indicadas pelo uso do marrom indicado neste Manual.
Construções sem Relevância Turística	As construções com pouca relevância turística, mas que são úteis na auto-localização do pedestre, devem ser indicadas por um preto 30%.

Fonte: Elaboração nossa a partir de BRASIL, 2013, p.12.

**Figura 1– Exemplo de Mapa geral e Plano de Sítio**



Fonte: BRASIL (2013, p. 11) Adaptado pelas autoras , 2023.

Os totens verticais para identificação de entrada no sítio também são importantes para a acessibilidade, a fim de situar as pessoas assim que chegam no sítio histórico.

Os totens verticais têm como missão identificar rapidamente o acesso ao sítio a uma visão distante, já que será colocado especificamente na entrada da cidade ou parque. Por isso, deve seguir um desenho limpo aplicado sobre uma base branca, ou da cor destinada a cada tipo de patrimônio: dourado para Patrimônios Culturais, verde para Naturais e terracota para Mistos (BRASIL, 2013, p. 16).

Mas o excesso de informações nos totens deve ser evitado, podendo-se associar ao nome do sítio um pequeno subtítulo que evidencie uma característica dele. De acordo com BRASIL (2013, p.16) uma ilustração que identifique o sítio pode ser adicionada à placa, sendo sintetizada e vetorizada para que se possa aplicar o desenho com recorte digital de Película Reflexiva para Sinalização Viária da 3M.

**Figura 2** – Exemplos de Totens Verticais para a identificação da entrada do sítio



Fonte: BRASIL (2013, p. 16).

As placas indicativas de pedestres também são essenciais para a orientação dentro de um sítio histórico e facilitar a locomoção no espaço, através da identificação das entradas.

Os módulos das placas de pedestres têm largura de 80 cm e altura de 10 cm. O eixo de giro, para que a direção possa ser indicada, está no centro exato do quadrado do emblema do Patrimônio Mundial e dos pictogramas. Embora cada módulo gire em uma direção, os

pictogramas se manterão alinhados pelo eixo de giro. Os pictogramas devem ser aplicados no lado oposto da seta, variando entre esquerda e direita conforme a direção do monumento. As placas devem ser agrupadas de acordo com a direção que indicam, sendo organizadas segundo a relevância e a proximidade do ponto de interesse turístico indicado. Quando o giro das placas na direção adequada não for possível por causa do espaço, os pictogramas devem ser aplicados à esquerda, e as setas, à direita (BRASIL, p. 17).

**Figura 3 – Exemplos de Placas Indicativas de Pedestres**



Fonte: BRASIL (2013, p. 26)

No que se refere aos totens verticais para auxiliar no fomento da acessibilidade, são essenciais, pois os totens expõem a quilometragem das rotas presentes nos sítios, dando uma margem do tamanho de percurso aos visitantes previamente.

**Figura 4 – Exemplos de Totens verticais para identificação de entrada no sítio**



Fonte: BRASIL (2013, p. 22).

No que se refere a tipologia e conceituação das barreiras à locomoção, as diferentes categorias encontradas em centros urbanos, em adição os impactos que essas barreiras proporcionam às pessoas com deficiência física se sucedem no capítulo seguinte.

### 3 CONCEITUAÇÃO E TIPOLOGIA DAS BARREIRAS À LOCOMOÇÃO

Este capítulo irá apresentar sobre as dificuldades e limitações à locomoção encontradas e sua relevância para os assuntos abordados nesta monografia. Diariamente, as pessoas com deficiência convivem com obstáculos durante sua locomoção nos espaços urbanos. Esses obstáculos aumentam as limitações e impedem o exercício das habilidades durante a locomoção de forma tranquila. Os centros das cidades brasileiras, sejam eles planejados ou mesmo aqueles que cresceram espontaneamente, como na maior parte das cidades brasileiras, apresentam um agrupamento de dificuldades que acentuam as limitações das pessoas com deficiência locomotora.

Logo, as problemáticas presentes nos sítios históricos que envolvem as barreiras a locomoção não são tão simples de se resolverem, pela complexidade da estrutura desses centros históricos construídos. Para que ocorram as adaptações de forma segura e coerente com a estrutura pré existente são necessárias realizações de pesquisa e idealizações de projetos com fundamentações que sejam funcionais para os futuros usuários, dessa forma.

[...] o problema da acessibilidade do construído histórico – articulado quase sempre sob um complexo sistema de escadas e rampas – se concentra prevalentemente no tema das ligações verticais, reconhecido há tempos como um dos nós cruciais do projeto de restauro, que envolve escolhas de natureza metodológica ligadas às diversas orientações teóricas da disciplina. (PANE, 2004, p. 66, *apud* REIS, 2021, p. 58).

Para a maior compreensão das barreiras físicas à acessibilidade em locais históricos, é válido ressaltar que essas barreiras estão subdivididas e dificultam em vários aspectos as pessoas com deficiência auditiva, visual, locomotora, intelectual ou até mesmo pessoas com pequenas limitações físicas. São elas, de acordo com a classificação da Lei de inclusão da pessoa com deficiência: barreiras urbanísticas, barreiras arquitetônicas, barreiras nos transportes, barreiras na comunicação e na informação, barreiras atitudinais e barreiras tecnológicas. As barreiras, em termos legais são:

qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança. (BRASIL, 2015, Art.3, IV).

Em consequência, as barreiras, acabam obtendo grande protagonismo no quesito de que um local seja ou não acessível. Importante sinalizar que nas normas técnicas no Brasil e em relação com as barreiras físicas, estas se denominam fatores de impedância, isto é: “elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres, como, por exemplo, mobiliário urbano, entradas de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização, entre outros” (NBR 9050, 2020, p.4).

No que tange às barreiras a locomoção de forma geral, de acordo com a cartilha do *Turismo acessível introdução a uma viagem acessível*, existem quatro tipos de barreiras:

Barreira urbanística - as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público. Barreira nas edificações - as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar. Barreiras nos transportes - as existentes nos serviços de transportes que impedem ou dificultam o ingresso ao interior dos veículos de transporte público, privado, aos terminais, às estações e aos pontos de parada. Barreira das informações e comunicações – 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 (BRASIL, 2009, p.18).

De acordo com o Ministério da Cidade, junto ao Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, as três barreiras a seguir são consideradas os maiores empecilhos a locomoção:

**Físicas:** são elementos de natureza física, produzidos ou naturais, existentes em diferentes espaços: construídos ou livres, internos ou externos, mobiliários ou equipamentos; **Tecnológicas:** são provocadas pela evolução social ou avanços tecnológicos que não consideram as limitações de algumas pessoas, restringindo o acesso aos espaços, a utilização de objetos e compreensão de determinadas situações; **Atitudinais:** são geradas por atitudes ou posturas de uma sociedade, em vista, seja por falta de conhecimento ou despreparo, criam entraves ou obstáculos para fruição dos espaços ou objetos (BRASIL, 2006, p.56).

Perante o conceito de Barreira arquitetônica, entende-se que há uma relação direta com a forma da cidade ou derivando-se do cotidiano da cidade, estilo de vida e programas de mobilidade urbana:

As barreiras arquitetônicas possuem, sem dúvida, uma relação evidente e direta com a “forma da cidade” (com a “cidade-urbis”), mas podem ser determinadas também devido às escolhas de programação, das modalidades de uso das cidades, por razões

culturais, ou mesmo devido ao estilo de vida dos habitantes. (LAURIA, 2011, p.33, *apud* REIS, 2021, p. 48).

Em termos gerais as maiores dificuldades encontradas são nas barreiras arquitetônicas e urbanísticas, tais como: escadas, portas e circulações estreitas, elevadores pequenos e sem sinalizações em braile, banheiros inadequados, balcões para atendimento inadequados, ruas e calçadas com desníveis ou revestimentos inadequados, desníveis entre meio-fio e pista de rolamento nos locais de travessia (BAHIA et al, 1998).

Perante os conceitos de barreira arquitetônica e barreira urbanística apresentados por Lauria (2011), é importante diferenciá-las de uma forma didática, para melhor visualização e distinção desses dois tipos de barreiras:



Fonte: REIS, 2021.

Ou seja, dentro da atmosfera que compõem as barreiras urbanísticas e arquitetônicas, ocorre uma subclassificação entre intrínsecas e topológicas. Tendo em vista que, as intrínsecas fazem parte do próprio ambiente, como escadas, torres e farol, e mediante as limitações existentes no ambiente podem ser mais difíceis de superar. Já as topológicas, geralmente são colocadas no ambiente depois, como postes de iluminação e lixeiras de rua, podendo ser removidos ou realocados de forma mais simples, sem grandes entraves durante esses processos de adaptação. Ou seja, as barreiras arquitetônicas estão em ambientes internos, podendo ser públicos ou privados e as barreiras urbanísticas estão em espaços externos, podendo ser da mesma forma público ou privado.

No que se refere às dificuldades de acessibilidade para pessoas com deficiência locomotora, as barreiras físicas estão presentes de forma constante no cotidiano, em diferentes esferas, não se resumindo apenas em âmbitos espaciais de ruas e calçadas. Diante disso, é válido salientar que a barreira atitudinal também é um fator que impede uma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, o direito básico de qualquer cidadão de ir e vir de forma independente e segura e na maioria

das vezes as atitudes humanas que colaboram para que existam as barreiras atitudinais como por exemplo: pessoas obstruindo a calçada para conversar e colocando objetos que atrapalham a circulação de pessoas.

Então as barreiras à locomoção estão presentes em diversos ambientes, se comportando de múltiplas formas. É possível observar que as barreiras existentes não se restringem apenas às barreiras físicas de locomoção no espaço, mas também as barreiras nos transportes, como por exemplo a dificuldade existente desde conseguir acessar o veículo por causa dos degraus das calçadas baixos, quando o motorista para o veículo muito distante da calçada, impossibilitando o acesso ao ônibus ou quando o indivíduo consegue chegar até o veículo, mas, muitas vezes, o elevador de acesso não está apto a funcionar e, no pior dos casos, o motorista nem para no ponto de ônibus, seguindo viagem. Além dessas situações, também se apresentam as barreiras ao acesso à informação, com a imposição de dificuldades ao acesso à informação de maneira universal.

A locação de mobiliário sem planejamento também corrobora com o surgimento das barreiras, assim como sua ampliação não autorizada, objetos comercializados sobre a calçada, os diversos usuários de um mesmo espaço, o desenho urbano das calçadas entre eles, a implantação da vegetação de forma desordenada, a falta de manutenção são alguns dos problemas que se podem encontrar nos espaços urbanos onde há circulação de pessoas. Situação que se apresenta também quando ocorre a manutenção desses locais e as empresas responsáveis, após a realização dos procedimentos de reparo, não finalizam da forma correta, desnivelando o calçamento, bueiros e aumentando a altura dos batentes.

Dessa forma, é necessário assegurar o direito à acessibilidade para todos, superando essas barreiras, mesmo que sejam de forma gradual, notadamente nos casos onde existam limitações em termos de preservação histórica, mas que sejam eficazes para cumprimento da lei e sem descaracterizar totalmente o local.

Promover acessibilidade, superando e/ou eliminando as barreiras arquitetônicas e urbanísticas em sítios culturais, é uma necessidade que garante e promove a fruição do patrimônio cultural, ação que representa uma obrigação institucional daqueles responsáveis pela tutela e valorização deste patrimônio. A promoção da acessibilidade é elemento indispensável a qualquer intervenção de conservação em sítios patrimoniais. Garantir acessibilidade da maneira mais ampla possível, promovendo a utilização ampliada, garante o direito de todas as pessoas a plena e efetiva oportunidade de participação, visitação e

fruição dos ambientes urbanos, do patrimônio arquitetônico e, particularmente, de sítios de valor cultural e paisagístico, incluindo parques, jardins, complexos, conjuntos e centros históricos e/ou arqueológicos (REIS, 2021, p. 38).

Outro ponto que é válido enfatizar, são as barreiras a locomoção existentes especificamente em sítios históricos, pela complexidade no desenvolvimento e implantação nesses ambientes, previamente construídos e ambientados na maioria das vezes de forma orgânica e dentro da realidade da época que foram surgindo e que nesta monografia serão evidenciados, junto às problemáticas que envolvem essas barreiras, especificamente no Pelourinho - CHS.

### 3.1 BARREIRAS EM SÍTIOS HISTÓRICOS

Os sítios históricos apresentam limitações, no que se refere à mobilidade urbana, devido a estruturação histórica e social dos grandes centros, por intermédio de barreiras existentes devido à topografia preexistente, da época em que esses sítios históricos foram formados, nesse contexto:

Nos centros históricos brasileiros, são frequentes os percursos íngremes, passeios estreitos, degraus, alguns trajetos inseguros, automóveis disputando espaço com os pedestres. Embora seu traçado original resulte de condicionantes do processo histórico, sejam as questões de defesa, como Salvador e Olinda, seja por imposição da atividade econômica, como é o caso dos sítios mineradores de Minas Gerais e Goiás, nos dias atuais, a maioria dessas barreiras poderia ser reduzida mediante cuidados do poder público e de particulares para garantir o direito constitucional de ir e vir com segurança (RIBEIRO, 2014, p.7).

É válido reafirmar que a topografia é uma barreira física existente nesse tipo de ambiente, como calçadas estreitas, piso irregular com formações rochosas, declives e aclives acentuados, como ladeiras íngremes. E para que haja uma adaptação e adequação à nova realidade vivenciada, atualmente, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional junto a Política Nacional de Mobilidade Urbana adotam diretrizes para proporcionar o acesso de todos a esses sítios históricos, assim sendo:

A preocupação em garantir acessibilidade em centros históricos já é praticada no IPHAN e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei no 12.587/2012, 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 (RIBEIRO, 2014, p.7).

Diante disso, através do *Caderno Técnico de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos* produzida pelo IPHAN, foi possível identificar as barreiras existentes no Centro Histórico de Ouro Preto, Minas Gerais:

Dentre os diversos problemas relacionados à mobilidade e acessibilidade urbana detectados áreas centrais das cidades que possuem conjuntos tombados, podemos destacar: Espaços públicos sem acessibilidade e com dificuldade de mobilidade; Calçadas estreitas e irregulares dificultam o trajeto de pessoas; Conflito entre a circulação viária, com veículos pesados, e a estrutura urbana existente (ruas estreitas e calçamento irregular em pedra); Frequentes congestionamentos de veículos; Exíguos espaços para pedestres (calçadas estreitas) ou com desníveis; Presença de obstáculos sobre as calçadas (postes, lixeiras, vegetação), ou escadas para acesso às edificações; Revestimento de calçadas incompatível com as raízes de árvores, que afloram e provocam rachaduras; Uso de espaços públicos como estacionamento; Impacto de tráfego de veículos nas edificações antigas (fissuras e rachaduras em revestimentos, deslocamentos de telhas e até comprometimento estrutural); Deficiência de transporte coletivo e não atendimento à pessoa com deficiência de locomoção; Poluição ambiental (sonora, visual e atmosférica); Sinalização imobiliários urbanos insuficientes, inexistentes ou mal instalados; Ausência de sinalização podotátil, para pessoas com deficiência visual; Iluminação precária; Ausência de política de estacionamentos adequada; e Ausência de infraestrutura cicloviária (RIBEIRO, 2014, p. 19 - 20).

Neste contexto, é possível encontrar no Pelourinho - Centro Histórico de Salvador, barreiras físicas à acessibilidade, assim, como exemplificado acima, na cidade de Ouro Preto - Minas Gerais - e também podem ser encontradas em outros centros históricos de cidades brasileiras tais como Olinda – Pernambuco, Morretes – Paraná e Pirenópolis – Goiás.

Partindo-se desse pressuposto, é garantido constitucionalmente a todo cidadão o direito de ir e vir. Porém, as barreiras físicas, arquitetônica, urbanística, de transporte e atitudinal são obstáculos encontrados diariamente por pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, dentre outras deficiências. Com isso, vale destacar que é possível atender às necessidades deste público preparando o espaço para recebê-los. Assim:

A mobilidade na cidade vai além das condições de deslocamento e uso dos meios de transporte e diz respeito às relações dos indivíduos com o espaço, com os objetos e os meios empregados para o deslocamento. Por isso, é necessário considerar os processos históricos que refletem as características culturais de uma sociedade. Nos centros históricos, muitas vezes, as ruas são estreitas e isso reflete como esse espaço atendia aos desejos e às necessidades de seus usuários nos séculos

passados, quando o meio de locomoção exigia pouco espaço, o número de pessoas era menor, o uso do solo era diferenciado, bem como as distâncias a serem percorridas eram menores (IPHAN, 2014, p. 13-14).

Todavia, a título de exemplo, na cidade de Olinda no estado de Pernambuco, por meio de pesquisa realizada por Silva (2021), foram encontradas diversas barreiras à acessibilidade:

Verifica-se a intenção de tornar o centro histórico de Olinda mais inclusivo, acolhendo diferentes públicos, no entanto, ainda se observam problemas recorrentes e de fácil resolução. O nivelamento e alargamento dos passeios, alinhamento dos mobiliários urbanos em faixas de serviço, instalação de rampas reversíveis e sinalização adequada podem ampliar a diversidade de turistas e melhorar a apropriação dos espaços por visitantes, moradores e trabalhadores locais (SILVA, 2021, p. 138).

Partindo desse viés, a implantação de rotas acessíveis nos Centros Históricos, assim como sinalizações, são iniciativas que tendem a adequar os espaços para receber todos os tipos de públicos, principalmente as pessoas com deficiência locomotora ou mobilidade reduzida, ampliando a acessibilidade e comodidade para a utilização dos espaços públicos de forma íntegra como é estabelecido de direito. Em geral, em todos os CH foram encontrados obstáculos à fruição, em sua maioria, barreiras físicas e atitudinais, o que faz com que o ambiente seja parcialmente acessível, comprometendo a qualidade a fruição absoluta no ambiente, inibindo a possibilidade de receber todos os públicos de forma igualitária, ainda que ele tenha sido modificado pelo poder público ou de particulares a fim de assegurar a integridade e decência aos que consomem.

Já que a acessibilidade garante o desenvolvimento de produtos e serviços a todos os públicos, investir com prudência e de forma responsável nos espaços dos CH fomentaria o turismo local, intensificando a procura pelo destino, expandindo o acesso para pessoas com deficiência física, tanto turistas, quanto residentes da própria cidade. No próximo capítulo, o CHS é apresentado como um dos destinos mais procurados do Brasil e, dessa forma, o que anteriormente era uma cidade fortaleza contra ataques externos passa a ser alcançada e intensamente frequentada por todos os públicos com o intuito de explorar as riquezas do local, conhecendo um pouco do contexto histórico, cultural e geográfico da cidade de Salvador.

#### 4 PELOURINHO - CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR

É de suma importância este capítulo sobre o aspecto histórico e localização do objeto de estudo desta monografia. O Pelourinho está situado na cidade de Salvador, Bahia, Brasil, e sua importância cultural, histórica e geográfica é indiscutível. Localizado no Centro Histórico da cidade (**figura 5**), que se limita, ao Sul, pelo Convento de Santa Tereza nas proximidades da Praça Castro Alves e, ao Norte, pelo bairro do Santo Antônio além do Carmo. Região situada na denominada Cidade Alta que surgiu decorrente de uma falha geológica que dividiu a cidade em dois níveis diferentes, chamadas popularmente de Cidade Alta e Cidade Baixa, as quais são interligadas pelo Elevador Lacerda, o meio de transporte mais rápido para de deslocar de um nível para outro. Dessa forma, abaixo segue o mapa do Centro Histórico de Salvador para uma melhor compreensão das informações descritas acima.

**Figura 5** – Mapa da delimitação parcial do Centro Histórico em Salvador



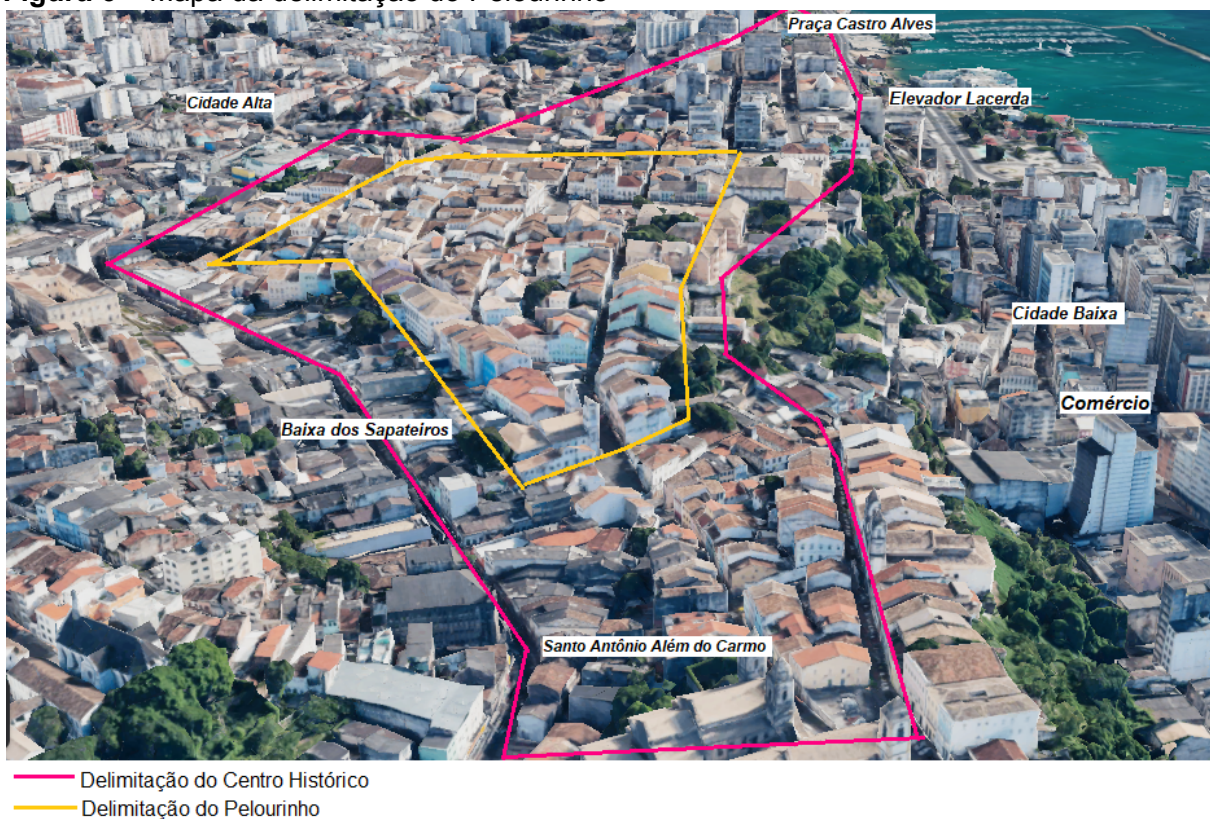
Fonte: Google Earth (2023) adaptado pelas autoras, 2023.

Na **figura 5** é possível observar a delimitação do Centro Histórico dentro da cidade de Salvador.

Dentro do Centro Histórico está localizado o Pelourinho, na área que abrange as ruas que vão do Terreiro de Jesus até o Largo do Pelourinho, o qual possui um

conjunto arquitetônico colonial barroco brasileiro preservado e integrante do Patrimônio Histórico da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. Limitando-se ao norte com Pilar, Santo Antônio e Barbalho, ao sul com a Sé, a oeste com o Comércio e a leste com a Saúde e Baixa de Sapateiros Sete Portas como se pode observar no mapa presente na **figura 6**. O Pelourinho compõe-se de ruas estreitas, enladrilhadas e com calçamento em paralelepípedos.

**Figura 6** – Mapa da delimitação do Pelourinho



Fonte: Google Earth (2023) adaptado pelas autoras, 2023.

**Figura 7** – Mapa geral do Pelourinho



Fonte: Google Earth (2023) adaptado pelas autoras, 2023.

Na **figura 6** é possível observar o mapa da delimitação do Pelourinho localizado dentro do Centro Histórico de Salvador e de uma forma mais ampliada a **figura 7** exibe o Mapa do Pelourinho.

No que se refere ao contexto histórico do Pelourinho e a acessibilidade na construção histórica e arquitetônica, destaca-se que a cidade de Salvador foi a primeira capital do Brasil até o ano de 1763, visto que, desde os primeiros anos do período colonial foi transformada no principal centro do poder político e econômico da colônia portuguesa, posição mantida até a transferência da capital para a cidade do Rio de Janeiro. Além de ser detentora de um expressivo poder político, Salvador abrigava uma elite econômica estruturada por ricos comerciantes e senhores de engenho, que possuíam negócios em sua maioria, efetuados na cidade, tida como um dos poucos núcleos urbanos existentes na colônia até meados do século XVIII. A Igreja católica também exercia poder sobre a sociedade da época, procurando impor

a sua hegemonia frente às crenças e práticas religiosas trazidas pelos negros africanos escravizados.

É válido ressaltar que a Cidade Alta, onde está localizado estrategicamente o Centro Histórico de Salvador, foi se desenvolvendo para ser uma cidade fortaleza para os possíveis invasores da época, de forma que dificultasse os ataques e deslocamentos até o centro econômico, político e religioso do Brasil. Em síntese:

A configuração territorial de Salvador, principalmente do seu núcleo fundador, localizado na chamada Cidade Alta, atualmente considerada como o centro histórico da cidade, reflete a estrutura de poder vigente no período colonial, fase em que a maioria das edificações foi erguida. A sua paisagem, socialmente construída ao longo do tempo, foi edificada e ordenada pelo poder das instituições sociais dominantes; neste caso, o Estado português, a Igreja e a elite econômica (CIFELLI e PEIXOTO, 2012, p. 37).

Dessa forma, a cidade de Salvador, por ser territorialmente menor neste período, se estruturou utilizando a geografia e geologia já existente no local, como a falha geológica entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa de forma estratégica e os poderes que se estabeleceram se posicionaram estrategicamente a favor da estrutura de segurança dessas entidades de poder político, religioso e econômico.

As formas espaciais, representadas por imponentes casarões assobradados, igrejas e edifícios públicos e institucionais, constituem-se como elementos-chave responsáveis pelos futuros processos de formação identitária e de instauração de uma memória coletiva oficialmente construída pelo Estado com o reconhecimento institucional do valor patrimonial de muitas das suas edificações (CIFELLI e PEIXOTO, 2012, p.37).

As edificações arquitetônicas carregam sempre uma carga histórica e cultural, que é contada por meio delas, que atraem o olhar e interesse daqueles visitantes amantes de história. Todavia, para alguns grupos de pessoas, em especial os com deficiência física, uma tarefa que parece simples para alguns, para este grupo existem muitos obstáculos para que possam usufruir desse bem de todos. As barreiras estão no piso escorregadio, na falta de acesso com rampas, e até mesmo nas barreiras atitudinais. Ademais, um bem arquitetônico ou urbano não atende "(...) a sua função enquanto arquitetura se não é passível de uso e fruição pelo maior número de pessoas possível (...)" (REIS, 2021, p. 38). À vista disso, faz-se necessário trazer uma visão sobre a importância histórica e cultural desse patrimônio, o IPHAN, destaca:

O conjunto arquitetônico, paisagístico e urbanístico, contido na poligonal do centro histórico de Salvador, é um dos mais importantes

exemplares do urbanismo ultramarino português, implantado em acrópole, se distinguindo em dois planos: as funções administrativas e residenciais no alto e o porto e o comércio à beira-mar. Aliada a uma topografia singular, a paisagem dessa área é formada basicamente por edifícios dos séculos XVI ao XIX, na qual se destacam os conjuntos monumentais da arquitetura religiosa, civil e militar. Pela riqueza de suas construções, foi inscrita no Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico em 1984. Em 5 de dezembro do ano seguinte, sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial foi ratificada pela Unesco. A cidade de Salvador, fundada em 1549, foi a primeira capital do Brasil (1549 a 1763). Edificada sobre uma colina, dominando uma imensa baía em ponto estratégico da costa brasileira, teve como objetivo centralizar as ações de Portugal, na América, e facilitar as transações comerciais com a África e o Oriente (IPHAN, 2014).

A importância histórica de Salvador está em sua localização geográfica, em sua participação na trajetória histórica de libertação do Brasil da Colônia Portuguesa, e em sua cultura autêntica. O IPHAN destaca que:

Os espaços públicos da cidade – Praça Municipal, Terreiro de Jesus, Caminho de São Francisco, Largo do Pelourinho, Largo de Santo Antônio e Largo do Boqueirão – decorrentes dos traçados de suas ruas, ladeiras e becos, formam um dos mais ricos conjuntos urbanos de origem portuguesa. Os sobrados de dois ou mais andares e as soluções de implantação em terrenos acidentados são exemplos típicos da cultura lusitana. Entre 1938 e 1945, vários monumentos do centro histórico foram tombados como patrimônio nacional, para garantir a preservação do Largo do Pelourinho e do seu entorno imediato. Esse instrumento não impediu, no entanto, a progressiva degradação da área, sobretudo a partir de 1960, quando o centro perdeu importância para as novas áreas de expansão urbana (IPHAN, 2014).

Diante disso, percebe-se que o tombamento do CHS, assim como de outros lugares históricos, não é suficiente para manter sua preservação. Por isso, é necessário apontar que as iniciativas privada e do governo são fundamentais para manter viva a história e a cultura, impedindo a degradação do bem que é de todos e de extrema importância para o desenvolvimento econômico local por meio do turismo. Isto é, todos tem o direito de usufruir deste bem de forma segura e com autonomia, inclusive as pessoas com deficiência, que almejam algo simples como o direito ao lazer, no qual buscam ter a experiência completa ao visitar um Centro Histórico de um lugar, já que a "(...) arquitetura é para ser vivida, utilizada e sentida, que sua criação e existência são direcionadas ao cotidiano do ser humano (...)" (REIS, 2021, p. 38).

Neste contexto, cabe destacar que foi planejada no ano de 2011 a implantação de uma rota acessível no Pelourinho - CHS. De acordo com o Martins (2020), a execução da rota acessível no Pelourinho iniciou-se em abril de 2012. Porém, antes disso, muitas reuniões aconteceram, com o objetivo de convencer o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) a liberar as intervenções na área. Visto que a falta de acessibilidade existe, seja por razões geográficas, pois há ladeiras por todos os lados, seja por razões arquitetônicas, as ruas e edificações são muito antigas. Pelo valor histórico, o Pelourinho é Patrimônio Cultural da Humanidade, tombado pela Unesco em 1985. Esse título é mais um fator que dificultou as intervenções na área. Em 2013, foi inaugurada a rota de acessibilidade na área do Pelourinho, para que pessoas com deficiência também tenham algum acesso a esse patrimônio.

No ano de 2011, o Governo do Estado da Bahia e a Prefeitura Municipal de Salvador celebraram um Termo de Responsabilidade com o objetivo de realizar obras emergenciais para revitalização do Centro Histórico de Salvador. Para isso se iniciou o projeto de acessibilidade em Salvador com o objetivo inicial de eliminar as barreiras ao acesso universal ao Centro Histórico. Essa intervenção quebrou o paradigma de que acessibilidade e patrimônio são inconciliáveis. Antes de iniciar o processo de articulação para a criação das parcerias necessárias, buscou-se identificar as experiências similares já implantadas no Brasil.

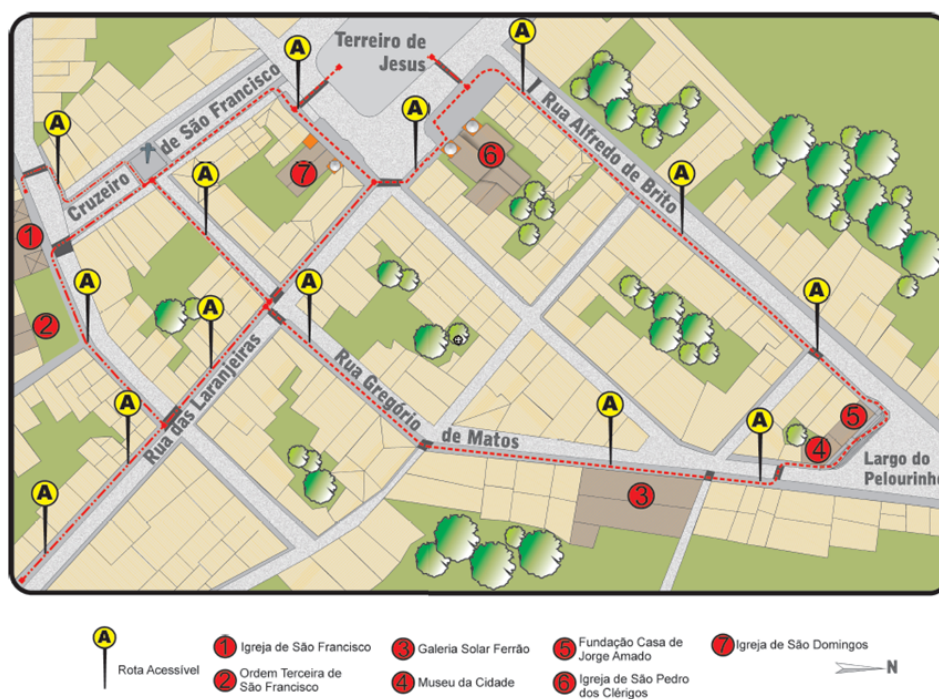
Diante deste cenário, é válido salientar que a promoção da acessibilidade universal em sítios históricos tombados coloca frente a frente duas questões: a preservação do patrimônio de um lado e o direito à equiparação de oportunidades e de fruição de bens culturais por outro lado. Segundo BAHIA (2013), para resolver estas questões foi criada a Rota Acessível no Centro Histórico de Salvador, e a mesma foi inaugurada no ano de 2013, a qual foi estabelecida entre as responsabilidades assumidas pelo Governo do Estado no Termo de Responsabilidade firmado entre Governo do Estado da Bahia e a Prefeitura Municipal de Salvador, com o objetivo de viabilizar a recuperação imediata do Centro Antigo de Salvador.

Como também, e especificamente, recuperar a pavimentação, o calçamento, os passeios e os meio-fios das ruas Guedes de Brito, Saldanha, São Francisco, Gregório de Matos, João de Deus, Miolo, 3 de Maio, Oração, Beco do Seminário, Bispo, 28 de Setembro, Alfredo de Brito, Laranjeiras, São Miguel, Açouguinto,

Leovigildo de Carvalho, Carmo, Passo, Ladeira do Carmo, Santo Antônio Além do Carmo, Terreiro de Jesus, Praça da Sé e Largo do Pelourinho. Silva (2021) cita que de acordo com a coordenadora do projeto da rota acessível do CHS, "o projeto teve como objetivo quebrar o paradigma de que a acessibilidade e a preservação do patrimônio são temas conflitantes e reproduzem o modelo em outros trechos do Centro Histórico" (SILVA, 2021, p. 158).

Em relação à **figura 8**, para uma melhor visualização da dimensão espacial da Rota Acessível que foi implementada no perímetro específico do Pelourinho, contemplando algumas ruas, será possível observar o mapa ilustrativo da Rota a seguir:

**Figura 8** – Mapa Rota Acessível



Fonte: BAHIA, 2013.

Na **figura 8** é possível observar que a rota acessível se inicia no Terreiro de Jesus, dando acesso a rua das Laranjeiras (atual rua Alaíde do Feijão) e Gregório de Matos, voltando pelo Largo do Pelourinho, rua Alfredo de Brito e é finalizada no Terreiro de Jesus. Vale apontar que o tópico sobre acessibilidade vem sendo cada vez mais discutido pela sociedade. Com base nisso, ações governamentais e privadas foram tomadas, e para isto foi criado um projeto inclusivo no Centro

Histórico de Salvador, ao exemplo do que ocorreu anteriormente no CH de Olinda, Pernambuco.

Em suma, algumas metas se tornam fundamentais para criação e implantação de qualquer projeto. Portanto, no primeiro momento durante o Projeto Piloto de acessibilidade para a criação desta rota foram listadas algumas:

Nesta primeira etapa de implantação do Projeto Piloto de Acessibilidade ainda que não seja possível garantir o acesso a todas as edificações existentes na rota, este projeto assegura o acesso àquelas de maior relevância para o interesse coletivo, tais como as instituições públicas, o Museu da Cidade, a Fundação Casa Jorge Amado e o Solar Ferrão. Além disso, esta primeira rota acessível permite ao cidadão a apreensão do conjunto arquitetônico e todas as características da sua ambiência que agregam valor histórico e cultural a este espaço. (BAHIA, 2013, p. 32).

Inicialmente, a primeira parte do Projeto Piloto de Acessibilidade foi marcada por algumas decisões que foram tomadas, com o intuito de atender uma parte do CHS em que era relevante com base no interesse de um todo. No decorrer desse projeto foram feitas algumas propostas para a ampliação da Rota Acessível no Centro Histórico de Salvador e, dessa forma, buscou-se contemplar mais áreas e dar uma acessibilidade maior em localidades importantes no Pelourinho.

O projeto propõe a manutenção das calçadas existentes, com alargamento em uma das laterais das ruas, utilizando como pavimentação concreto lavado de alta resistência, com juntas de madeira e manutenção do meio fio de granito existente. Para os pontos de cruzamento à rota foram propostas travessias com base em concreto ciclópico revestido pela pedra conhecida como “cabeça de nego” (BAHIA, 2013, p. 36).

Tendo em vista que um projeto que promove a acessibilidade

“[...] deverá cuidar, além da normativa, da aplicação de conceitos como fruibilidade, legibilidade e acolhimento. Um projeto que se preocupe com a identificação das barreiras arquitetônicas e urbanísticas, mesmo as menos óbvias, e se entenda na sua complexidade e interdisciplinaridade.” (REIS, 2021, p. 54).

Desta forma, o projeto de implementação da Rota Acessível no Centro Histórico de Salvador foi elaborado a fim de promover a requalificação de parte do Pelourinho localizado no Centro Histórico de Salvador, em tese, tornando o espaço físico mais acessível para diversos públicos, além de promover a igualdade no deleite das atrações turísticas que cercam o Pelourinho com mais segurança. Visto que tal idealização que é questionada na prática, se realmente é inclusiva e

acessível para pessoas com deficiência locomotora e se promove experiência do atrativo de forma igualitária a pessoas que não possuem nenhum tipo de limitação física na totalidade da rota acessível, pauta que será identificada e discutida adiante nesta monografia.

Destarte, é válido salientar que a rota acessível surgiu para auxiliar a locomoção de portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, mas mesmo com a extensão que foi adaptada, não é o suficiente para dar acesso para essas pessoas em todo o centro histórico da cidade de Salvador, pois não é suficiente para suprir a demanda.

Em suma, mesmo com a modernização da sociedade, as pessoas com deficiência, precisamente as com deficiência física, que são o foco deste trabalho, ainda encontram obstáculos em seu dia a dia, inclusive no campo do turismo. Para que essas pessoas tenham de forma igualitária as mesmas oportunidades de inclusão, os poderes privado e público precisam reduzir ou eliminar todas as barreiras sociais, arquitetônicas e urbanísticas. As pessoas com deficiência motora constituem grande parte do público que não pode ser ignorado ou impossibilitado de usufruir de cultura, lazer, educação e saúde por sua deficiência. Por essa razão, sendo o lazer o direito de todos, a acessibilidade é fundamental em todo percurso e livre de barreiras físicas.

A seguir serão expostas as evidências das barreiras físicas à acessibilidade em diferentes configurações e contextos, identificadas no Pelourinho durante as observações de campo no Pelourinho, sítio histórico de Salvador.

#### 4.1 ACESSIBILIDADE E BARREIRAS FÍSICAS NO PELOURINHO - CHS

O Centro Histórico de Salvador, um dos destinos mais visitados da Bahia precisa veementemente ser acessível e hospitaleiro para receber o seu público. A acessibilidade que outrora era pouco relevante se torna fator primordial para que se obtenha dignidade a locomoção, e dessa maneira se faz necessário que haja investimentos para garantir o acesso de todos os públicos. Nesse contexto,

A mobilidade e a acessibilidade se apresentam como soluções adotadas pelas pessoas para se deslocarem no espaço urbano. O deslocamento a pé tem se tornado cada vez mais importante e quando se trata de cidades ou centros históricos, essa forma de locomoção é fundamental. Sendo assim, a infraestrutura de calçadas, ruas e passeios deve garantir às pessoas um percurso agradável e seguro, principalmente àquelas pessoas que apresentam alguma

deficiência, idosas, gestantes ou qualquer outra limitação física temporária. No entanto, o cenário identificado em boa parte dos centros históricos brasileiros é outro, ruas íngremes, passeios muito estreitos e há a disputa de espaço entre automóveis e pedestres (RIBEIRO, 2014, p.7).

Com o objetivo de identificar as barreiras físicas à acessibilidade existentes no Pelourinho - CHS que representam obstáculos à hospitalidade e fruição do património local, foram efetuadas visitas no perímetro do Pelourinho, no Largo do Cruzeiro de São Francisco, Rua das Laranjeiras, Rua Gregório de Matos, Largo do Pelourinho, Rua Alfredo de Brito, Terreiro de Jesus e na Rua Inácio Acciole, durante as datas 10/04/2023 para reconhecimento da área, listar os tipos de barreiras físicas existentes e coleta de registros fotográficos; 01/05/2023 para coletar mais evidências e informações adicionais a respeito de dados pontuais, como tarifa de transporte, nome de ruas; e 12/05/2023 para acrescentar mais informação depois dos debates efetuados pelas pesquisadoras durante as visitas anteriores e registros através de percepções e olhares diversos, a respeito das barreiras físicas existentes no Pelourinho.

**Figura 9** – Percurso realizado para a identificação das barreiras



Fonte: Google Earth (2023) adaptado pelas autoras, 2023.

É válido ressaltar que as datas foram escolhidas conforme os dias em que houveram disponibilidade da participação de todas as pesquisadoras envolvidas nesta monografia, onde as observações foram efetuadas caminhando e observando o entorno, com o auxílio de aparelhos celulares para fotografar as barreiras físicas e papel e caneta para escrever localizações destas barreiras e impressões a respeito das visitas, a fim de identificar as barreiras físicas a locomoção existentes no local, além da atual situação de mobilidade e acessibilidade para as pessoas com deficiência locomotora.

Durante as visitas foram identificados variados tipos de barreiras físicas à acessibilidade que representam obstáculos à hospitalidade e fruição do património local e que inviabilizam ou dificultam a locomoção e acesso livre para a realização de atividades, sendo a fins turísticos ou não. Como barreiras atitudinais, foi observado a existência de mesas, cadeiras e mercadoria do comércio local

utilizando parte da calçada e rua, além de carros estacionados indevidamente em locais que não são reservados para estacionamento, visto que esses impasses contribuem para que a participação social e o desfrute da arquitetura histórica das pessoas com deficiência locomotora ou mobilidade reduzida seja carecida.

Durante as visitas também foram encontradas barreiras urbanísticas como passeios estreitos, piso e calçamento irregular, ladeiras íngremes, que geram dificuldades e riscos à integridade física das pessoas que visitam o Pelourinho. As barreiras arquitetônicas também foram verificadas durante as observações, como batentes altos na entrada dos prédios históricos onde funcionam lojas, restaurantes, museus, áreas de entretenimento e órgãos públicos de apoio ao turista. A existência dessas barreiras impossibilitam o acesso das pessoas com deficiência locomotora ao aproveitamento do bem patrimonial da cidade de Salvador, tendo em vista que são pessoas que escolheram visitar o Pelourinho com o objetivo de consumir a cultura, culinária baiana, entretenimento e observar a arquitetura histórica dos prédios.

Além das barreiras encontradas e citadas acima, as barreiras de transporte também foram registradas, como acesso restrito de veículos no perímetro do Pelourinho<sup>3</sup>, pontos de transporte público que dão acesso ao Pelourinho em locais distantes, pouca oferta de transporte alternativo para a locomoção dentro do Pelourinho e a ausência de vagas nos estacionamentos reservadas para pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, dificultando o acesso ao patrimônio local e representando obstáculos à hospitalidade.

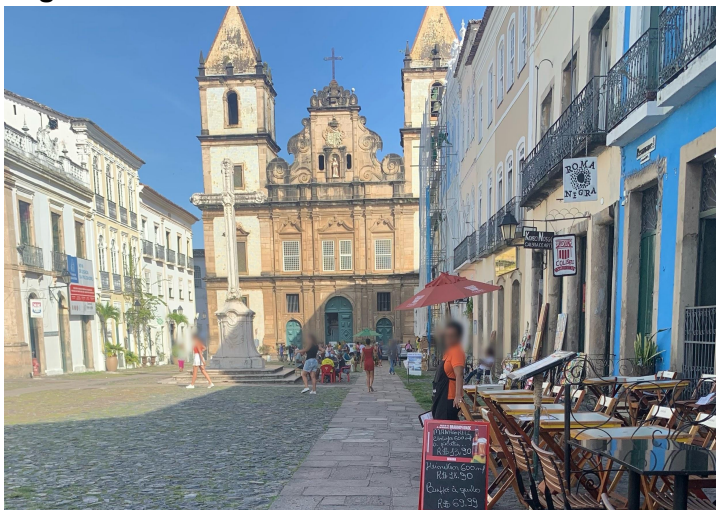
Após as observações de campo e registros das barreiras físicas a locomoção foi executada a gradação do nível de acessibilidade do Pelourinho-CHS.

Dessa forma, a seguir será possível visualizar os registros fotográficos feitos durante as visitas, em conjunto com as observações efetuadas pelas pesquisadoras nas figuras a seguir.

---

<sup>3</sup> [...] os danos causados por tráfego viário em edifício histórico, é possível destacar a vibração mecânica provocada pelos automóveis, transmitida pelo solo e atuante sobre edifícios localizados nas proximidades de fluxos viários; expressa em tensões oscilantes que podem ocasionar danos, comprometendo a integridade física de estruturas (RESENDE, 2011).

**Figura 10** – Barreira Atitudinal Placa de restaurante



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Na **figura 10** é possível observar uma placa de restaurante atrapalhando a livre circulação das pessoas no percurso da rota acessível no Largo do Cruzeiro, representando um obstáculo ao livre acesso ao Patrimônio.

**Figura 11** – Barreira Atitudinal Tabuleiro de Acarajé



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Na **figura 11** foi observado uma Baiana e tabuleiro do acarajé ocupando espaço impedindo a passagem das pessoas no início da rota acessível no Largo do

Cruzeiro. Dessa forma um obstáculo a hospitalidade para o visitante que precisa acessar a rota acessível.

**Figura 12** – Barreira Urbanística Bueiro



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Na **figura 12** foi registrado um Bueiro localizado entre o Terreiro de Jesus e o Largo do Cruzeiro, na rampa de acesso, atrapalhando a passagem de cadeiras de roda, para que tenham acesso a rota acessível.

**Figura 13** – Barreira Arquitetônica



Fonte: acervo das autoras, 2023.

Na **figura 13** pode se observar a escada na entrada do prédio verde impossibilitando o acesso de cadeirantes ou de pessoas com mobilidade reduzida ao estabelecimento, limitando o acesso ao patrimônio local. Em contrapartida, pode se

observar a rampa de acesso implantada no prédio ao lado, viabilizando o acesso desse público no Largo do Cruzeiro.

**Figura 14** – Barreira Atitudinal Vaso de Plantas



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 14**, no início da rua Gregório de Matos foram registrados vasos com plantas, dificultando a passagem das pessoas em frente a Delegacia de Proteção ao Turista.

**Figura 15** – Barreira Arquitetônica Batente



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 15**, ainda rua Gregório de Matos, é possível observar o prédio dispondo apenas de escadas. A entrada do prédio do Grupo de Apoio ao Turista se torna inacessível para pessoas com deficiência locomotora e fato é a representação da falta de hospitalidade para este público. .

**Figura 16** – Barreira Urbanística Hidrante



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Na **figura 16** foi observado a presença de um hidrante localizado na calçada estreita seguido de um poste na rua Inácio Acciole, impossibilitando a livre circulação das pessoas.

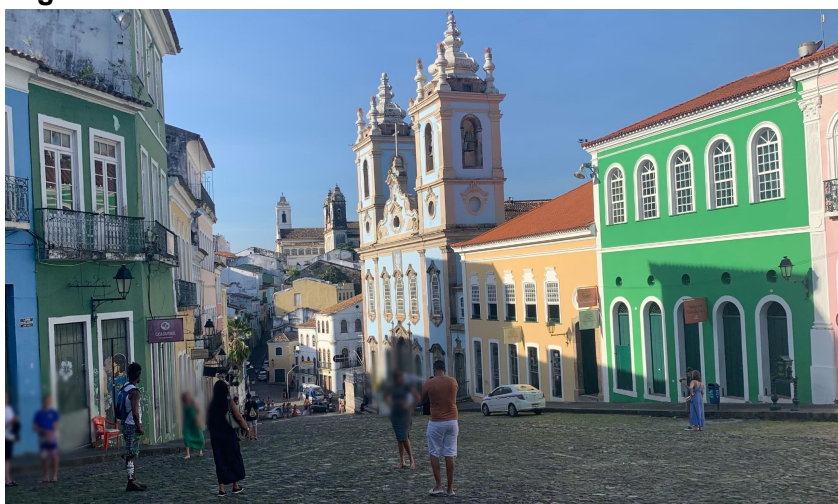
**Figura 17** – Barreira Atitudinal Mercadorias



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Já na **figura 17** na rua Gregório de Matos foi registrado a presença de mercadorias ocupando parte da calçada e rua impossibilitando a livre locomoção das pessoas.

**Figura 18** – Barreira Urbanística Active



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 18**, no Largo do Pelourinho onde está localizada a ladeira que é uma das principais via de acesso, foi observado uma inclinação muito íngreme, com piso irregular e escorregadio, dificultando ou impossibilitando a subida de pessoas com deficiência locomotora ou mobilidade reduzida a depender do grau de dificuldade.

**Figura 19** – Barreira Atitudinal Veículo



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Na **figura 19** é possível observar na rua Alfredo de Brito um veículo estacionado e mercadorias na calçada impedindo a livre circulação segura das pessoas e inibindo a fruição ao Patrimônio.

**Figura 20** – Barreira Atitudinal



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Já na **figura 20** ainda na rua Alfredo de Brito foi observado a presença do comércio informal ocupando a calçada, com pessoas sentadas na via e no passeio, impedindo o trânsito irrestrito ao local.

**Figura 21** – Barreira Arquitetônica Batente



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Na **figura 21**, na rua Alfredo de Brito é possível observar a presença de batente alto inviabilizando a entrada das pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência locomotora ao interior da loja, impedindo que tenham prazer em conhecer e usufruir o que elas dispõem.

**Figura 22** – Pouca oferta de transporte alternativo: Transporte *Cycle'one*



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 23** – Pouca oferta de transporte alternativo: Transporte *Cycle'one*



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 22** e **figura 23** nas imediações da Praça Tomé de Souza foi registrado a presença desses Meios de transporte chamado *Cycle'one* do Projeto Movimento Salvador vai de Bike disponibilizado pela prefeitura de Salvador, onde foram encontrados apenas em frente a sede da Prefeitura da cidade e não em outros pontos que podem dar acesso ao Pelourinho, como o Plano inclinado do Pilar e Plano inclinado Gonçalves. Além de não ter nenhum funcionário para auxiliar ou dar informação sobre esse meio de transporte, o que implica na falta de hospitalidade dos mesmos.

**Figura 24** – Pouca oferta de transporte alternativo: Transporte Pelourinho *By Eletric Car*



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 25** – Pouca oferta de transporte alternativo: Pelourinho *By Eletric Car*



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 24** e **figura 25** foi registrado no Terreiro de Jesus um carrinho de golfe adaptado para cadeirantes, nomeado de “Pelourinho *By Eletric Car*” pertencente a um empreendimento particular chamado Casarão 17. No site oficial eles disponibilizam um espaço via Whatsapp para a realização de orçamentos. Visto que, o orçamento foi solicitado por um dos membros da equipe e não obteve resposta, evidência de que não há assistência para a obtenção desse serviço. Além de que durante uma das visitas foi observado e registrado este carrinho estacionado em cima da via de acesso adaptada da rota acessível, conforme a **figura 26**.

**Figura 26** – Barreira Atitudinal Veículo



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 26** no Terreiro de Jesus foi registrado um carro estacionado em frente a rampa de acesso, impossibilitando a fruição de forma segura e hospitaleira das pessoas ao Patrimônio.

**Figura 27** – Barreira Urbanística falta de Bancos



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

A **figura 27** demonstra que desde o largo do Pelourinho e seu entorno não há locais para sentar, apenas no Terreiro de Jesus, o que demonstra a falta de acolhimento a todas as pessoas que frequentam o CHS.

**Figura 28** – Barreira urbanística Manutenção



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 28** foi registrado uma obra no Prédio da Coelba atrapalhando o acesso ao meio de transporte Plano Inclinado e ao Museu Casa do Carnaval na Praça da Sé.

**Figura 29** – Barreira Arquitetônica Batente



Fonte: Acervos das autoras, 2023.

Na **figura 29** é possível observar batentes em frente ao Posto de Informação Turística, no Terreiro de Jesus, dificultando o acesso de pessoas à informação sobre o local.

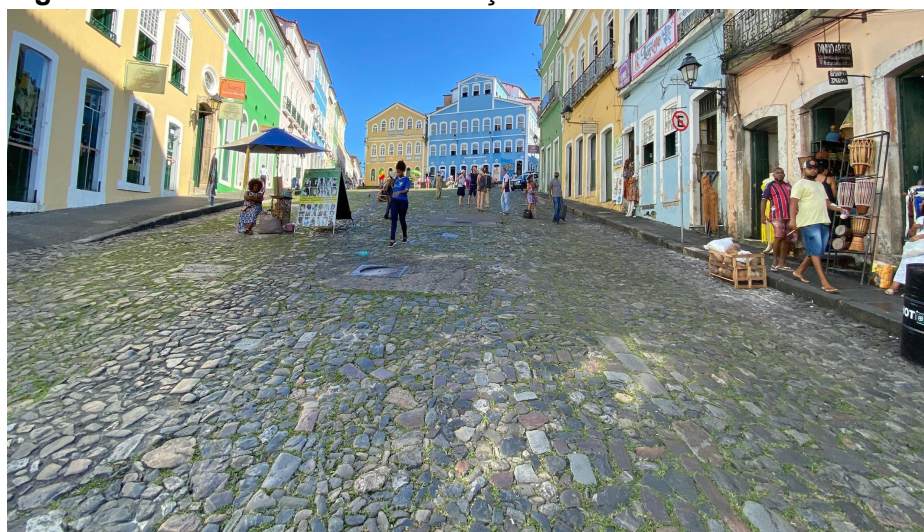
**Figura 30** – Barreira Urbanística Manutenção



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Conforme a **figura 30**, podemos identificar a presença de uma obra inviabilizando a fruição de pessoas no Largo do Cruzeiro.

**Figura 31** – Barreira Urbanística Calçamento



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 31** pode se perceber na Ladeira do Largo do Pelourinho um calçamento de paralelepípedo, conhecido popularmente como "cabeça de nego", uma pavimentação escorregadinha, irregular, acidentada, com desníveis devido a manutenção dos bueiros, o que dificulta a locomoção não só das pessoas com deficiência locomotora ou mobilidade reduzida, como a todos que tem acesso ao espaço.

**Figura 32** – Barreira Urbanística Rampa de acesso



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 33** – Barreira Urbanística Rampa de acesso



Fonte: Arquivos das Autoras, 2023.

A ladeira do Largo do Pelourinho possui rampa de acesso a calçada apenas no meio da ladeira, como evidenciado na **figura 32** e **figura 33**.

**Figura 34** – Barreira Arquitetônica escadaria



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Na **figura 34** é possível observar que a entrada da Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, localizada no Largo do Pelourinho, possui escadas que impossibilitam a entrada de cadeirantes e dificultam a entrada de pessoas com mobilidade reduzida.

**Figura 35** – Barreira Urbanística Rampa Estreita

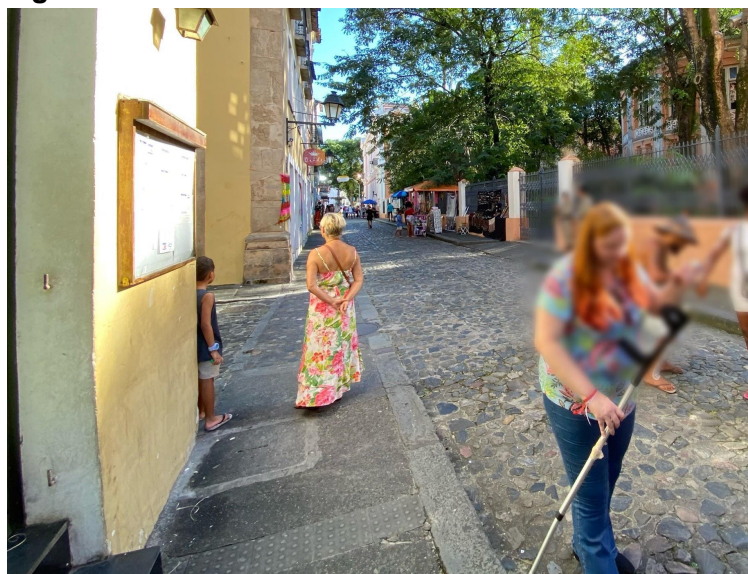


Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 35** foi registrado na esquina da rua R. J Castro Rabelo com a Alfredo de Brito, uma rampa de acesso e meio fio muito estreitos, onde não é possível a passagem de uma cadeira de rodas, o que impossibilita a fruição e segurança do mesmo na área apresentada.

Depois da exibição dos registros das Barreiras Físicas encontradas durante as observações de campo, a seguir serão exibidas imagens de visitantes utilizando muletas, ao se locomover pelo Pelourinho.

**Figura 36** – Visitante utilizando muletas



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 37** – Visitante utilizando muletas



Fonte: Acervo das Autora, 2023.

Na **figura 36** e **figura 37** é possível observar na rua Alfredo de Brito, principal via de acesso dos turistas, que a visitante com mobilidade reduzida e utilizando o auxílio de uma muleta, precisou descer da calçada até o calçamento irregular de paralelepípedo, por causa de barreiras atitudinais de outras pessoas que se mantiveram na calçada e não deram passagem para a visitante, impedindo-a de usufruir do patrimônio como lojas e restaurantes. Além disso, a visitante precisou andar pelo calçamento de pedras escorregadias, levantando a muleta, para evitar algum tipo de acidente, caso pisasse no paralelepípedo de forma errada.

Além do registro dos visitantes, durante as observações de campo foram registrados os espaços de entretenimento do Pelourinho, onde também foram observadas barreiras físicas.

**Figura 38** – Barreira Urbanística Largo Tereza Batista



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 39** – Barreira Arquitetônica Escadaria do Largo Tereza Batista



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

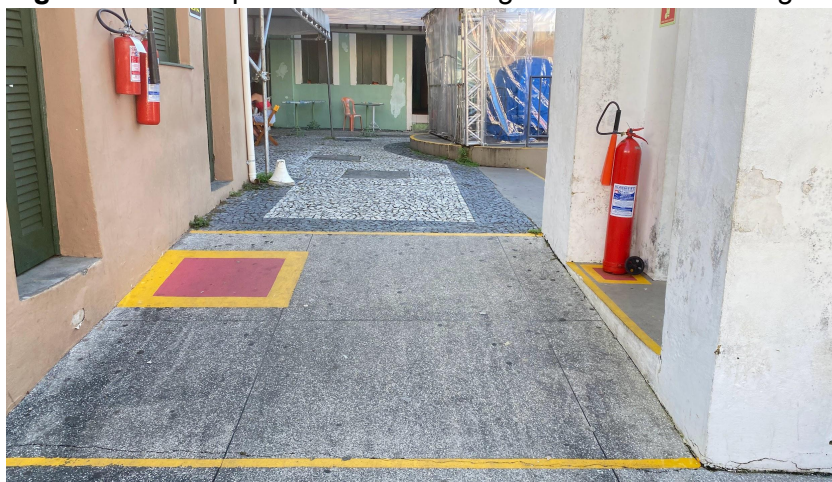
Durante uma das visitas, foi observado e registrado na **figura 38** e **figura 39** que o Largo Tereza Batista, não tem nenhuma acessibilidade para pessoas com deficiência locomotora, com a calçada estreita na entrada, batentes no portão de acesso e para agravar, uma escadaria muito grande, sem nenhuma rampa de acesso.

**Figura 40** – Barreira Urbanística Largo Quincas Berro D'água



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 41** – Rampa de acesso do Largo Quincas Berro D'água



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 42** – Parte interna do Largo Quincas Berro D'água



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

No Largo Quincas Berro D'água foi observado na **figura 40**, **figura 41** e **figura 42**, que têm rampas de acesso na entrada e na parte interna, mas a rampa interna só dá acesso a parte de cima dos bares e, mesmo se o cadeirante for pela parte de baixo, ele encontra o protetor de fios elétricos no chão, dificultando a passagem e uso de toda área desse patrimônio, caracterizado como barreira Urbanística. Além dessas barreiras, durante as observações de campo também foram verificados os acessos aos estacionamentos:

**Figura 43** – Estacionamento no Terreiro de Jesus



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

**Figura 44** – Estacionamento no Terreiro de Jesus



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

O Terreiro de Jesus possui um estacionamento, porém esse estacionamento é de uso exclusivo para o uso da Catedral, Táxis e para carga e descarga, sem a existência de uma vaga para deficientes físicos, conforme a **figura 43** e **figura 44**.

**Figura 45** – Estacionamento Bahia Park



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

O estacionamento Bahia Park fica localizado no meio da ladeira Ordem 3° de São Francisco, que dá acesso à Baixa de Sapateiros e ao Pelourinho, próximo ao Largo do Cruzeiro e próximo a rota acessível conforme a **figura 45**. Existe um elevador que dá acesso à parte superior, dando acesso ao Pelourinho, conforme a **figura 46** a seguir.

**Figura 46** – Rampa de acesso superior do estacionamento Bahia Park



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 46** está registrada a rampa de acesso à parte superior do estacionamento Bahia Park, que dá acesso à Rua das Laranjeiras, pertencente à rota acessível.

**Figura 47** – Estacionamento Delta Parking



Fonte: Google Maps, 2023.

O estacionamento Delta Parking tem entrada, conforme a **figura 48**, pela Av. Joaquim Seabra, popularmente conhecido como “Baixa de Sapateiros”. Porém, para dar acesso ao Pelourinho é necessário subir escadas conforme a seguir a **figura 49**.

**Figura 48** – Escadarias de acesso ao Delta Parking



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Para quem utiliza o Delta Parking e deseja acessar o Pelourinho, é necessário seguir até a Praça das Artes, onde estão localizadas essas imensas escadas, conforme a **figura 48**, impossibilitando a subida de pessoas com algum tipo de deficiência ou limitação locomotora.

**Figura 49** – Saída de acesso da Praça das Artes para o pelourinho



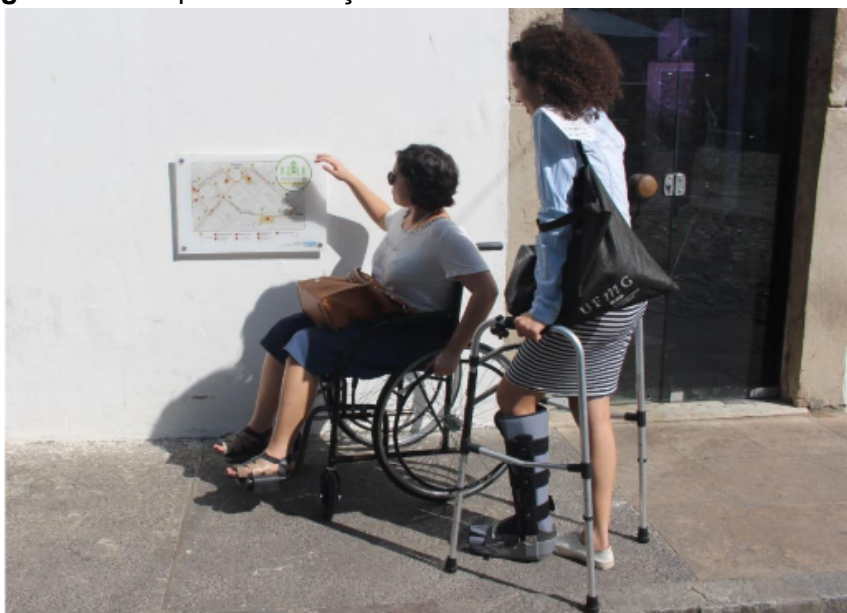
Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

A saída de acesso ao pelourinho depois da praça das artes, para quem sai do estacionamento Delta Parking apresenta uma barreira urbanística, como o degrau ilustrado na **figura 49**.

No que se refere a sinalização, foi possível observar que a única placa informativa referente a rota acessível está localizada apenas na entrada da Rua Gregório de Matos, na fachada da Delegacia de Proteção ao Turista de acordo com o registro feito no ano de 2018, **figura 50**, o qual se configura apenas como um

mapa da rota, com um tamanho reduzido. Além disso, este mapa da rota acessível não está distribuído em locais estratégicos, como no Largo do Pelourinho e no Terreiro de Jesus, para indicar o início e localização da rota.

**Figura 50** – Mapa e sinalização da Rota Acessível em 2018



Fonte: SILVA, 2018.

Também foi coletado um registro do ano de 2021 onde é possível observar na **figura 51** que a placa continuou posicionada no mesmo local, sem nenhuma alteração, a fim de melhorar as condições de acessibilidade a comunicação no que se refere a ampliação das placas de localização.

**Figura 51**– Sinalização do Mapa da rota acessível em 2021



Fonte: SALES, 2021.

E no ano de 2023 a placa continua no mesmo local, sem conservação e manutenção, se apresenta ilegível por conta da presença da ferrugem, ou seja, está inutilizável como pode se ver na **figura 52**.

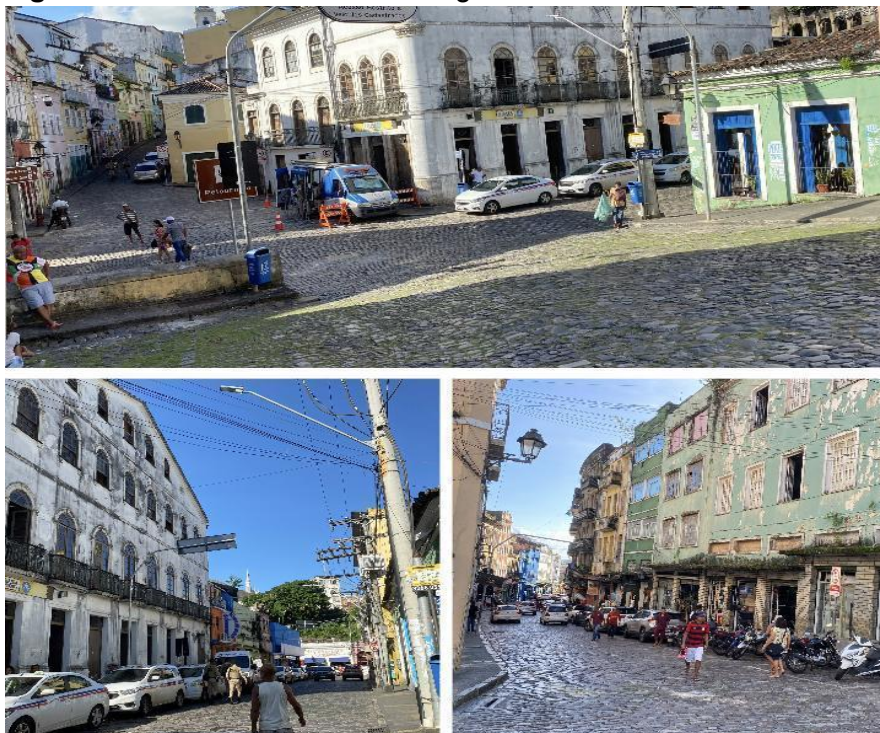
**Figura 52** – Sinalização do Mapa da rota acessível em 2023



Fonte: SALES, 2023.

É válido salientar que as vias de acesso também foram verificadas, a fim de ampliar as perspectivas para identificar as barreiras físicas existentes no Pelourinho.

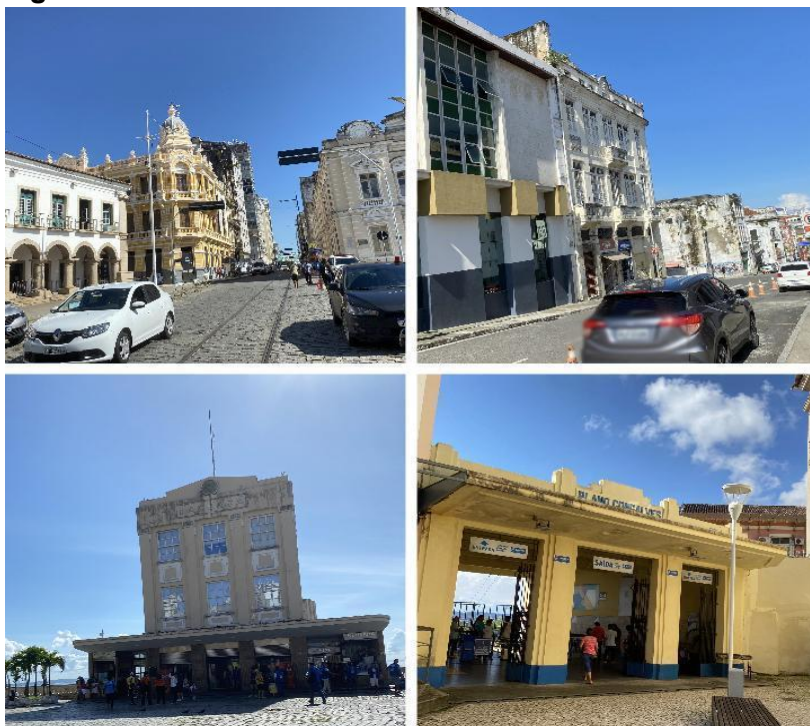
**Figura 53** – Vias de acesso ao Largo do Pelourinho



Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 53** estão ilustradas as vias de acesso pelo Santo Antônio Além do Carmo, a Rua do Taboão, que podem ser acessadas com veículos até o “pé” da Ladeira do Pelourinho, pois é proibido a entrada de veículos particulares, ou através do elevador do Taboão e o Plano inclinado do Pilar, além da Baixa de Sapateiros que é possível acessar de veículos ou coletivos. Entretanto, em todas as vias de acesso, se o visitante for a pé, existem Barreiras físicas ao longo de todas elas, como ladeira inclinada, calçadas estreitas e com irregularidades. Evidenciando também a própria ladeira do Pelourinho, na qual já foram identificadas algumas das barreiras existentes nesta monografia.

**Figura 54** – Vias de Acesso ao Terreiro de Jesus



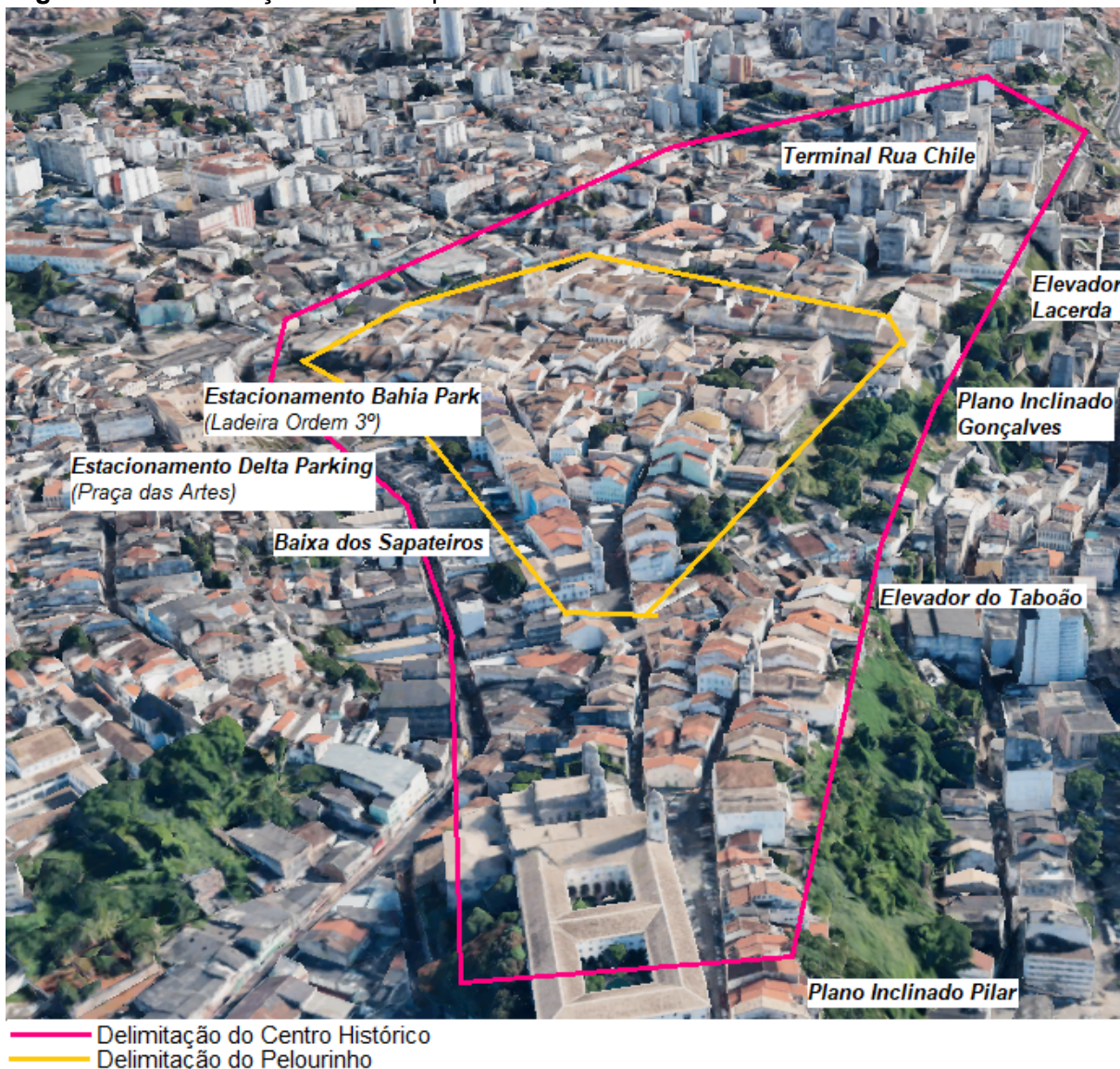
Fonte: Acervo das Autoras, 2023.

Na **figura 54** pode-se ver as vias de acesso ao Terreiro de Jesus, são elas: Rua Chile, Ladeira da Praça, Elevador Lacerda na praça Tomé de Souza e o Plano Inclinado Gonçalves. A Rua Chile podendo ser acessada de automóvel até a praça Tomé de Souza, a Ladeira da Praça para quem vem sentido da Baixa de Sapateiros somente a pé, enfrentando a ladeira como Barreira Urbanística, ou vindo pela rua Chile de automóvel particular ou coletivo. Já pelo Elevador Lacerda e pelo Plano

Inclinado Gonçalves, que possuem acesso para cadeirantes, é necessário pagar uma tarifa de R\$0,15 para utilizar e subir até a cidade Alta.

A seguir apresenta-se o mapa que identifica a localização das principais vias de acesso ao Pelourinho de forma panorâmica, para que se localize no espaço.

**Figura 55** – Localização das Principais Vias de Acesso ao Pelourinho

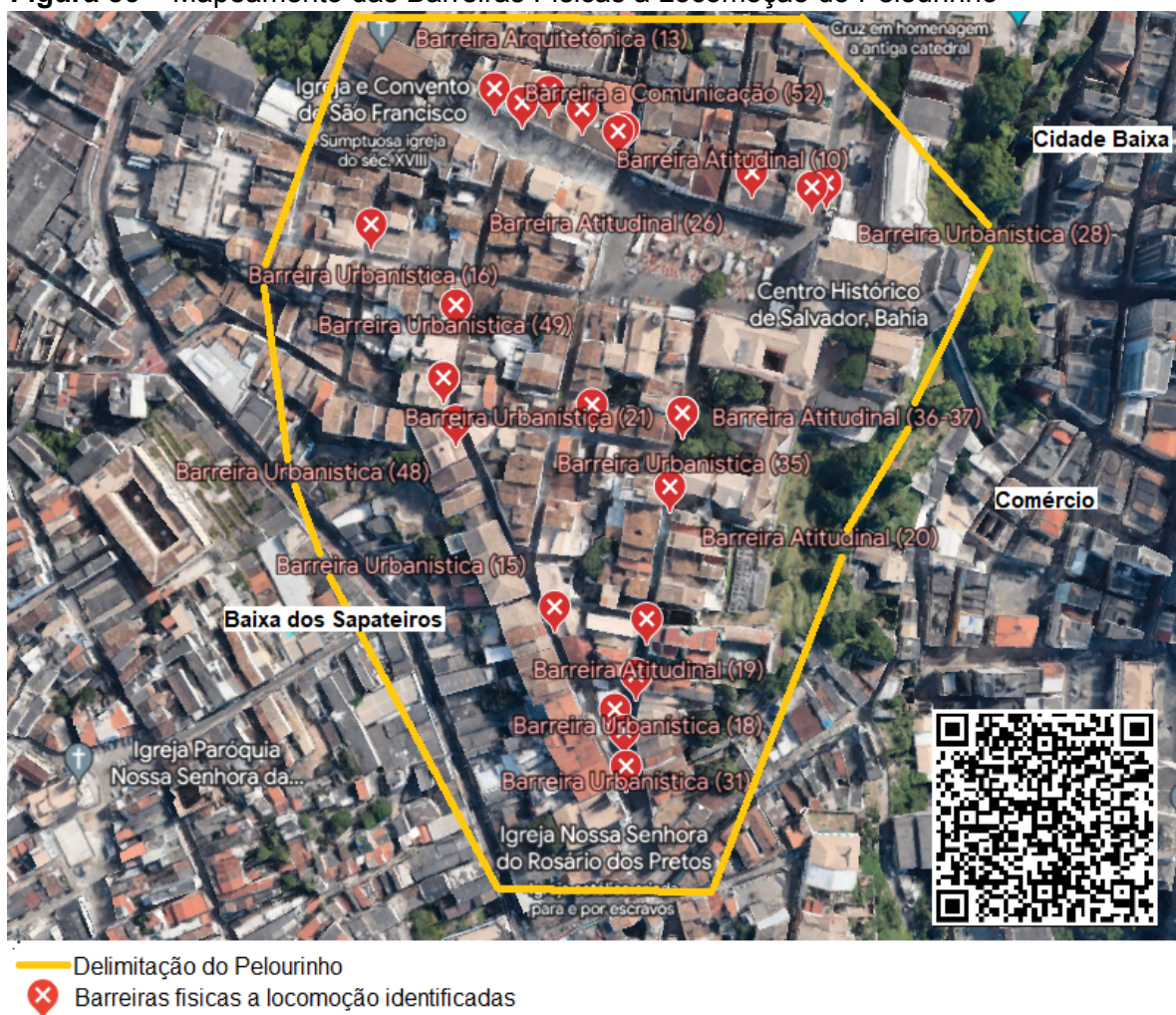


Fonte: Google Earth (2023) adaptado pelas autoras, 2023.

A seguir, pode-se observar um mapa das barreiras físicas a locomoção catalogadas no Pelourinho - CHS. Para catalogar essas barreiras e localizá-las dentro do território do Pelourinho foi projetado um mapeamento na plataforma do *Google Earth*. Dentro desse mapeamento efetuado no *google earth* pode-se observar a localização exata da barreira através do *Street View*, junto a fotografia e descrição. Desse modo, o mapa a seguir revela uma visão panorâmica do

mapeamento das barreiras encontradas no Pelourinho, com marcadores em vermelho, nomenclatura do tipo de barreira e numeração de acordo com a identificação das figuras desta monografia.

**Figura 56** – Mapeamento das Barreiras Físicas a Locomoção do Pelourinho



Fonte: Google Earth (2023) adaptado pelas autoras, 2023.

É válido salientar que o QR code de acesso ao mapeamento online das barreiras físicas a locomoção identificadas produzido pelas autoras está disponível na **figura 56**.

Para reafirmar o que já foi destacado na observação de campo foram coletados sete relatos no site especializado em turismo *TripAdvisor*, em que turistas do Brasil relatam as experiências vividas sobre mobilidade e acessibilidade no Pelourinho.

#### 4.3 APRESENTAÇÃO DOS RELATOS COLETADOS NO SITE ESPECIALIZADO EM TURISMO *TripAdvisor*

Para atingir o objetivo de identificar as barreiras físicas a acessibilidade existentes no Pelourinho - CHS que representam obstáculos à hospitalidade e

fruição do património local, também foi necessário coletar comentários avaliativos no site *TripAdvisor*, plataforma que permite que o usuário escreva e leia *reviews*, compare preços e realize reservas diariamente da plataforma, a fim de expor as impressões de visitantes não residentes em Salvador. Visto que o site *TripAdvisor* foi escolhido como ferramenta metodológica por ser um equipamento *online* referência no mercado, utilizado por turistas de todo o Brasil como parâmetro para conhecer um determinado destino.

Diante disso, foram escolhidos 7 comentários de pessoas que visitaram o Pelourinho, considerados relevantes para esta pesquisa, contendo diferentes percepções a respeito da locomoção e acessibilidade, dentre 16 comentários disponíveis no site. Os 7 comentários foram selecionados por conterem relatos mais detalhados, com diferentes percepções e com informações mais completas a respeito da experiência em relação a acessibilidade no Pelourinho a fim de enriquecer a pesquisa. Também é válido ressaltar que a plataforma não informa se o usuário possui algum tipo de deficiência locomotora, logo, existem as possibilidades dos relatos serem do acompanhante ou a da própria pessoa com deficiência locomotora.

Inicialmente serão utilizados codinomes para preservar a identidade dos usuários e identificar os comentários com a letra C (Comentário). Os comentários identificados foram de visitantes residentes em diferentes cidades do Brasil, entre os anos de 2014 e 2021. Foram escolhidos comentários dentro desse intervalo de tempo, dos anos 2015 a 2018.

C1 residente da capital do Rio Grande do Norte, Natal não informou se foi ao Pelourinho a só ou acompanhado. Visitou o Pelourinho no ano de 2015, relatou a sua percepção em relação a acessibilidade no local:

O Pelourinho sempre foi o local que mais me atraiu em Salvador. Ao passear por suas pedras irregulares, imagino como era tudo aquilo no tempo do Brasil colônia. O lugar é lindo e muito agradável. Ponto ruim: não há acessibilidade nenhuma.

C2 residente de Aracaju, Sergipe, visitou em casal o Pelourinho no ano de 2015, relatou a falta de acessibilidade como um dos dois problemas identificados durante a visita:

[...] Os únicos problemas do Pelourinho são a acessibilidade, em razão das ladeiras íngremes, e muitas vezes o assédio dos vendedores ambulantes.

C3 residente da Cidade de Passo Fundo, Rio Grande do Sul, visitou com amigos o Pelourinho no ano de 2016, relatou a falta de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida:

O lugar conta muito da história brasileira, mas necessita melhor manutenção nos prédios públicos, falta acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Esperava mais.

C4 residente da cidade de Londrina, Paraná, visitou em família o Pelourinho no ano de 2016, relatou sobre a dificuldade que teve com a utilização de cadeira de rodas durante o percurso, necessitando da ajuda do guia de turismo que acompanhava o grupo:

[...] A visita guiada é fundamental, pois o guia conhece todas as histórias e locais e não te deixa cair em ciladas. Pagamos cerca de 40,00 para 6 pessoas, mas em função da atenção e ajuda recebida com a cadeirante de nosso grupo (descer ladeira e subir cadeira com cadeira de rodas e uma tarefa árdua e sem a ajuda do guia eu não teria conseguido), acabamos pagando o almoço do guia e lhe pagamos 120,00 ao todo.

[...] Enfim, recomendo a visita, leva-nos cerca de 4 horas e não fizemos o percurso todo por conta da cadeira de rodas (não há recursos de acessibilidade no local).

C5 residente da cidade do Rio de Janeiro, capital do estado do Rio de Janeiro, não informou se foi sozinho ou em família. Visitou o Pelourinho no ano de 2016 e não recomendou o local para pessoas com problemas de mobilidade devido a topografia do local:

O local é super histórico. Mas horrível de acessibilidade. É um sobe e desce que não acaba mais. Se tiver problemas de mobilidade é bom passear em outro local.

C6 sem cidade que reside informada, visitou o Pelourinho sozinho no ano de 2017 e comparou a acessibilidade do Pelourinho com Centros Históricos encontrados na Europa:

[...] O Pelourinho possui ladeiras íngremes, as pedras são escorregadias e mal assentadas. Não há acessibilidade. Todas as ruas de pontos históricos da Europa possuem chão acessível, plano. Isso dificulta o trânsito dos mais idosos e deficientes.

C7 residente da Cidade de Curitiba, Rio Grande do Sul, visitou em família no ano de 2018, relatou a dificuldade de visitar o Pelourinho em dias chuvosos e em contrapartida obteve uma resposta da conta oficial da Prefeitura de Salvador no qual é perceptível a falta de preocupação com a melhoria da acessibilidade no local, estará logo abaixo do comentário do visitante:

Fomos em um dia chuvoso, então tudo ficou muito complicado. Pedras escorregadias, subidas intermináveis, pessoas pedindo dinheiro, etc. Foi bom ir para conhecer, mas não gostaríamos de retornar.

[...] A geografia peculiar de Salvador com as suas ladeiras, faz parte da sua história, por isso Salvador é DIFERENTE. Salvador, PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL! Ass.: Prefeitura Municipal de Salvador.

Diante dos comentários coletados na plataforma *TripAdvisor*, foi gerada automaticamente uma nuvem de palavras para ilustrar as repetições de termos utilizados nesses depoimentos a respeito das condições de acessibilidade no Pelourinho - CHS. A fim de evidenciar as problemáticas percebidas pela maioria dos usuários da plataforma.

**Figura 57** – Nuvem de Palavras mais utilizadas nos comentários do *TripAdvisor*



Fonte: Nuvem de Palavras gerada a partir do Word Cloud Generator (Google Chrome), 2023.

As palavras **Salvador**, **Pelourinho**, **problemas**, **ladeiras**, **íngremes**, **pedras**, **mobilidade**, **pessoas**, **cadeira** e **ajuda** se destacaram entre outros tantos termos utilizado para caracterizar as condições de acessibilidade no Pelourinho - CHS, reforçando que as condições espaciais não favorecem o passeio no local.

Dessa forma, é notável que os relatos dos visitantes de regiões brasileiras como Nordeste, Sul e Sudeste retratam a percepção de quem possui ou possuía algum grau de dificuldade de locomoção ou estava acompanhando quem detinha. E por meio do *site* TripAdvisor, expressaram suas experiências vividas na visita ao Pelourinho e através de um olhar minucioso relataram as dificuldades encontradas com ruas e ladeiras com pedras íngremes.

Todavia, não deixaram de destacar a importância da história e cultural do lugar e lamentaram a falta de investimentos no aspecto de acessibilidade e segurança local. Vale ressaltar que esses comentários foram dos anos de 2015 até 2018, ou seja, depois da implantação da Rota Acessível que foi inaugurada no de 2013. Com isso, fica claro que ainda falta muito o que melhorar no quesito acessibilidade, pois mesmo com a implantação da Rota Acessível, ainda assim, não consegue atender as necessidades deste público, principalmente com as barreiras físicas, arquitetônica e atitudinal presentes no Pelourinho, assim como em todo Centro Histórico de Salvador.

Apesar disso, é evidente o encantamento dos turistas com o lugar, seja por seus museus, igrejas e restaurantes que preservam a arquitetura do Brasil Colônia. Contudo, as melhorias precisam ser feitas com urgência, pois o lazer é um direito de todos e ao exemplo de outras cidades dentro e fora do Brasil fica explícito que mesmo se tratando de um lugar histórico é possível fazer alterações na arquitetura sem agredir a imagem e preservação da história do lugar.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Superar as barreiras físicas à locomoção se torna uma tarefa complexa por se tratar de um local com valor histórico e cultural a ser preservado como o Pelourinho, localizado no Centro Histórico de Salvador. Diante da situação problema apontada nesta pesquisa, o objetivo geral de identificar as barreiras físicas à acessibilidade existentes no Pelourinho - CHS que representam obstáculos à hospitalidade e fruição do patrimônio local foi alcançado com base na fundamentação teórica aplicada e com base na fundamentação metodológica desenvolvida neste trabalho.

Diante do exposto, acredita-se que a hipótese foi confirmada. Visto que durante as observações de campo foi possível identificar uma vasta quantidade de barreiras físicas à locomoção para pessoas com deficiência locomotora. Ademais, no percurso feito foi possível perceber que dentro da Rota Acessível em grande parte da extensão não há acesso ao interior dos edifícios, representação de obstáculos à hospitalidade e fruição do patrimônio, limitando o acesso dos usuários com deficiência locomotora a lojas, museus e espaços culturais.

Com isso, o Pelourinho se torna um ambiente pouco hospitaleiro para os visitantes, gerando incômodo e constrangimento quando as pessoas são carregadas, geralmente por pessoas estranhas, para terem acesso aos locais, limitando a experiência durante o passeio turístico. Além de possuir uma pavimentação com pedras de paralelepípedos acidentados e escorregadios, gerando risco de quedas e conseqüentemente aumentando a possibilidade de algo mais grave como torção ou quebra dos membros, tornando-se perigoso para circulação de pessoas com mobilidade reduzida, por exemplo, idosos, criança e gestantes. E pessoas com deficiência locomotora como cadeirantes e muletantes<sup>4</sup>.

A infraestrutura oferecida pela Prefeitura Municipal de Salvador é insuficiente para garantir o acesso ao patrimônio local, impedindo que o turista possa usufruir desse patrimônio de forma segura, visto que há uma carência de acessibilidade que não cobre o território do Pelourinho na sua totalidade, o que gera desconforto e impede a fruição do patrimônio local. Dessa forma é de extrema necessidade um olhar do poder público sobre o Pelourinho, com projetos de requalificação do local a

---

<sup>4</sup> Termo utilizado para se referir a uma pessoa que anda apoiada em muletas.

fim de superar as barreiras arquitetônicas e urbanísticas e projetos educativos frequentes com os vendedores locais a fim de superar as barreiras atitudinais.

Como exemplo, observou-se pouca oferta de carrinhos em diferentes pontos de acessos, limitando-se apenas a Praça Tomé de Souza em frente a sede da Prefeitura. É válido salientar que o processo de subir e descer as ladeiras existentes no Pelourinho é desgastante, cansativo e perigoso, além disso não há sanitários públicos disponíveis para a utilização da população.

Vale ressaltar que a topografia é uma barreira física existente nesse tipo de ambiente, como calçadas estreitas, piso irregular e ladeira íngreme e barreiras atitudinais. Todavia, é possível adaptar a área do Pelourinho Centro Histórico de Salvador e torná-lo acessível por meio de ações juntamente com o poder público, privado e profissionais da área de restauro de patrimônio artístico e cultural. Por fim, o Pelourinho se torna um ambiente pouco hospitaleiro para o público com deficiência locomotora.

Foi identificado que é necessária a ampliação da Rota Acessível, o aumento da disponibilidade das bicicletas fornecidos pela Prefeitura e a disponibilização de informações sobre a utilização do equipamento, disponibilização de banheiros adaptados, implantação de bancos nas ruas para se sentar, rebaixamento dos degraus dos edifícios, implantação de rampas com guarda corpo nas áreas de entretenimento, fiscalização das mercadorias ocupando as calçadas, ampliação dos carrinhos de golfe da Pelourinho *By Electric Car* como uma segunda alternativa.

A fim de superar as barreiras, para a eliminação ou diminuição dos impactos gerados por essas barreiras físicas para pessoas com deficiência locomotora e a adição desses complementos estruturais para a melhoria dessas barreiras, é necessário que sejam elementos novos, que sejam integrados ao ambiente sem criar um falso histórico, ou seja, sem criar uma réplica do ambiente histórico.

Em suma, as barreiras físicas à locomoção tornam o ambiente excludente, anulando o direito de usufruir do bem cultural patrimonial da cidade de Salvador. Assim, considerou-se que o Pelourinho se manifesta parcialmente acessível para pessoas com deficiência locomotora devido a grande quantidade e variedade de barreiras físicas a locomoção, existentes nas vias de acessos, dificultando a acessibilidade *in loco* e conseqüentemente comprometendo a hospitalidade do Pelourinho. Visto que de acordo com o blog *Hand Talk*, [...] “vivemos em um mundo

construído por pessoas sem deficiência e para pessoas sem deficiência “ (FOGGETTI, 2022).

Visto que esta pesquisa possui relevância para que surja um novo olhar sobre os empecilhos encontrados e as dificuldades enfrentadas pelo público com deficiência locomotora ao efetuar atividades simples, como um passeio turístico no centro histórico, salientando que o lazer é um direito de todos. Ademais, por meio de observação de campo e registros fotográficos foi possível atingir o objetivo de identificar as barreiras físicas a acessibilidade existentes no Pelourinho - CHS que representam obstáculos à hospitalidade e fruição do património local, além de confirmar a hipótese de que o Pelourinho é parcialmente acessível, mesmo com implantação da Rota Acessível ano de 2013.

## REFERÊNCIAS

- ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. **ABNT NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- AMIRALIAN, Maria L.T., *et al.* Conceituando deficiência. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 34, n. 1, p. 97-103, fev. 2000. Disponível em: <https://www.scielo.org/pdf/rsp/2000.v34n1/97-103/pt>. Acesso em: 20 fev. 2023.
- ANDRADE, J. V. **Turismo fundamentos e dimensões**. 8ª edição. São Paulo: Editora Ática, 2001.
- BAHIA, Sergio Rodrigues. (Org.). **Município e acessibilidade**. Rio de Janeiro-RJ: IBAM/DUMA, 1998.
- BAHIA. **Projeto Piloto de acessibilidade Centro Histórico em Salvador**. Salvador, 2013.
- BARRETTO, M. **Manual de Iniciação ao estudo do turismo**. Campinas, SP: Papirus, 1995.
- BENI, M.C. **Análise Estrutural do Turismo**. 5a ed. São Paulo: Editora SENAC, São Paulo, 2001.
- BORGES, Ana Beatrice. **Acessibilidade como fator de incremento do turismo na cidade de Formosa-GO**. Brasília, 2009.
- BRASIL (Presidência da República). **Pessoa com Deficiência: Legislação Federal**. Brasília : SECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS – SDH/PR; SECRETARIA NACIONAL DE PROMOÇÃO DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA – SNP, 2012.
- BRASIL. [Constituição (1967)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967**. Brasília, 1967. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao67emc69.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67emc69.htm) . Acesso em: 21 fev 2023.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 20 fev. 2023.
- BRASIL. Caderno 02: **Construindo uma cidade acessível**. Brasília: Ministério das Cidades. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Brasil Acessível, 2006.
- BRASIL. DECRETO Nº 5.296, de 2 de novembro 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**

Brasil. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil: orientações técnicas para aplicação**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Brasília : IPHAN, 2013.

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)**. Brasília DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: 20 fev. 2023.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Acessível: Introdução a uma Viagem de Inclusão**. Volume I. Brasília: Ministério do Turismo, 2009.

CASTRO, Cláudio de M. **Estrutura e apresentação de publicações científicas**. São Paulo: McGraw-Hill, 1976.

CIFELLI, Gabrielle; PEIXOTO, Paulo - **Centros históricos e turismo patrimonial: o pelourinho como exemplo de uma relação contraditória**. Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Vol. XXIV, 2012.

COSTA, Gabriela R.V; MAIOR, Izabel M. M. de L.; LIMA, Niusarete M. Acessibilidade no Brasil: uma visão histórica. *In*: SEMINÁRIO ACESSIBILIDADE, TI E INCLUSÃO DIGITAL, 3; OFICINAS ACESSIBILIDADE, TI E INCLUSÃO DIGITAL, 2., 2005, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em: [http://www.prod.am.gov.br/multimedia/midia/cd\\_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf](http://www.prod.am.gov.br/multimedia/midia/cd_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf). Acesso em: 10 fev.

DISCHINGER, Marta; ELY, Vera Helena Moro Bins; PIARDI, Sonia Maria Demeda Groisman. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos**: Programa de Acessibilidade às Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida nas Edificações de Uso Público. Florianópolis: MPSC, 2012.

DUARTE, Cristiane Rose de S. e COHEN, Regina. **A acessibilidade plena e experiência espacial em espaços inclusivos**. In Anais do V ENEAC. Florianópolis, 2013. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/325134512\\_ACESSIBILIDADE\\_EMOCIONAL](https://www.researchgate.net/publication/325134512_ACESSIBILIDADE_EMOCIONAL). Acesso em: 09 jun 2023.

FORGGETTI, Fernanda. **Barreiras de acessibilidade: o que é, quais são e como eliminá-las?**. Hand Talk. [s. l.], 10 out. 2022. Disponível em: <https://www.handtalk.me/br/blog/barreiras-para-a-acessibilidade/>. Acesso em: 23 mai 2023.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **revela: 45,6 milhões de brasileiros têm algum tipo de deficiência, secretaria dos direitos da**

**pessoa com deficiência. Governo de São Paulo, 24 nov. 2011.** Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/sis/lenoticia.php?id=890>. Acesso em: 21 fev. 2023.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do Turismo**. São Paulo: Pioneira, 2001.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Centro Histórico de Salvador (BA)**. Salvador - BA, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/35/>. Acesso em: 21 de abril de 2023.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Projetos e relatórios de pesquisa**. In:

MARTINS, Laura. **Rota acessível**. Blog Cadeira Voadora, 2020. Disponível em: <https://cadeiravoadora.com.br/pelourinho-acessivel/>. Acesso em: 10 fev. 2023.

MATEUS, Samuel. A Experiência e a Vivência – Proposta de uma teoria modular da comunicação. **Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação**. Brasília: E- Compos, 2013. Disponível em: <http://www.e-compos.org.br/e-compos/article/download/1029/764/>. Acesso em: 21 fev. 2023.

MONTEIRO, Marcelo da Graça. **As Relações entre Hospitalidade e Turismo: Análises e Perspectivas dos Ambientes em que Ocorrem**. Rio Grande do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2006. Disponível em: < [https://www.uces.br/ucs/tpSemMenus/eventos/seminarios\\_semintur/semin\\_tur\\_4/arquivos\\_4\\_seminario/GT14-7.pdf](https://www.uces.br/ucs/tpSemMenus/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_4/arquivos_4_seminario/GT14-7.pdf) >. Acesso em: 16 fev. 2023.

MOREAU, Filipe Eduardo. **Arquitetura militar em Salvador da Bahia - séculos XVI a XVIII**. São Paulo: Programa de pós-graduação da FAU- USP Área de concentração Histórica e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, 2011. Disponível em: [teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11012012-105548/publico/Tese\\_Filipe\\_Eduardo\\_Moreau.pd](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11012012-105548/publico/Tese_Filipe_Eduardo_Moreau.pd). Acesso em: 28 mai 2023.

Organização Mundial de Turismo (OMT). **Introdução ao turismo**. Trad. Dolores Martins Rodriguez Córner. São Paulo: Roca, 2001.

POZO, Hamilton. Hospitalidade e Responsabilidade Social: estudo para o fortalecimento do turismo na Costa da Mata Atlântica. In: **Seminários ANPTUR 2015, 2015, Natal**. XII Seminários da ANPTUR. São Paulo: ANPTUR, 2015. v. XII. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/12/73.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2023.

REIS, Rosana Santana dos. **Acessibilidade a edifícios históricos de interesse turístico por pessoas com mobilidade reduzida: um estudo de exemplos representativos situados na rota acessível do Centro Histórico de Salvador**. Salvador, Bahia: UFBA (Faculdade de arquitetura e urbanismo, programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo), 2015.

REIS, Rosana Santana dos. **Rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico no Brasil e na Itália: normas, diretrizes e projetos**. 2021. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/34914>. Acesso em: 07 de abril de 2023.

RESENDE, Luiz Mauro de. **Análise do risco de danos por vibração mecânica nos monumentos setecentistas do Caminho do Tronco de Ouro Preto**. Dissertação Mestrado. Programa de Pós Graduação em Engenharia de Materiais da Rede Temática em Engenharia de Materiais - REDEMAT. Universidade Federal de Ouro Preto, 2011. Disponível em: [SBE16-Brazil-Portugal-Vol\\_2-Pag\\_1231.pdf](#). Acesso em: 01 de Jun de 2023.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília - D.F: IPHAN, 2014.

RICHARDSON, Roberto. J. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

SANTOS, M de O Luara; FRANÇA, de S Lara; Alves, F Rik. **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA**:Um estudo sobre o centro histórico da cidade de Montes Claros – Minas Gerais. Montes Claros, 2021, p.2. Disponível em:[https://www.editorarealize.com.br/editora/anais/enanpege/2021/61e18c6b625b9\\_14012022114459.pdf](https://www.editorarealize.com.br/editora/anais/enanpege/2021/61e18c6b625b9_14012022114459.pdf). Acesso em: 21 abril. 2023.

SASSAKI, Romeu Kazumi. O conceito de Acessibilidade. In: **O conceito de Acessibilidade** . [S. l.], 5 jun. 2006. Disponível em: <http://www.bengalalegal.com/romeusasaki>. Acesso em: 20 fev. 2023.

SCHONS, Jéssica. Turismo e roteirização: possibilidades e limitações para um Roteiro Cervejeiro no Vale do Caí, RS. **V Encontro Semintur Jr**, nov. 2014. Disponível em: [https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/turismo\\_e\\_rotelizacao.pdf](https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/turismo_e_rotelizacao.pdf). Acesso em: 25 fev. 2023.

SIEBRA, Sandra de Albuquerque; CRUZ-RIASCOS, Sonia Aguiar; HOTT, Daniela Francescutti Martins. **Aplicabilidade da Legislação sobre acessibilidade: desafios e dificuldades**. In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 17., 2016. Salvador. **Anais [...]**. Salvador: UFBA, 2016. Disponível em: <http://www.ufpb.br/evento/index.php/enancib2016/enancib2016/paper/view/4017> Acesso em: 10 fev. 2023.

SILVA, Larissa Scarano Pereira Matos da. **Acessibilidade em Sítios Históricos Urbanos: a contribuição da sinalização para orientação espacial**. 2021. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021. Disponível em: [tese\\_larissa\\_scarano\\_-\\_larissa\\_scarano\\_0.pdf](#). Acesso em: 01 de maio de 2023.

SUPERINTENDÊNCIA DE FOMENTO AO TURISMO DO ESTADO DA BAHIA. **Mapa do Centro Histórico de Salvador**. In.

Disponível:<https://www.socializetrips.com/blog/destaques/conheca-salvador-na-bahia/>. Acesso em 21 de abril de 2023.

VENTURA, Kátia Santiago. **Entre o acessável e o acessível: implicações dos padrões de acessibilidade para o acesso às informações públicas em universidades federais brasileiras**. 2015. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação) – Programa de Pós-graduação em Ciência da Informação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015. Disponível: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/16944>. Acesso em: 21 fev.2023.