



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

Marcelo de Carvalho Pedrosa

**COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE ACESSIBILIDADE AO MEIO FÍSICO E
CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL:** o caso do Largo do Carmo, no
Bairro de Santo Antônio, Recife-PE.

Recife
2015

MARCELO DE CARVALHO PEDROSA

**COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE ACESSIBILIDADE AO MEIO FÍSICO E
CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL:** o caso do Largo do Carmo, no
Bairro de Santo Antônio, Recife-PE.

Dissertação apresentada à Coordenação
do Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Urbano – MDU, da
Universidade Federal de Pernambuco,
para a obtenção do grau de Mestre em
Desenvolvimento Urbano, sob orientação
do Prof. Dr. Tomás Albuquerque Lapa.

Recife
2015

Catalogação na fonte
Bibliotecário Jonas Lucas Vieira, CRB4-1204

P372c Pedrosa, Marcelo de Carvalho
Compatibilização entre acessibilidade ao meio físico e conservação do patrimônio cultural: o caso do Largo do Carmo, no bairro de Santo Antônio, Recife-PE / Marcelo de Carvalho Pedrosa. – Recife: O Autor, 2015.
227 f.: il., fig.

Orientador: Tomás de Albuquerque Lapa.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2016.

Inclui referências, apêndices e anexos.

1. Prática arquitetônica. 2. Espaço (Arquitetura). 3. Projeto de acessibilidade. 4. Patrimônio cultural. 5. Renovação urbana. I. Lapa, Tomás de Albuquerque (Orientador). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.)

UFPE (CAC 2016-46)

Ata da quarta defesa de Dissertação de Mestrado, do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco

31 de agosto de 2015

Aos trinta e um dias do mês de agosto de dois mil e quinze (2015), às 13 horas, na sala de aula do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, em sessão pública, teve início a defesa da dissertação intitulada “COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE ACESSIBILIDADE AO MEIO FÍSICO E CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL: O CASO DO LARGO DO CARMO, NO BAIRRO DE SANTO ANTÔNIO, RECIFE-PE” do aluno MARCELO DE CARVALHO PEDROSA, na área de concentração Desenvolvimento Urbano, sob a orientação do Professor Tomás Albuquerque Lapa. O mestrandinho cumpriu todos os demais requisitos regimentais para a obtenção do grau de mestre em Desenvolvimento Urbano. A banca Examinadora foi indicada pelo colegiado do programa de pós-graduação em 13 de agosto de 2015, na sua 1ª reunião Extraordinária e homologada pela Diretoria de Pós-Graduação, através do Processo Nº 23076.039161/2015-08 em **28/08/2015** composta pelos Professores: Ronald Fernando Albuquerque Vasconcelos, DAU/UFPE; Ruskin Marinho de Freitas e Maria de Fátima Ribeiro de Gusmão Furtado do Departamento de Arquitetura e Urbanismo/ Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano/ UFPE. Após cumpridas as formalidades, o candidato foi convidado a discorrer sobre o conteúdo da dissertação. Concluída a explanação, o candidato foi arguido pela Banca Examinadora que, em seguida, reuniu-se para deliberar e conceder ao mesmo menção **APROVADO** da referida Dissertação. E, para constar, lavrei a presente Ata que vai por mim assinada, Renata de Albuquerque Silva, e pelos membros da Banca Examinadora.

Recife, 31 de agosto de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Tomás Albuquerque Lapa _____
Prof. Ruskin Marinho de Freitas _____
Profa. Maria de Fátima Ribeiro de Gusmão Furtado _____
Prof. Ronald Fernando Albuquerque Vasconcelos _____
Marcelo de Carvalho Pedrosa _____
Renata de Albuquerque Silva (secretária) _____

Dedico este trabalho aos colaboradores da Campanha "Legenda para quem não ouve, mas se emociona!" por me darem mais inspiração e força de vontade para lutar em favor dos direitos dos surdos à acessibilidade comunicacional.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço aos meus pais, Ivo Pedrosa e Maria Isabel Pedrosa pelas orientações e incentivos que me deram no que diz respeito à metodologia e caminhos de pesquisa desta dissertação.

Ao meu orientador, Professor Tomás Lapa, pelas orientações motivadoras que fizeram do árduo trabalho de pesquisa oportunidades de grandes encontros de amizade e experiências, que transformaram o estudo numa atividade simples, prazerosa e divertida.

Aos professores Ana Rita e Luís de La Mora pelas preocupações e atenções dedicadas no início da minha jornada.

À professora Fátima Furtado pelos cuidados e pela clareza de entendimento nas aulas, que demonstraram ser ela uma pessoa de prática didática exemplar.

À arquiteta e urbanista Karina Hanna Cha, minha querida companheira, por me dar a força e a perseverança do estudo e do apoio à coleta de dados da pesquisa.

Ao camarada João Carvalho, com sua experiência de professor de inglês e português, pela atenção, companheirismo e ensinamentos dessas línguas, durante toda essa jornada.

Às minhas colegas Maria de Lourdes Nóbrega e Maria Emília Lopes Freire pelas ajudas e pelo conhecimento compartilhado.

À Pró-Reitoria Para Assuntos Estudantis (PROAS) e à Pró-Reitoria Para Assuntos de Pesquisa e Pós-Graduação (PROPESQ) pelo atendimento rápido sobre os recursos de acessibilidade e por oferecer condições de educação inclusiva.

Aos cinco bolsistas, estudantes do curso de arquitetura, Danilo Ivan, José Lucas, Louis Henrique, Niviane Araújo e Thaís Bulhões, que fizeram as áudio-transcrições das aulas buscando a acessibilidade comunicacional para o meu acesso às aulas.

Aos usuários com deficiência e aos profissionais de Arquitetura e Urbanismo, sem os quais meus esforços perderiam o sentido.

Aos demais colegas das salas de aula e ao professor Ruskin Freitas pela paciência e atenção da leitura orofacial à minha presença nas aulas.

À Prefeitura da Cidade do Recife, que me permitiu a realização do curso de Mestrado, dispensando algumas horas de meu trabalho para que eu pudesse me dedicar a essa aprendizagem.

Muito obrigado a todos vocês!

RESUMO

Acessibilidade de pessoas com deficiência ao patrimônio cultural urbanístico e arquitetônico é o objeto desta dissertação. Partindo de uma reflexão sobre valor de significância, autenticidade e sustentabilidade do patrimônio cultural, estudos de conservação integrada são confrontados com o tema acessibilidade, respaldado, por sua vez, em marcos políticos institucionais, acordados por diferentes países em respeito aos direitos universais dos cidadãos. Acessibilidade é compreendida como autonomia, segurança e comodidade, nos espaços e edificações, bem como acesso aos equipamentos urbanos, com direito de ir e vir para o trabalho, lazer, habitação e mobilidade. Assim, o objetivo geral deste trabalho é avaliar dificuldades de compatibilização entre acessibilidade ao meio físico e conservação, investigando uma área histórica da cidade do Recife, o Largo do Carmo, e explorando depoimentos de segmentos sociais que lidam com essa temática. Os depoimentos foram obtidos por meio de questionários específicos elaborados para pessoas com deficiência, para arquitetos e para funcionários públicos do patrimônio cultural. As questões exploraram vivências ou experiências profissionais com o intuito de amplificar aspectos sutis e sensíveis da discussão proposta. O exame da acessibilidade urbanística do entorno do Carmo foi realizado com recursos e procedimentos disponíveis para evidenciar múltiplas dificuldades que afetam as pessoas com deficiência. Além de registros fotográficos, uso do clinômetro e trena, foram utilizados três mapas (UNIBASE) do local e fichas de avaliação que permitem a caracterização do ambiente pesquisado e o levantamento de informações sobre a circulação urbana, o acesso aos lotes e edificações, ao mobiliário urbano e aos transportes, fichas essas elaborada por José Antônio Lanchoti, em 2005. Para investigar a autenticidade dos imóveis históricos integrantes dessa área – a Igreja da Ordem Terceira do Carmo, a Basílica Nossa Senhora do Carmo e o Imóvel Especial de Preservação (IEP nº 59) – vários instrumentos averiguaram suas dimensões: artística, histórica, social e científica. Foram considerados: formas e desenho; substância e materiais; uso e função; tradições e técnicas; localização e espaço; e espírito e sentimento, itens indicados na carta de Veneza de 1964. Utiliza-se também a tabela de autenticidade (*Nara-Grid*) proposta por Koenraad van Balen, em 2008. Acessibilidade e autenticidade puderam, então, integrar uma Matriz, elaborada por Luís Oscar Ferreira, em 2011, e adaptada para o presente estudo. Ela foi o principal resultado obtido neste estudo, ou seja, um instrumento de intervenção de modo a orientar a adequação da acessibilidade do entorno do Carmo sem prejuízos de seu valor de significância e autenticidade. Além disso, os resultados obtidos a partir dos questionários sugerem a necessidade de cursos sobre acessibilidade para arquitetos que reclamaram de pouca (in)formação recebida na graduação, bem como sugerem oportunidades de debate sobre esse tema, de modo a envolver profissionais da área e pessoas com deficiência, ciosas de seus direitos. Estas podem contribuir com indicações necessárias para o acesso universal aos valores culturais. Conclui-se que é possível conciliar a acessibilidade com a conservação do patrimônio cultural sem prejudicar a autenticidade e quebra-se o simplismo de se considerar o patrimônio intocável, não sujeito à intervenção mínima.

Palavras-chave: Acessibilidade ao Meio Físico. Patrimônio Cultural. *Nara-Grid*. Sustentabilidade Urbana. Largo do Carmo - Recife.

ABSTRACT

Accessibility for people with disabilities to urban and architectural cultural heritage is the object of this work. From a reflection on significance value, authenticity and sustainability of cultural heritage, integrated conservation studies are confronted with the theme accessibility, based, in turn, on institutional policy frameworks in agreement with different countries as far as universal citizens' rights are concerned. Accessibility is understood as autonomy, safety and convenience, in spaces and buildings, as well as the access to urban facilities, with the right to come and go to work, leisure, housing and mobility. Thus, in general terms, the aim of this study is to evaluate difficulties in reconciling conservation and accessibility to physical means, investigating a historical area of the city of Recife - Carmo Plaza - and exploring testimony from social groups that deal with this issue. The testimonies were obtained through specific questionnaires designed for people with disabilities, for architects and civil servants of cultural heritage. The issues explored professional experiences in order to amplify subtle and sensitive aspects of the proposed discussion. The analysis of urban accessibility of the surrounding Carmo was carried out with resources and procedures available to show multiple difficulties that affect people with disabilities. In addition to photographic records, use of the clinometer and measuring tape, three maps of the location were used (UNIBASE), as well as assessment cards that allow the characterization of the researched environment; information was also collected on urban traffic, access to lots and buildings, urban furniture and transport. These cards were developed by José Antonio Lanchoti in 2005. To investigate the authenticity of historic buildings integrating this area – Ordem Terceira do Carmo Church, Nossa Senhora do Carmo Basilica and the Special Property of Preservation (IEP Nº. 59) – various instruments ascertained its dimensions: artistic, historic, social and scientific. Considered aspects were: shapes and design; substance and materials; use and function; traditions and techniques; location and space; and spirit and feeling, items shown in the letter of Venice in 1964. The authenticity table (Nara-Grid) proposed by Koenraad Van Balen in 2008 is also used. Accessibility and authenticity could then integrate a Matrix, designed by Luís Oscar Ferreira in 2011, and adapted for this study. It was the main result obtained in this study, i.e. an instrument of intervention in order to guide the adaptation of accessibility of the surrounding Carmo without loss of its significance and authenticity values. In addition, the results obtained from the questionnaires suggest the need for courses on accessibility for architects who complained about poor background received at undergraduate, and suggests opportunities for debate on this issue, involving professionals and people with disability, eager for their rights. These people can contribute with necessary information to universal access to cultural values. The conclusion is that it is possible to combine accessibility with the preservation of cultural heritage without damaging the authenticity breaking the simplism to consider the heritage untouchable, not subjected to minimal intervention.

Keywords: Accessibility to physical means. Cultural heritage. Nara-Grid. Urban sustainability. Carmo Plaza – Recife.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Praia acessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.....	47
Figura 2 - Mapa do Bairro do Santo Antônio em 1631. Atlas Histórico e Cartográfico do Recife. MENEZES. 1988.....	64
Figura 3 - Mapa do Bairro do Santo Antônio em 1648. Atlas Histórico e Cartográfico do Recife. MENEZES. 1988.....	65
Figura 4 - Mapa do Bairro do Santo Antônio em 1648. Atlas Histórico e Cartográfico do Recife. MENEZES. 1988.....	65
Figura 5 - Cromolitografia de L. Krause Carla. Páteo do Carmo. Bairro do Santo Antônio.....	66
Figura 6 - ANEXO A - Mapa da UNIBASE com zonas do Bairro de Santo Antônio. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.	68
Figura 7 - ANEXO B - Mapa de UNIBASE do Bairro de Santo Antônio. 2014.....	70
Figura 8 - Anexo E – Percurso Leste 1 – Rota 2. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014....	79
Figura 9 - Clinômetro para medição de declividade. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.	80
Figura 10 - Assentamento do piso. Fonte: Marcelo Pedrosa.2013.....	80
Figura 11 - Banca de revista. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.	81
Figura 12 - Circulação adicional da vaga acessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.81	
Figura 13 - Anexo C – Os percursos e as rotas no Largo do Carmo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	83
Figura 14 - Matriz de acessibilidade e autenticidade elaborada por Ferreira de 2011.	89
Figura 15 - Declividade longitudinal inadmissível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014..109	
Figura 16 - Semáforo inacessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	110
Figura 17 - Circulação adicional da vaga acessível na esquina da Rua da Palma com Rua das Flores. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.	118
Figura 18 - Mapa das rotas com melhor e pior avaliação. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.	121
Figura 19 - Planta Baixa - Pavimento térreo. Fonte: Inventário Nacional de Bens Móveis – INBMI - IPHAN. Disponível e capturado em junho de 2015.....	128
Figura 20 - Planta Baixa - Pavimento térreo com adequações de acessibilidade. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.	129

Figura 21 - Planta Baixa do segundo pavimento da Basílica Nossa Senhora do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.....	129
Figura 22 - Planta Baixa do terceiro pavimento da Basílica Nossa Senhora do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.....	130
Figura 23 - Coruchéu da Basílica. Fonte: INBMI. 2015.....	130
Figura 24 - Painel de azulejo no interior da Basílica. Fonte: o autor. 2014.	131
Figura 25 - Frontão da Igreja da Ordem Terceira. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014..	134
Figura 26 - Estátua do Quilombo dos Palmares. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014....	135
Figura 27 - Planta Baixa do pavimento térreo da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.	138
Figura 28 - Planta Baixa do pavimento superior da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.	138
Figura 29 - Planta Baixa com rotas acessíveis. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.....	139
Figura 30 - Escada para chegar ao coro (mezanino) da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	139
Figura 31 - Teto da nave da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	140
Figura 32 - Rota de acesso para o elevador impedido por escada sem sinalizações táteis e corrimãos irregulares. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014	146
Figura 33 - Calçada mantida, mas sem acessibilidade urbanística e comunicacional. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	147
Figura 34 - Elevador não atende à norma do Mercosul nº.313/ 2007, entretanto, possibilita um alcance mesmo sem autonomia da acessibilidade. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.	148
Figura 35 - Elevador que dá acesso ao restaurante, com elementos decorativos do estilo Art Decór. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.....	148
Figura 36 - Banheiro inacessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.	149
Figura 37 - Aplicação manual da pedra portuguesa. 2013.....	168
Figura 38 - Assentamento manual do piso. 2013.....	168
Figura 39 - Composição de sinalização tátil irregular na Rua das Flores. 2013.....	169
Figura 40 - Composição de sinalização tátil regular na Rua das Flores. 2013.....	169
Figura 41 - Rua das Flores no momento da obra. 2013.....	170
Figura 42 - Rua das Flores após a obra. 2013.....	170
Figura 43 - Desnível da via de pedestres ao lote na Rua João Souto Maior. 2013.	171

Figura 44 - Sem desnível ao lote na Rua das Flores. 2013.....	171
Figura 45 - Abas laterais do rebaixamento da calçada irregulares. 2013.....	172
Figura 46 - A declividade das abas laterais acima do permitido de acordo com a norma brasileira. 2013.....	172

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fluxograma da conservação, conforme a autora Susan MacDonald, 1996.	29
Quadro 2 - Legislações - Participação social.	48
Quadro 3 - Normas brasileiras de acessibilidade relevantes.	55
Quadro 4 - Legislações estaduais de Pernambuco.	56
Quadro 5 - Legislações municipais do Recife.	57
Quadro 6 - Legislações municipais de preservação do Recife.	72
Quadro 7 - Tabela da Autenticidade (Nara-Grid), (Balen, 2008).	87
Quadro 8 - Desnível no sentido longitudinal. Fonte: Lanchoti. 2005.	108
Quadro 9 – Acessibilidade comunicacional ao mobiliário urbano. Fonte: Lanchoti. 2005.	109
Quadro 10 - Acessibilidade nas paradas de ônibus. Fonte: Lanchoti. 2005.	112
Quadro 11 - Acessibilidade ao mobiliário urbano. Fonte: Lanchoti. 2005.	113
Quadro 12 - Serviço de transporte coletivo. Fonte: Lanchoti. 2005.	115
Quadro 13 - Acessibilidade comunicacional para pessoas cegas. Lanchoti. 2005.	116
Quadro 14 - Os percursos e os imóveis patrimoniais. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.	122
Quadro 15 - Nara-Grid (Tabela de autenticidade) elaborada pelo autor, baseada a partir do modelo de Koenraad van Balen (2008) da Basílica. 2015	125
Quadro 16 - Acesso ao lote da Basílica Nossa Senhora do Carmo, elaborado pelo autor baseado no modelo de Lanchoti (2005).	127
Quadro 17 - Matriz de acessibilidade e autenticidade da basílica, elaborada por Ferreira (2011). 2015	133
Quadro 18 - Nara-Grid (Tabela de autenticidade) elaborada pelo autor, baseada a partir do modelo de Koenraad van Balen (2008) da Igreja da Ordem Terceira. 2015.	136
Quadro 19 - Acesso ao lote da Igreja da Ordem Terceira do Carmo, elaborado pelo autor baseado no modelo de Lanchoti (2005).	137
Quadro 20 - Matriz de acessibilidade e autenticidade da Igreja da Ordem Terceira do Carmo, elaborada por Ferreira (2011). 2015	141
Quadro 21 - Nara-Grid (Tabela de autenticidade) elaborada pelo autor, baseada a partir do modelo de Koenraad van Balen (2008) do IEP n.59. 2015.	144

Quadro 22 - Acesso ao lote do imóvel nº. 129 da Rua das Flores, elaborado pelo autor baseado no modelo de Lanchoti (2005).....	145
Quadro 23 - Matriz de acessibilidade e autenticidade do imóvel nº. 129 da Rua das Flores, elaborada por Ferreira (2011). 2015.....	150

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Questionário dos usuários com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	.....	91
Gráfico 2 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	.....	93
Gráfico 3 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	.....	94
Gráfico 4 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	.....	95
Gráfico 5 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	.....	97
Gráfico 6 - Questionário do arquiteto autônomo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	.....	99
Gráfico 7 - Arbre de classification descendante. Software: Alceste. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.....	.....	101
Gráfico 8 - Desnível no sentido longitudinal. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	.....	108
Gráfico 9 - Acessibilidade comunicacional ao mobiliário urbano. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	.....	110
Gráfico 10 - Resultado geral da acessibilidade na circulação urbana. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	.....	111
Gráfico 11 - Acessibilidade nas paradas de ônibus. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	.....	112
Gráfico 12 - Acessibilidade ao mobiliário urbano. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014. .	.....	113
Gráfico 13 - Resultado geral da acessibilidade ao mobiliário urbano. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	.....	114
Gráfico 14 - Serviço de transporte coletivo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014. ....	.....	115
Gráfico 15 - Acessibilidade comunicacional para pessoas cegas. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.....	.....	117
Gráfico 16 - Resultado geral da acessibilidade nos modos de transportes. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014. ....	.....	117
Gráfico 17 - Resultado geral da ficha de avaliação. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.	.....	121

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAU – Conselho de Arquitetura e Urbanismo.

CIAM - Congresso Internacional da Arquitetura Moderna.

CORDE - Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência.

CONADE – Conselho Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

CONED - Conselho Estadual dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

COMUD - Conselho Municipal dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

DPPC - Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural.

DOCOMOMO – International Committer for documentation and conservation of buildings, sites and neighborhoods of the modern movement.

INBMI – Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados.

IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

ICOMOS - International Council on Monuments and Sites.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

LIBRAS – Língua Brasileira de Sinais.

MEC - Ministério da Educação e Cultura.

MIP - Ministério da Instrução Pública da Itália.

ONU - Organização das Nações Unidas

UNESCO - Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
OBJETIVOS.....	15
Objetivo geral.....	15
Objetivos específicos	15
1. TODO CAMINHO DA NO CARMO	17
1.1. Fundamentação teórica.....	17
1.1.1 A conservação do patrimônio histórico a partir do século XIX	17
1.1.2 A experiência francesa no século XIX	17
1.1.3 A experiência inglesa de Ruskin e Morris	19
1.1.4 A comparação entre a experiência francesa e a inglesa	21
1.1.5 A contribuição do italiano Camilo Boito.....	22
1.1.6. Restauração	24
1.1.7. Os princípios e ética da conservação	26
1.1.8. Conservação arqueológica e preservação histórica	27
1.1.9. Reconciliação da autenticidade com a conservação na arquitetura moderna.....	28
1.1.10. A síntese do austríaco Aloïs Riegl	30
1.1.11. Sustentabilidade urbana e acessibilidade ao meio físico: uma articulação possível.....	32
1.1.12. O planejamento urbano sob o impacto das conquistas das pessoas com deficiência.....	37
1.2. Legislação brasileira relativa à acessibilidade ao meio físico	49
1.2.1. Constituição Federal	49
1.2.2. A Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência	49
1.2.3. A Lei nº. 10.098/2000 e o Decreto Federal nº 5.296/2004	51
1.2.4. Instrução Normativa nº. 01 do IPHAN.....	52
1.2.5. Normas técnicas brasileiras (NBRs) de acessibilidade aprovadas pela ABNT	53
1.2.6. Legislações regionais e locais	55
1.3. As Cartas Patrimoniais.....	58
1.4. O Largo do Carmo	63
1.4.1. História do Largo do Carmo.....	63
1.4.2. O Bairro de Santo Antônio	66
2. METODOLOGIA	73

2.1. Estudo compreendendo três segmentos sociais: pessoas com deficiência, arquitetos autônomos e funcionários públicos	74
2.1.1. O segmento das pessoas com deficiência	75
2.1.2. O segmento dos profissionais autônomos de arquitetura e urbanismo .	76
2.1.3. O segmento dos funcionários públicos	77
2.2. Condições de acessibilidade urbanísticas do entorno do Carmo, no bairro de Santo Antônio do Recife	78
2.2.1. Percursos e rotas selecionados para esse estudo	82
2.3 . Construção da matriz de autenticidade e acessibilidade	85
3. RESULTADOS	90
3.1 Os questionários	90
3.1.1 Os usuários com deficiência	91
3.1.2 Os arquitetos autônomos	98
3.1.3 Os funcionários públicos.....	103
3.2. Acessibilidade urbanística. O estudo de caso: Largo do Carmo.....	107
3.2.1. Acessibilidade na circulação urbana.....	107
3.2.2. Acessibilidade ao mobiliário urbano.....	111
3.2.3. Acessibilidade nos modos de transporte	114
3.2.4. Consideração final	120
3.3. As matrizes de Autenticidade e Acessibilidade	123
3.3.1. A Basílica Nossa Senhora do Carmo.....	124
3.3.2 A Igreja da Ordem Terceira	134
3.3.3 O Imóvel Especial de Preservação - IEP nº. 59, na Rua das Flores.....	142
CONSIDERAÇÕES FINAIS	151
REFERÊNCIAS	155
APÊNDICES.....	160
Apêndice A – Questionários dos usuários com deficiência.....	160
Apêndice B – Questionários dos arquitetos autônomos.....	163
Apêndice C – Questionários dos funcionários públicos	165
Apêndice D – Os assentamentos da Pedra portuguesa	168
Apêndice E – Instalação para composição de sinalização podotátil.	169
Apêndice F – Acesso aos lotes.....	170
Apêndice G – Mudança de meio fio de um novo rebaixamento de calçada.....	171
Apêndice H – Mobiliários urbanos nas vias de pedestres.....	172

ANEXOS	174
ANEXO A – Mapa da UNIBASE com zonas do Bairro de Santo Antônio	174
ANEXO B – Mapa da UNIBASE do Bairro de Santo Antônio.	174
ANEXO C – Os percursos e as rotas no Largo do Carmo.....	174
ANEXO D – Percurso Leste 1 e Rota 1.....	174
ANEXO E - Percurso Leste 1 e Rota 2.....	174
ANEXO F - Percurso Leste 2 e Rota 3.	174
ANEXO G - Percurso Oeste 1 e Rota 4.....	174
ANEXO H - Percurso Oeste 1 e Rota 5.....	174
ANEXO I - Percurso Oeste 1 e Rota 6.....	174
ANEXO J - Percurso Oeste 1 e Rota 7.....	174
ANEXO K - Percurso Oeste 2 e Rota 8.	174
ANEXO L - Percurso Oeste 2 e Rota 9.....	174
ANEXO M - Percurso Oeste 2 e Rota 10.....	174
ANEXO N - Percurso Oeste 2 e Rota 11.	174

INTRODUÇÃO

O objeto de estudo desta dissertação é o acesso ao patrimônio cultural urbanístico e arquitetônico de pessoas com deficiência. Esse objeto delimita duas temáticas de grande alcance: a acessibilidade e a conservação integrada. Dois campos de estudo que deveriam dialogar entre si.

A acessibilidade da pessoa com deficiência interessa a diversas áreas do saber: à Filosofia, que propõe discutir princípios orientadores das ações humanas; à Psicologia, que busca o pleno desenvolvimento e bem-estar de todas as pessoas; à Educação, que se preocupa com a inclusão de todos aos recursos educacionais, etc. O tema da acessibilidade também é objeto de atenção do Desenvolvimento Urbano (ou deveria ser): “a cidade deve ser pensada para os mais vulneráveis, para crianças, os idosos, os que se movimentam em cadeiras de rodas, para os mais pobres. Se a cidade for boa para eles, será boa para os demais” (Cavalcanti, 2013, p. 75).¹

Acessibilidade pressupõe acesso a algo (por exemplo, equipamentos urbanos) ou a algum lugar (espaços e edificações). Mas como se caracteriza esse acesso? Com autonomia, segurança e comodidade? Com direito de ir e vir para o trabalho, lazer, habitação e mobilidade? Nem sempre isso ocorre.

É oportuno lembrar o artigo 27, alínea 1, da Declaração Universal dos Direitos Humanos, ratificada em 10 de dezembro de 1948, na Assembleia Geral das Organizações das Nações Unidas: “Toda pessoa tem o direito de tomar parte livremente na vida cultural da comunidade, de fruir as artes e de participar no progresso científico e nos benefícios que deste resultam.”²

Por outro lado, o campo de estudos da conservação integrada considera, entre um amplo conjunto de preocupações, os valores artísticos, históricos, sociais e científicos que integram a autenticidade de um patrimônio. Estudiosos dessa área, tais

¹ "As lições de Bogotá e Medellin: do caos à referência mundial". Organizado por Murilo Cavalcanti, especialista em políticas públicas de combate à violência urbana, o livro reúne textos, entrevistas, análises e visões de vários profissionais e especialistas. A citação é atribuída a Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá.

² Declaração Universal dos Direitos Humanos

http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/por.pdf - acessado em 17 de maio de 2015.

como John Ruskin, Viollet Le Duc, William Morris, Cesari Brandi, Camillo Boito, Paul Philippot, France Lanord, Marie Berducou, Susan Macdonald, Françoise Choay e Alois Riegl discutem diferentes aspectos da questão e convergem para admitir ações interventivas mínimas. Esse debate será acompanhado, em linhas gerais e com as devidas referências, no capítulo de revisão da literatura, realçando-se os principais argumentos dos autores. Entretanto, esse percurso de revisão dos estudos da conservação integrada, recortará aspectos do debate que abram espaço para o diálogo com a acessibilidade, ou seja, argumentos que respaldem adaptações para acessibilidade ao meio físico (acessibilidade urbanística, arquitetônica, comunicacional e modo de transportes).

A dissertação compõe-se de quatro grandes capítulos e mais um item de finalização chamado de Considerações finais. O primeiro capítulo destaca o objetivo geral e os objetivos específicos da dissertação. O segundo, chamado de Revisão da literatura, apresenta, como já anunciado, os principais autores da área de conservação integrada, realçando os conceitos de autenticidade, valor de significância, sustentabilidade e planejamento urbanístico. Além disso, traz uma síntese da legislação sobre acessibilidade ao meio físico para a compreensão dos direitos dos cidadãos com deficiência e discute o caráter incompleto das normas no que diz respeito à adequação de bens patrimoniais. Por exemplo, a acessibilidade é pouco considerada nas Cartas Patrimoniais ou outros dispositivos relacionados à conservação. O terceiro capítulo, apresentará em detalhe a metodologia seguida para a realização dos dois estudos empíricos realizados: um que aborda reflexões e depoimentos de três segmentos sociais que lidam com acessibilidade ao patrimônio cultural – pessoas com deficiências, arquitetos autônomos e funcionários públicos; e um segundo, o estudo de caso – o Largo do Carmo e seu entorno, no bairro de Santo Antônio da cidade do Recife. O quarto capítulo, chamado de Resultados, apresenta o levantamento detalhado das condições de acessibilidade urbanísticas com fichas de avaliação específicas, elaboradas por Lanchoti em 2005; e a construção da matriz de autenticidade e acessibilidade, baseada no modelo de Luís Oscar Ferreira, em 2011, para cada um dos três imóveis tombados nessa área: Igreja da Ordem Terceira do Carmo, a Basílica Nossa Senhora do Carmo e o imóvel número 129 da Rua das Flores, que é considerado um Imóvel Especial de Preservação - IEP nº 59. O capítulo final traz algumas considerações sobre os principais achados da pesquisa.

Finalizando essa introdução, o autor justifica seu envolvimento com o trabalho ora apresentado ao Mestrado de Desenvolvimento Urbano. Passei a ser uma pessoa com deficiência auditiva severa, profunda e bilateral, como sequela de uma meningite contraída com um ano e meio de idade. Aprendi que as dificuldades de acesso são inúmeras, no meu caso, o acesso comunicacional, no convívio diário com as pessoas, nas aulas durante todo o percurso acadêmico, no usufruto do lazer e cultura, quando, por exemplo, os filmes, teatros e shows não são legendados. Escolhi a Arquitetura e o Urbanismo como profissão. Trabalho na Prefeitura da Cidade do Recife como analista de desenvolvimento urbano, dedicando-me à adequação de acessibilidade ao meio físico. As reflexões proporcionadas por essa dissertação trarão benefício para a instituição da qual faço parte e, em consequência, trarão benefício à população do Recife, cidade em que moro e com a qual tenho afinidades afetivas e intelectual. Minha experiência poderá ser ampliada para ajudar a outras pessoas com deficiência, a fim de usufruírem dos espaços públicos no centro da Cidade do Recife e em outros lugares que as atraiam.

OBJETIVOS

Objetivo geral

Avaliar as dificuldades de compatibilização de acessibilidade ao meio físico com a conservação – valor de significância, autenticidade, sustentabilidade, etc. –, explorando depoimentos de segmentos sociais que lidam com essa temática e investigando empiricamente uma área histórica da cidade do Recife, o entorno do Carmo, no bairro de Santo Antônio.

Objetivos específicos

- Dar visibilidade às reflexões e depoimentos de alguns segmentos sociais que lidam com questões de acessibilidade ao patrimônio cultural, com o intuito de explorar vivências ou experiências profissionais e assim amplificar aspectos sutis e sensíveis da discussão proposta.

- Examinar a acessibilidade urbanística a uma área considerada patrimônio cultural da cidade do Recife (o entorno do Carmo no bairro de Santo Antônio),

utilizando parâmetros, recursos e procedimentos disponíveis, a fim de evidenciar, em detalhes e abrangência, múltiplas dificuldades que afetam a pessoa com deficiência.

- Avaliar a relação entre autenticidade e adequação à acessibilidade arquitetônica nos três monumentos culturais que integram o entorno do Carmo – a Igreja da Ordem Terceira do Carmo, a Basílica Nossa Senhora do Carmo e o imóvel número 129 da Rua das Flores, que é considerado um Imóvel Especial de Preservação - IEP nº 59 – por meio da Matriz de Autenticidade e Acessibilidade elaborada por Ferreira (2011) e adaptada para o presente estudo.

1. TODO CAMINHO DA NO CARMO

1.1. Fundamentação teórica

1.1.1 A conservação do patrimônio histórico a partir do século XIX

Neste capítulo buscar-se-á fazer um retrospecto das visões acerca do valor dos monumentos históricos, cujo usufruto pelas pessoas com deficiências se examina nesta pesquisa. Cabe, inicialmente, fazer um comparativo entre os debates sobre a conservação dos monumentos históricos e sobre a adaptação para a acessibilidade. Buscou-se focar sobretudo a analogia entre as dificuldades atuais para garantir o acesso das pessoas com deficiência a esses monumentos e os obstáculos enfrentados, dois séculos atrás, pelos defensores da perpetuação do patrimônio histórico.

Embora os direitos de acesso aos bens culturais para pessoas com deficiência venham sendo objeto de conquista a partir de uma luta iniciada nas três últimas décadas, foi considerado fundamental, no desenvolvimento desta pesquisa, o exame da valorização dos monumentos históricos a partir do século XIX. Em inúmeros casos, esse patrimônio foi destruído pela insensibilidade, pelo desinteresse, pelo desconhecimento de técnicas adequadas e pela ausência de programas próprios de formação de arquitetos e engenheiros, pela falta de recursos dentre outros fatores.

1.1.2 A experiência francesa no século XIX

Na primeira metade do século XIX, a França, após a Revolução, começou a cuidar de seus monumentos históricos (CHOAY, 2001). Segundo essa autora, "foi árduo o caminho" entre a edição do decreto, em 1830, pelo qual Guizot criou o cargo de inspetor dos monumentos históricos, e 1887, quando foi editada a primeira lei sobre esses monumentos.

Em *A alegoria do patrimônio* (2001) a mencionada autora recupera o debate em torno da defesa do patrimônio histórico e artístico, especialmente confrontando as

experiências da França e da Inglaterra. A primeira, caracterizada, por ela, como a mais antiga e, sobretudo, ancorada na presença do Estado, bem como de caráter centralizado em termos geográficos, num país de Estado unitário; e a segunda, diferentemente, contou com mais recursos privados, dos mecenas. Mas, nos dois casos, existiram as duas categorias de vândalos, segundo os críticos radicais da restauração: a dos destruidores e a dos restauradores.

Ainda em 1830, segundo Choay, foi criado o Comitê dos Trabalhos Históricos e, em 1837, foi criada a Comissão dos Monumentos Históricos. O "procedimento do tombamento" foi considerado, nesse contexto, um formidável instrumento de balizamento e controle, contrapondo-se esta vantagem ao inconveniente apontado: "a tarefa do inspetor é muito penosa".

Uma segunda desvantagem da França, segundo Choay (2001, p. 148), está nos "financiamentos magros do Estado, que não recebe ajuda de nenhum mecenato".

Na sequência da legislação francesa, estão a regulamentação de 1889 da lei de 1887 e a forma definitiva surgida em 1913, apesar de ter se tornado, na avaliação de Choay, modelo para outros países, pois é criado o Serviço dos Monumentos Históricos.

A Lei de 1913, contudo, apresentou problemas, impôs restrições ao direito de propriedade dos detentores privados de monumentos históricos. Diz Choay: "mesmo acompanhada com medidas penais, uma lei não basta. Hoje isso é patente. A preservação dos monumentos antigos é antes de tudo uma mentalidade" (2001, p. 149).

Choay procurou mostrar que ficou evidente para os Inspetores dos Monumentos Históricos, cujo cargo havia sido criado em 1830, que era preciso formar arquitetos com iniciação em história da arte e em construção ou, no mínimo, em história da arquitetura medieval, pois a Escola de Belas Artes não proporcionava isto. Registra a autora, no entanto, que já na década de 1820 havia se constituído a disciplina de conservação de monumentos antigos³.

³ Situação análoga ocorre atualmente com as mudanças que precisam ser introduzidas nos cursos de Arquitetura e Engenharia, entre outros, para que sejam contempladas as necessidades de formação dos profissionais exigidos pela demanda da sociedade no sentido

1.1.3 A experiência inglesa de Ruskin e Morris

O pensamento de John Ruskin baseia-se na diretriz de não restaurar, pois, segundo ele, a prevenção é resultante da ideia de que, quando nós construímos, pensaremos que será para sempre. No que diz respeito ao pensamento introdutório dele no livro *A Lâmpada da Memória I*, a preocupação relevante é que a criação é única em relação a um objeto de arte que não pode ser recriado, isto é, a construção tem seu tempo de começo e fim. (Ruskin, 1996, p.43). E em *A Lâmpada da Memória II*, a palavra “restauração” significa a mais total destruição que uma construção pode sofrer, ou até mesmo quando diz que isso (a restauração) é tão impossível quanto ressuscitar um morto.

Ruskin, insiste em explicitar que o espírito do artista é dado só pelas suas próprias mãos e olhos e nunca pode ser recuperado por outras mãos e olhos. Portanto, a palavra restauração para ele é uma mentira do começo ao fim (RUSKIN, 1996). Segundo esse pensamento crítico, é como não colocar a prótese de uma perna (“mentira”) em uma pessoa que foi mordida por um tubarão e deixá-la viver mancando. Dessa maneira, baseado no autor inglês, a adequação de acessibilidade torna-se algo difícil, pois iria de encontro ao seu conceito.

Com isso Choay (2001), num movimento de evitar a ênfase dos leitores em passagens radicais do autor inglês, resgata observações de Ruskin, que não se trata de levar à destruição dos monumentos históricos, como no trecho em que se dirige aos franceses:

"Cuidai bem de vossos monumentos e não vos será preciso restaurá-los depois [...] no artigo sobre o Crystal Palace, proíbe tocar o monumento autêntico 'salvo na medida em que seja preciso consolidá-lo ou protegê-lo [...] Essas operações necessárias se limitam a substituir as pedras gastas por novas, no caso em que estas sejam absolutamente indispensáveis de desabamento, a fixar ou cimentar em seu lugar as esculturas prestes a desprender; e, de modo geral, a arrancar as ervas daninhas que nascem nos interstícios das pedras e a desobstruir os condutos pluviais" (CHOAY, 2001, p. 156).

Outro fator interessante que Ruskin menciona é:

O governo deveria雇用 pessoas para fazer réplicas de pinturas, esculturas e outras obras de arte, embora artisticamente falso; porém, devem ser documentadas historicamente, caso eventualmente as referentes obras sejam destruídas, a fim de proteger tais obras originais (RUSKIN, 1996, p. 310).

Para fins de acessibilidade, tais réplicas poderiam ser parte do programa de recursos de acessibilidade para que as pessoas cegas possam manuseá-las, descrevendo as formas e texturas através das mãos.

Entretanto, Morris é favorável à limpeza e proteção. Ao mencionar o assunto da proteção, segundo ele, em todas as construções e de todas as épocas e estilos, devemos pleitear e apelar junto àqueles que lidam com elas para colocar a proteção no lugar da restauração. Segundo Morris, torna-se inconveniente para o uso presente, que se erga um novo prédio em vez de alterar ou ampliar o velho, tratando as edificações antigas como monumentos de uma arte passada. O autor menciona como desfavorável a restauração, como reversibilidade, distinguibilidade, raspagem ou algo interventivo, deixando o que é vivo, e isso é repetitivo demais nele. (MORRIS, 1996, p. 320).

O Manifesto da Sociedade pela Proteção dos Edifícios Antigos, título interessante criado por William Morris⁴, é relevante, pois há, fora do governo, casos em que a sociedade se preocupa com essa preservação desde o início do século XVIII. É notório que o povo quer essa participação para proteger os edifícios antigos (MORRIS, 1996, p. 319). Na página inicial desse Manifesto o autor escreve:

"A Sociedade que está se apresentando ao público com o nome acima precisa expor como e por que ela propõe proteger aqueles antigos edifícios que, para a maior parte das pessoas, sem dúvida, parece terem tantos e tão excelentes protetores" (MORRIS, 1996, p. 319).

⁴ William Morris (1834-1896) – "The principles of the Society [for the Protection of Ancient Buildings]".

Portanto, para os teóricos John Ruskin e William Morris, a lógica da adequação para acessibilidade na intervenção é impiedosa. Porém o uso funcional do monumento é fundamental, porque, evita o risco de abandono, dinamiza a área urbana e, através da promoção de espaços acessíveis inclui também as pessoas com deficiência.

1.1.4 A comparação entre a experiência francesa e a inglesa

A restauração de monumentos antigos constituiu, segundo Choay (2001), um campo de grandes divergências entre autores ingleses e franceses com grande influência em vários países da Europa a partir do final do século XVIII. Na Inglaterra, ela destaca Ruskin e Morris e na França, Viollet-le-Duc. Eles representaram, respectivamente, a corrente anti-intervencionista e a intervencionista.

A mesma autora refere-se a Viollet-le-Duc, um conhecido representante do intervencionismo francês, da seguinte forma: "Com base em seus escritos sobre o assunto e em suas intervenções nos monumentos franceses, é fácil traçar um perfil de sua obra, que se contrapõe, ponto por ponto, à de Ruskin" (2001, p.).

Aspecto significativo do currículo do francês Viollet-le-Duc é que ele foi diretor de canteiro de obras e desenhista e, além disso, foi metílico e estudioso de detalhes dos elementos arquitetônicos de estilos passados (Viollet-le-Duc, 2001, p. 18). Por isso, ele se inspirou na ideia do “estilo original”. Se tivesse havido uma adaptação após algum tempo decorrido, ele procura respeitar essa adaptação, colocando-se a favor, na visão dele, mais uma vez, da reconstrução e da imitação do estilo do passado⁵.

Na dicotomia antirrestauração e restauração precisa-se apenas pensar em Eugène-Emmanuel Viollet-Le-Duc⁶ por um lado, e William Morris e John Ruskin do outro (VOLLET-LE-DUC, 1996).

⁵ Sua obra contém exemplos de respeito a alterações em razão do tempo já decorrido. Na analogia feita neste trabalho com a adaptação para acessibilidade, esta, após um ou dois séculos, será respeitada como “estilo original”.

⁶ Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879) - foi autor, estudioso e teórico de diversas áreas, inclusive arquiteto, escritor.

Ao observar as teorias de Viollet-le-Duc, lembra-se do seu verbete “restaurar”, que é:

“Quanto a um edifício, não se deve mantê-lo, repará-lo ou refazê-lo. É necessário restabelecê-lo em um estado completo que pode não ter existido nunca em um dado momento” (VOLLET-LE-DUC, 1996, p. 29).

Entretanto,

“na Teoria da Restauração, Brandi, como todos os filósofos idealistas desse século, protestaram contra a ideia de Viollet-le-Duc, pois para eles, estava sendo cancelada a passagem do tempo das obras de arte e condenaram a visão dele como falsificação pura e simples” (VOLLET-LE-DUC, 1996, p. 308).

Pode-se conceber que as alterações promovidas pela imperiosa necessidade da acessibilidade ficarão incorporadas ao monumento posteriormente em eventuais intervenções futuras, em que serão preservadas as marcas históricas do nascimento da consciência dos direitos humanos.

1.1.5 A contribuição do italiano Camilo Boito

Ao abordar o último quarto do século XIX, Choay (2001) destaca a obra do italiano Camillo Boito, segundo ela, um homem cuja obra inovadora é hoje praticamente ignorada, salvo em seu país de origem, a Itália.

Confrontado com essas duas doutrinas antagônicas - o intervencionismo francês e o não intervencionismo inglês - Boito recolhe o melhor de cada uma, extraindo delas, em seus escritos, uma síntese útil, que aliás nem sempre haverá de aplicar em suas próprias restaurações (KÜHL, 2002, p. 164).

O pensamento de Camillo Boito⁷ está entre Jonh Ruskin e Viollet-Le-Duc, cuja resultante leva aos princípios da conservação contemporânea (KÜHL, 2002).

Os princípios da teoria da restauração no texto *Os Restauradores*, de Camillo Boito, são: o respeito pela matéria original, a ideia de reversibilidade e distinguibilidade, a importância da documentação e de uma metodologia científica e a de mínima intervenção, entre outros (KÜHL, 2002).

Todos esses princípios são importantes para o tema da adequação de acessibilidade e, além disso, encaixam-se também nos recursos de acessibilidade comunicacional, pois se apropriam o máximo possível o acesso das pessoas com deficiência sensorial à identidade e memória. Entretanto, é fundamental o valor documental que, segundo a autora, registra a descrição e argumentação (KÜHL, 2002); neste caso, diz respeito aos registros justificados sobre acessibilidade, uma vez que os materiais e tecnologias assistivas ou ajudas técnicas vão intervir, compatibilizando-se com os bens, justificando-se os acréscimos mínimos possíveis no restauro.

Com relação às justificativas de acréscimos, Boito valoriza também a distinguibilidade dos objetos novos usados na substituição, ou seja, é preciso que fique claro e evidente que se trata de uma substituição. Com isso, tudo se encaixa como “restauro filológico”, o que explica ainda mais a diferenciação entre o bem tombado e a adequação de acessibilidade (KÜHL, 2002).

O que mais chamou a atenção da autora foi a atuação de Camillo Boito no Congresso de Engenheiros e Arquitetos Italianos⁸, no qual foram adotados alguns princípios fundamentais para intervenção em monumentos históricos que são: ênfase no valor documental dos monumentos; evitar acréscimos e renovações; os complementos de partes deterioradas ou faltantes; registro das obras, apontando-se a utilidade da fotografia para documentar antes e depois da intervenção com materiais

⁷ Camilo Boito (1836-1914) – uma figura de grande destaque no panorama cultural do século XIX. Foi arquiteto restaurador, crítico, historiador, professor e teórico.

⁸ Congresso em Roma sobre os critérios de restauração em 1883.

de descrições e justificativas e o encaminhamento ao Ministério da Educação (KÜHL, 2002).

Boito, segundo Kühl (2002), era favorável à necessidade das conservações periódicas para evitar a restauração, embora admitisse o “mal necessário”, a restauração mínima, para não se abandonar o dever de preservar a memória. Então, segundo a mesma autora, Boito compara a arte de restaurador à do médico cirurgião, ou seja, é como deixar uma pessoa morrer ou fazê-la viver com perna de pau (KÜHL, 2002).

Para compreender a sua obra é preciso: Segundo Kühl,

examiná-la em seu contexto histórico e em suas várias facetas – a de arquiteto, restaurador, historiador, escritor, professor, reformador de ensino, elaborador de novas legislações, e teórico de uma nova arquitetura, em um período em que o ecletismo reinava – para se perceber sua riqueza, contradições e aspectos prospectivos (KÜHL, 2002, p. 27).

A contribuição de vários especialistas torna-se também importante quando se trata de adequação à acessibilidade, de modo que a atingir em profundidade a compatibilização com a conservação.

1.1.6. Restauração

É fundamental conhecer as teorias de restauração dentre as quais algumas foram importantes para o processo de reconhecimento da conservação. Para Cesari Brandi:

Restauração é o momento metodológico no qual a obra de arte é apreciada na sua forma material e na sua dualidade histórica e estética com vista a transmiti-la para o futuro (BRANDI, Theory of Restoration, I, 1996, p. 231).

Segundo o autor, a parte relevante é que “a obra de arte é que condiciona a restauração e não a restauração que condiciona a obra de arte” (BRANDI, 2005). Então para definir a restauração, ela deve:

[...] visar ao reestabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte do tempo (BRANDI, Theory of Restoration, I, 1996, p. 231).

No livro *Teoria da Restauração*, há partes que ressaltam os princípios sobre a obra de arte em que é citada a frase: “*quod visum placeſ*” – aquilo que agrada ao olhar; isto é, pode-se alterar a estrutura sem alterar a plástica, tornando-se a matéria como estrutura e como aspecto.

Portanto, do ponto de vista histórico, apenas a conservação de um acréscimo é incondicionalmente legítima, enquanto que sua remoção sempre necessita de justificação (BRANDI, Theory of Restoration, I, 1996).

Justifica-se que a adequação de acessibilidade seja a mais discreta possível, independentemente de segregar ou não, nas rotas acessíveis que separam pessoas com deficiência de outras sem deficiência. Dessa forma, buscam caminhos que melhorem o acesso, sem colocar em correr risco a autenticidade e a integridade.

France-Lanord mencionou algo importante para um título de texto: “*Saber como ‘questionar’ o objeto antes de restaurá-lo*”⁹, ou seja, como devemos analisar o objeto antes de restaurá-lo. Os tipos de deterioração do objeto podem ocorrer por conta do tempo, pelas reações físico-químicas e pela poluição. Quanto aos tipos de tratamento do objeto, deve-se levar em conta seu estado para o tratamento de restauração, conforme as seguintes situações: melhoria de laboratórios ou ateliês; avanço na questão de limpeza; reparação e restauro; estabilização; exposição-preservação; examine por meio de raio-x para definir sua condição física, respeitando os dados científicos do problema, sem prejudicar nada.

Segundo o autor, há casos excepcionais, em que não se deve nem tentar restaurar fragmentos de objetos. Então, pergunta-se: “por que” e “como restaurar”?

Assim, não devemos considerar apenas a arqueologia, que trata do aspecto físico do objeto, mas também sua importância estética, cultural e histórica. Esse

⁹ Knowing How to "Question" the Object before Restoring It.

aspecto subjetivo vai depender também se o objeto tem caráter documental histórico, estético ou ambos (LANORD, 1996).

1.1.7. Os princípios e ética da conservação

O livro *Princípios de Conservação: Políticas e Orientações para a Gestão Sustentável do Ambiente Histórico* (*Conservation principles policies and guidance for the sustainable management of the historic environment*) é um documento para os gestores, os proprietários de imóveis, os desenvolvedores e os consultores profissionais da conservação, que aborda as orientações práticas da conservação dos ambientes históricos.

Os seis princípios fortes que abordam as orientações práticas da conservação são: o ambiente histórico é um recurso compartilhado; todos devem ser capazes de participar da manutenção do meio ambiente histórico; compreender o significado de lugares é vital; os lugares significativos devem ser geridos para manter seus valores; decisões sobre mudança devem ser razoáveis, transparentes e consistentes; e documentar e aprender com as decisões é essencial. O segundo princípio é imprescindível para a presente dissertação pois explicita o seguinte: todos devem ser capazes de participar da manutenção do meio ambiente histórico, uma vez que os especialistas devem se incumbir da função de passar seus conhecimentos para que todos participem da sustentabilidade do meio ambiente histórico (ENGLISH HERITAGE, 2008, p. 20).

É importante discutir os códigos de comportamento profissional da ética da conservação, conhecendo os princípios básicos que contribuem para a atividade de conservação, apesar da complexidade dessa prática. Esses códigos seguem os cinco princípios da ética: a verdadeira natureza; a reversibilidade; a mínima intervenção; o pragmatismo; e a curadoria (ZANCHETI, 2014, p. 10).

Mencione-se que esses princípios são fundamentais para uma consciência de como se contribui para a adequação à acessibilidade. A curadoria, por exemplo, serve como um suporte para se manter o bem preservado através do conhecimento técnico. A curadoria serve também para criar a “ponte direta” de monitoramento de adequação de acessibilidade.

No caso de reversibilidade¹⁰, trata-se de realizar a adequação numa ação conjunta interventiva para simplificar ou reduzir o emprego de recursos e se obter o menor dano possível; isto é, corrigir o erro dos danos causados junto com outro erro, o das barreiras sociais. A mínima intervenção também ocorre no caso de ação conjunta, como mencionado no princípio anterior; especificamente, no caso deste princípio da reversibilidade, busca-se contribuir para a maior longevidade possível.

O princípio do pragmatismo para conservação também é observado na adequação dos meios físicos para a acessibilidade. A escassez de recursos, o uso de técnicas ou materiais inadequados se apresentam como justificativa para não realizar os projetos destinados a proporcionar a acessibilidade. É necessário decidir e planejar melhor as condições de ajudas técnicas ou tecnologias assistivas, para evitar o “mais ou menos acessível” no caso dos bens tombados.

Por outro lado, é fundamental compreender o princípio da verdadeira natureza. Como apontou o mesmo autor (ZANCHETI, 2014), esta verdade variou ao longo dos séculos a ponto de atualmente nenhuma forma ter o status de verdade absoluta; “Todas podem ser verdadeiras dependendo de como é tratada a significância dos objetos e seus valores” (id. Ib.). Portanto, sempre vai haver atividade interventiva para todos os edifícios, o que favorece a busca da acessibilidade.

É necessário introduzir novos elementos com muita cautela e estudos específicos que os justifiquem e, caso não funcionem os materiais deteriorados, estes terão que ser substituídos de forma mais próxima da autenticidade da estética (MOREIRA & NASLAVSKY, 2010).

1.1.8. Conservação arqueológica e preservação histórica

Ao tratar da conservação arqueológica, Marie Berducou (1996) aponta uma parte fundamental, a da ideia de propriedade cultural. É interessante mencionar essa expressão “propriedade cultural” e indagar: a propriedade é de quem?

Nesse texto, destaca-se a preservação da arqueologia, que se destina a todos. Portanto, a adequação de acessibilidade merece toda atenção, pois busca possibilitar

¹⁰ Considerado como “capacidade de re-tratamento”, é algo que possibilita a volta ao original (ZANCHETI, 2014).

a todos o acesso às variáveis e tipos de bens públicos no campo da conservação, conforme explicita a autora ao abordar os critérios de preservação:

[...] critérios prontamente aplicáveis são, sem dúvida, simbólicos da capacidade de determinada sociedade entender e representar seu presente, passado, assim, como de outras; sua flutuação de acordo com o lugar e era é óbvio para qualquer pessoa (BERDUCOU, 1996, p. 248).

Observe-se que a autora menciona “para qualquer pessoa”, e isso, inclui os cidadãos com deficiência a todos os tipos de bens culturais.

Quanto à preservação histórica, Paul Philippot mencionou que, possuem três os aspectos que devem nos guiar no trabalho de análise: a aproximação do objeto; a totalidade do objeto; e o contexto e história do objeto. Daí o autor ter mencionado, a importância da participação de todos os especialistas (arquitetos, restauradores, artistas, etc.) para discutir e avaliar o contexto. O contexto deveria propiciar a interpretação, a explicação, etc. Porém, quando se define a história do objeto, ela pode ter mudanças por meio da adição, redução ou modificação em consequência das intervenções humanas (PHILIPPOT, 1996).

A adição e remoção deverão reconsiderar a discussão sobre acréscimo de recursos de acessibilidade, pois faz parte da evolução de mudanças históricas o direito de qualquer ser humano à apropriação dos bens tombados. No entanto, deve-se atentar para o tipo de acréscimo, pois poderá não ser removível.

1.1.9. Reconciliação da autenticidade com a conservação na arquitetura moderna

Reconciliar a autenticidade e reparos da conservação na arquitetura moderna é um tema importante para reflexão (MACDONALD, 1996). Esse tema relaciona-se com o processo atual do monitoramento da conservação contemporânea, uma vez que a reconciliação está relacionada à adaptação e adequação aos usos dos bens tombados.

Jukka Jokihleto, diretor de conservação de arquitetura no ICCROM e, Herb Stovel, do ICOMOS Internacional, definiram que autenticidade é uma medida de

veracidade da unidade interna do processo criativo e da realização física do trabalho considerando os efeitos de sua passagem pelo tempo.

Convém lembrar que na discussão sobre os processos de conservação, a Carta de Burra é um ponto de referência útil, conforme as seguintes palavras:

A conservação significa todos os processos de cuidar do lugar de modo a reter sua significância cultural. Isso inclui a manutenção e pode, de acordo com as circunstâncias, incluir preservação, restauração, reconstrução e adaptação e comumente será uma combinação de mais de um desses (MACDONALD, 1996, p. 40).

Na conservação contemporânea, geralmente, leva-se em conta que quanto menos intervenção melhor; porém, precisamos reconsiderar quando os materiais tiverem vida útil limitada. Segue o modelo de metodologia disponível que é relevante para construção de qualquer época:



A participação da indústria é importante para alcançar os objetivos acima e desenvolver soluções financeiramente viáveis. É necessário superar a barreira técnica no que for possível em termos de conservação, possibilitando as soluções da intervenção mínima e manutenção serem realizadas.

No processo final da conservação, há certos problemas que nos afetam hoje em dia: falta de diretrizes; inexperiência; conhecimento insuficiente dos materiais e de seus desempenhos no decorrer do tempo; e falta de conhecimento dos sistemas de reparo no prazo mais longo (MACDONALD, 1996).

É importante aceitar que a conservação é um processo e não um ato finito. Se hoje o problema for insuperável, a solução pode ser encontrada no futuro. Portanto, a reversibilidade é um princípio essencial a ser observado (MACDONALD, 1996).

1.1.10. A síntese do austríaco Aloïs Riegl

Choay conclui seu capítulo sobre monumentos históricos dedicando algumas páginas ao historiador de arte, filósofo e jurista austríaco Aloïs Riegl, autor de "O culto moderno dos monumentos; sua essência e seu desenvolvimento". Esta obra foi produzida após ele ter sido nomeado Presidente da Comissão Austríaca dos Monumentos Históricos e ter se dedicado a propor uma nova legislação voltada para a conservação dos monumentos (CHOAY, 2001).

O livro foi considerado por Choay "uma obra fundadora", em que foi feita a análise crítica da noção de monumento histórico, tratado como um objeto social e filosófico. Ele parte da distinção entre os valores "de rememoração", ligados ao passado, e os "de contemporaneidade", pertencentes ao presente.

Dentre esses últimos valores, de contemporaneidade, Riegl insere o "de uso" que, segundo Choay (2001), é "relativo às condições materiais de utilização prática dos monumentos (CHOAY, 2001, p. 169)."

Para Aloïs Riegl¹¹, qualquer trabalho tangível, visível ou audível do homem e qualquer monumento histórico com as mesmas propriedades possuem um valor histórico (RIEGL, 1996). O que podemos depreender desse conceito é que uma obra de arte não tem sentido em si mesma. É preciso que haja o acesso do ser humano para sua apreciação.

Riegl mostra a diferença das concepções históricas do passado e da moderna, salientando que na primeira, os fatos eram analisados sem seus desdobramentos evolutivos, enquanto modernamente, a percepção histórica baseia-se precipuamente no desenvolvimento dinâmico em que não se pode prescindir de fatos anteriores para a compreensão da realidade. Vejamos o que fala o autor:

Neste ponto, é importante perceber que cada monumento de arte é, sem exceção, um monumento histórico, bem como, uma vez que representa um estágio específico no desenvolvimento das artes plásticas para o qual nenhuma substituição inteiramente equivalente pode ser encontrada (RIEGL, 1996, p. 70).

O valor de uso é o princípio mais consistente na conservação para acessibilidade, pois, segundo o autor, a vida física é uma precondição para toda vida psíquica, isto é, não adianta um psiquiatra tentar tratar do paciente morto no divã para resolver o problema da emoção dele. Trata-se de bens tombados ainda em uso, que devem ser mantidos em segurança para a proteção e saúde das pessoas. É mais urgente tratar e cuidar das pessoas fisicamente do que colocar em risco a autenticidade e integridade dos bens, deixando-os em estado de “museificação”. Como disse o próprio Riegl: “Quem almejaria ver a cúpula da catedral de São Pedro em Roma, por exemplo, sem a viva presença de modernos visitantes ou a prática de rituais religiosos?” (1996, p. 79).

Isso atende às necessidades de qualquer bem tombado de qualquer estilo ou época no que se refere ao valor de uso. Tal fato é inquestionável (RIEGL, 1996).

¹¹ Riegl, Aloïs (1858-1905) – filósofo, historiador de arte e autor do livro "O culto moderno dos monumentos (*Der moderne Denkmalkultus*) em 1903.

Além do valor de uso, o autor conceitua também duas categorias destacadas que são o valor da ancianidade e o valor da contemporaneidade. Com relação a um valor presente, o caráter de valor apreciativo rememorativo significa um valor contemporâneo e, sem restaurá-los, os monumentos brevemente deixariam de ser apreciados deliberadamente, pois esse valor é o oposto do valor da ancianidade (pág. 78).

Outro caso importante de valor semelhante a esse é o valor de novidade. De acordo com este valor, se um monumento mostrar sinais de desintegração, ou seja, mostrar os vestígios da idade alteração nas cores, estes vestígios deveriam ser removidos antes de tudo, e através da restauração da sua forma e cor aparecer mais uma vez como um trabalho recém-criado.

Na prática, o valor de uso corresponde esteticamente ao valor de novidade. Por si mesmo, o culto do valor da ancianidade vai, pelo menos no seu atual estágio de desenvolvimento, ter que conciliar-se em um certo grau com o valor de novidade em obras modernas e usáveis. Considerando as palavras do autor com relação ao valor de novidade, para a população em geral, o novo é sempre mais completo e belo, e o velho é sempre considerado descolorido e feio (RIEGL, 1996, pp. 80-81).

1.1.11. Sustentabilidade urbana e acessibilidade ao meio físico: uma articulação possível

Este tópico é iniciado com a questão: como a acessibilidade se relaciona com a sustentabilidade? Na tentativa de respondê-la, surgem várias outras questões que vão orientando a busca de articulações entre esses **dois campos** de estudo, como por exemplo: a sustentabilidade pode ser almejada incluindo-se entre suas preocupações o direito universal de acesso aos bens naturais e culturais? Será que o argumento do direito do cidadão à acessibilidade é fortalecido ao se considerar seu direito ao desenvolvimento sustentável? A acessibilidade é necessária à sustentabilidade? Se a sustentabilidade é o carreamento dos valores e bens de uma geração (não somente naturais, como também, culturais) para as próximas gerações, implicando, portanto, cuidado e preservação para que outros possam usufruir deles, que intervenções mínimas poderão e deverão ser feitas visando à conservação desse patrimônio? Tratando-se de bens patrimoniais culturais que não são renováveis, de

que modo seu valor poderá ser fortalecido para garantir ações de sustentabilidade? Essas e outras questões norteiam o argumento construído nesse tópico.

1.1.11.1. Desenvolvimento sustentável e diversidade cultural

Desenvolvimento sustentável é um conceito abrangente e envolve várias áreas de conhecimento uma vez que é necessário cuidar do equilíbrio entre crescimento econômico, equidade social e preservação do meio ambiente. Ao se considerar a equidade social, foca-se a relação entre o homem e a política e entre o homem e a cultura; com isso, é adicionado um novo enfoque à questão social e cultural: a diversidade cultural. Segundo a Declaração Universal sobre a Diversidade Cultural (UNESCO, 2002), este conceito integra a política do desenvolvimento sustentável. Para essa questão, afirma-se que a diversidade cultural é tão importante para humanidade quanto a biodiversidade é para a natureza. Não somente o crescimento econômico e a melhoria do meio ambiente fazem parte da sustentabilidade, mas a diversidade cultural também constitui elemento importante da sustentabilidade, porque satisfaz a vida intelectual, moral, emocional e espiritual. Segue o que diz a Declaração:

Artigo 1 – A diversidade cultural, patrimônio comum da humanidade – A cultura adquire formas diversas através do tempo e do espaço. Essa diversidade se manifesta na originalidade e na pluralidade de identidades que caracterizam os grupos e as sociedades que compõem a humanidade. Fonte de intercâmbios, de inovação e de criatividade, a diversidade cultural é, para o gênero humano, tão necessária como a diversidade biológica para a natureza. Nesse sentido, constitui o patrimônio comum da humanidade e deve ser reconhecida e consolidada em benefício das gerações presentes e futuras (UNESCO, 2002, p. 1).

A diversidade cultural garante a pluralidade de identidades; o fazer dos homens, o seu comportamento, expressam seu funcionamento mental, seus valores morais e estéticos, suas preocupações e crenças (princípios filosóficos e espirituais), enfim, sua visão de homem, de mundo, de vida e de natureza. A partir do que os homens fazem (artefatos materiais ou atividades que resultam em produtos imateriais, como música e dança, que podem ser registrados com recursos gráficos, ou recursos de audiogravação e de videogravação) é possível inferir sua história e sua evolução,

possibilitando saber mais e melhor sobre eles próprios. Daí se afirmar que aquilo que for declarado bem cultural precisa ser conservado.

Essa reflexão traz uma implicação: qualquer coisa produzida tem importância para a humanidade ou para um agrupamento de pessoas que vivem e compartilham um ambiente comum, em toda a sua amplitude? Qualquer produto material ou imaterial tem valor econômico, estético, moral, cultural e espiritual e, portanto, é apreciado pelas pessoas que a ele têm acesso? Como um produto do *fazer humano* adquire um valor de significância para as pessoas, mesmo de um grupo restrito?

1.1.11.2. Valor patrimonial em decorrência de sua significância cultural

Significância cultural é definida como "o conjunto de valores culturais que são atribuídos por uma comunidade a um bem." (ZANCHETI & HIDAKA, 2014, p. 6). Portanto, quando “alguma coisa” é considerada *um bem* é porque a ela se atribui um valor. Pode-se supor que quanto mais valor for atribuído a esse bem, maior a chance de que ele seja preservado. Mas, quais são os valores atribuídos? Como se identificam os valores? E quem identifica os valores? Esses questionamentos são trazidos pelos estudos sobre cultura (Antropologia Cultural) e teorias específicas que abordam ideologias e políticas para expor ideias de como um Bem pode revelar aspectos importantes de um agrupamento cultural. Esses estudos também fundamentam a declaração de significância de um bem tombado (ZANCHETI e HIDAKA, 2014, p. 3)

“A conservação visa à manutenção dos significados dos objetos. Isso significa carrear os significados do passado para o futuro e garantir as possibilidades de surgimento de novos significados no presente e no futuro (ZANCHETI e HIDAKA, 2014, p. 8)”. Essa proposição, faz parte do estudo da conservação contemporânea, trazendo mais significados a serem considerados, além das características próprias e exclusivas dos objetos físico-materiais, ou seja, acrescenta atenção ao estético, ao histórico, ao científico, ao social e a outras dimensões.

Como seria uma intervenção em um bem tombado, visando sua conservação? Seria uma transformação completa?

A resposta a essa questão é “Não”. Uma transformação completa levaria à perda de seus elementos de significância¹². A intenção é que os bens tombados ou objetos significados durem de forma a serem renovados, sem perder suas características essenciais de identidade para que eles permaneçam para as gerações futuras. É necessário fazer com que eles durem e mantenham seu valor de significância, conservando um equilíbrio dinâmico (alterado e preservado), pois a ideia não é manter como está e sim mudar para permanecer (FURTADO, 2014).

A essa compreensão dos valores e possibilidade de intervenção mínima nos bens tombados, deve-se acrescentar outra preocupação, qual seja, a democratização dos bens – permitir e possibilitar que mais pessoas tenham acesso a eles.

1.1.11.3. Participação democrática: diversidade e pluralidade

O direito à inclusão social das pessoas com deficiência vem sendo conquistado com esforço, nas últimas décadas. As conquistas têm sido traduzidas em Convenções que reafirmam o respeito e proteção aos direitos das pessoas com deficiência. O Brasil vem assinando esses documentos, alinhando-se a esse movimento de garantias e compromissos, reafirmando, por meio de medidas legislativas, administrativas e de qualquer outra natureza, esses compromissos (BRASIL, 2004; CONVENÇÃO, 2010).

Como se poderá falar de inclusão se os cidadãos com deficiência não tiverem acesso à vida cultural e histórica em meio físico, ou seja, não tiverem acesso a bens culturais em formatos acessíveis (CONVENÇÃO, 2010)?

O Decreto Federal de acessibilidade (BRASIL, 2004) é voltado para uma sociedade inclusiva, baseada em valores e princípios. Não somente oferece soluções para o alcance, autonomia e segurança, mas também se preocupa com o direito equiparável, oportunidade, estética e ambiente de atendimento, na máxima amplitude possível para todas as pessoas (CAMBIAGHI, 2007; GUIMARÃES, 2007).

¹² Essa questão está aprofundada em outros tópicos deste capítulos.

A biodiversidade é a busca de um equilíbrio entre natureza e todas as espécies existentes, inclusive a espécie humana – a biodiversidade garante a sobrevivência de todas; assim também, a sociodiversidade garante a permanência dos bens tombados.

Na sociodiversidade, a coletividade desempenha um papel relevante que decorre da interação dos diversos valores que a coletividade atribui a um bem, que não pode ser isolado dos outros. Para uma pessoa ou um grupo, o peso do valor econômico é condicionado pelas valorações sociais e culturais atribuídas aos bens e vice-versa (ZANCHETI e HIDAKA, 2014). Portanto, o tema *conservação patrimonial* é pertinente a essa discussão e, para isso, é necessário:

Aprofundar o entendimento do conceito de significância cultural: qual o estado de conservação do bem; quais as variáveis que podem interferir na conservação do bem; quais dados deverão ser monitorados para montagem da avaliação; e como podem ser objetos de uma avaliação da conservação (ZANCHETI e HIDAKA, 2014, p. 10).

Numa abordagem que leva em conta a sociodiversidade, a participação da coletividade no monitoramento para conservação de um bem parece ser essencial. Como funciona a participação? A implantação de um processo de monitoramento participativo requer certos cuidados. Primeiramente, deve-se identificar os atores a serem envolvidos no processo, inclusive os conselhos dos direitos das pessoas com deficiência; os órgãos específicos que lidam com a conservação patrimonial e todos os representantes e especialistas que atuam e contribuem para desenvolver esse processo. Em seguida, faz-se necessário um plano de gestão de conservação e restauro patrimonial. Nessa conservação inclui-se o trabalho da conservação urbana. Zancheti e Hidaka (2014), em um estudo sobre gestão de restauro, citam o trabalho de Schiffer e afirmam:

O processo de monitoramento do patrimônio deve ser parte de um plano de gestão integrada concebido com a participação da população local, na sua diversidade e pluralidade (SCHIFFER, 2002). Quanto maior a interação e o envolvimento dos atores locais com o universo do bem patrimonial, maiores as possibilidades de conservação às gerações futuras este legado (ZANCHETI e HIDAKA, 2014, p. 7).

Nesse monitoramento deve constar a identificação dos indicadores, métodos e pactos com prazos, metas a serem atingidas (ZANCHETI e HIDAKA, 2014, p. 8).

Com esse acompanhamento se dá acesso ao monitoramento dos Conselhos (RECIFE, 2006; PERNAMBUCO, 2004; BRASIL, 1999) que trazem experiências preciosas sobre os direitos das pessoas de diferentes características, inclusive de pessoas com deficiência. Essas experiências possibilitam respostas a problemas e soluções, com ações e capacitação de toda a população.

Com isso, é possível supor que quanto mais houver envolvimento dos atores locais, haverá maior possibilidade de carrear valores atribuídos aos bens tombados para gerações futuras.

1.1.12. O planejamento urbano sob o impacto das conquistas das pessoas com deficiência

Neste tópico, busca-se refletir sobre as relações entre o planejamento urbano e as necessidades das pessoas com deficiência quanto à acessibilidade. Especificamente, trata-se da acessibilidade em meio físico, ao mesmo tempo em que se procura preservar o patrimônio histórico. Essa necessidade decorre do ideal de sustentabilidade, conforme discutido no tópico anterior, na medida em que todos os cidadãos estarão contribuindo para que as próximas gerações desfrutem também desse patrimônio (FURTADO, 2014). O desafio é alcançar os dois objetivos, de modo a contribuir, democraticamente, para atender às demandas crescentes da sociedade, sobretudo decorrentes da consciência de que a cidade deve existir para os cidadãos e por estes deve ser construída.

Inicialmente, deve-se examinar o processo de planejamento urbano, o que implica ver a cidade como o resultado do embate dos movimentos do capital com as lutas pelos direitos à existência – moradia, mobilidade, emprego etc. Esse embate envolve a sociedade, o capital e o Estado. Normalmente, o Estado é apresentado como um mediador, mas as demandas do capital tendem a ser atendidas prioritariamente, porque a justificativa de que os empreendimentos geram emprego e renda é muito forte. Assim, não importam os resultados da acumulação de capitais,

como a crescente concentração da renda e da riqueza e a exclusão, principalmente das pessoas não habilitadas para o trabalho diante das transformações tecnológicas cada vez mais aceleradas.

No caso específico do estudo em desenvolvimento, estão agregadas as contribuições relacionadas com história, direitos humanos, restauração e outras.

1.1.12.1. Planejamento urbano – a construção da cidade, os movimentos sociais por uma cidade para as pessoas

O planejamento urbano, marco para a análise de qualquer aspecto de uma cidade, é uma prática essencialmente interdisciplinar e, como tal, “pressupõe uma cooperação intensa e coordenada, sobre a base de uma finalidade (e de uma problemática) comum” (SOUZA, 2006, p. 100).

O planejamento urbano tem sido objeto de trabalho de urbanistas, historiadores, arquitetos, sociólogos, geógrafos, economistas e outros especialistas. Todas as contribuições têm sido profundamente influenciadas pelas análises do processo de globalização que, ao contrário do que é difundido, não se restringe à esfera econômica, mas se estende aos âmbitos social e cultural.

No final do século XX, disseminou-se a ideologia neoliberal, que buscou reinstituir um mercado com presença mínima do Estado. Para Maricato (2007, p. 55), contudo, “Os Estados não foram diminuídos como fez crer o ideário neoliberal, mas adaptaram-se às exigências das grandes corporações e do capital financeiro. Enfraqueceram-se apenas em relação às políticas sociais.”

Segundo a mesma autora, “uma parte dos Estados Nacionais são mais frágeis que muitas das maiores corporações mundiais”; daí ela perguntar: “quais são as perspectivas de desenvolvimento de um planejamento territorial inspirado na diversidade cultural, social e ambiental de cada país e cada cidade?” (MARICATO, 2007, p. 51).

Planejar as cidades pressupõe o planejamento de seu conjunto, ou seja, da malha urbana do país que é o resultado de processos históricos que sintetizam

complexas interações entre as transformações econômicas, geográficas, sociais, etc. Souza (2006, pp. 103-112) abordou sistematicamente as escalas de planejamento, e suas variantes, desde a local à internacional, passando pela regional e a nacional.

No texto de Maricato (2007), distinguem-se na análise os Países Capitalistas Centrais (PCC) e os Países Capitalistas Periféricos (PCP). Uma síntese da distinção entre ambos os grupos está nas duas descrições referenciadas ao período do pós-II Guerra, em que houve a combinação do fordismo com o keynesianismo. Com relação aos do PCC, diz Maricato: “Como resultado da adequação do processo de acumulação capitalista ao avanço da luta dos trabalhadores, o Estado cominou controle legal sobre o trabalho com política que lhes assegurou elevação do padrão de vida.” Com relação aos do grupo PCP, diz a mesma autora: “Nos países periféricos do mundo capitalista o fordismo e o *Welfare State* não incluíram toda a sociedade. Os padrões do urbanismo modernista foram aplicados a uma parte das cidades, formando verdadeiras “ilhas de primeiro mundo” cercadas de ocupações ilegais promovidas por favelas, cortiços e loteamentos clandestinos” (MARICATO, 2007, p. 53).

Outro aspecto da urbanização com grande relação com o planejamento urbano é o investimento público na cidade. Segundo Maricato, são três linhas de orientação desse investimento: “a) aquela orientada pelos interesses do mercado imobiliário, cujo motor é a valorização imobiliária; b) aquela definida pelo marketing urbano, cujo motor é a visibilidade; e c) aquela definida pela relação clientelista que responde a interesses eleitorais” (MARICATO, 2007, p. 60). Fica claro, então, que o que comanda as ações do setor público não é o verdadeiro planejamento urbano, aquele voltado para a concretização dos princípios da política nacional de desenvolvimento urbano. O plano diretor é considerado “[...] desvinculado da gestão urbana. Discurso pleno de boas intenções, mas distante da prática [...]”, comenta Maricato (2007, p. 64).

Vários estudos recentes contêm abordagens histórico-sociológicas sobre o processo de urbanização, com ênfase nas metrópoles, e todos procuram situar esse processo no desenvolvimento do capitalismo no século XX, especialmente, nas últimas décadas, quando se constatou a força da ideologia neoliberal sobre as políticas públicas e, consequentemente, sobre o planejamento. Este é visto como um exemplo de descolamento do discurso em relação à prática.

Tendo em vista a força do regime neoliberal, que está na base desse moderno urbanismo, não se promoveu o atendimento a toda sociedade. Por isso, destaca-se a importância do novo capital herdado que inclui a descentralização político-administrativa, cujo objetivo é aproximar o governo do cidadão, proporcionando respostas mais rápidas às demandas da população local (LEAL, 2004, p. 59). Colocou-se, então, o desafio de se estabelecer novas regras de convivência entre o poder público e a sociedade.

1.1.12.2. Política urbana e participação democrática no Brasil

Neste subtópico, são apresentados, os processos que evidenciam, especificamente, as relações entre a participação democrática e a legislação que respalda as políticas urbanas. A legislação abrange desde a chamada Lei Maior, ou seja, a Constituição Federal, até a denominada legislação infraconstitucional.

Após 21 anos de vigência da Constituição Federal de 1967, a de 1988 inclui um capítulo sobre política urbana que contempla os artigos 182 e 183. Dentre eles, o de número 182 constitui o mais importante trecho para a discussão do presente trabalho:

Art. 182 – A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 1988).

A atual Constituição também ampliou as transferências obrigatórias de recursos para os Municípios e Estados, favorecendo com autonomia e atribuições essas esferas regionais e locais do poder público. Após 13 anos da promulgação da Constituição Federal, foi aprovada, em 2001, a Lei nº 10.257, denominada o Estatuto da Cidade, um dos instrumentos mais importantes para o desenvolvimento urbano.

O Estatuto da Cidade promoveu a regulamentação do artigo 182 da Constituição Federal, especificando os instrumentos de gestão urbana que podem ser utilizados pelos Municípios.

A tramitação do projeto de lei relativo ao Estatuto da Cidade teve início em 1988, logo após a aprovação da Constituição, e demorou treze anos até que fosse aprovado em 2001. Para se compreender a estrutura dessa Lei, mencione-se que ela é dividida em cinco capítulos que são: Diretrizes Gerais; Dos Instrumentos da Política Urbana; Do Plano Diretor; Da Gestão Democrática da Cidade; e Disposições Gerais.

O mais importante instrumento urbanístico desta Lei para o presente trabalho é o Plano Diretor, uma ferramenta básica para o processo de desenvolvimento urbano que visa melhorar as áreas urbanas nos municípios, contribuindo para o aumento do bem-estar da sociedade (RECIFE, 2008).

As Conferências da Cidade, o Conselho da Cidade e o Ministério das Cidades são instrumentos de participação popular que representam a oportunidade da sociedade participar das decisões, tornando as políticas públicas *bottom-up* (de baixo para cima, do povo para as elites) e não o contrário, *up-down*, elaboradas e implementadas autocraticamente, aproximando-se da tirania e da ditadura, ou seja, perdendo até a característica de públicas.

Não somente as Conferências das Cidades, mas, todas as outras ocorridas na década de 2000 significam a possibilidade de colher propostas de milhares de representantes de todo o Brasil, primeiramente na esfera de cada Município, depois de cada Estado e, por fim, do país, discutindo-as abertamente. Esse processo coloca as decisões em, efetivamente, “da base para o topo”.

O exame das duas primeiras conferências (MARICATO, 2005) evidencia a construção do processo, porque a primeira conferência, realizada em outubro de 2003, foi, basicamente, o estabelecimento de regras para a realização da segunda conferência, que veio a se realizar em 2005, com o tema *Reforma Urbana e Cidades Para Todos*.

Quanto ao Plano Diretor, seus objetivos centrais incluem: a posse segura e inequívoca da moradia, com acesso seguro a terra urbanizada para todos, e gestão democrática da cidade, com a instituição da participação de quem vive e constrói a

cidade nas decisões e na implementação do Plano. A mera existência dessas diretrizes em uma legislação, mesmo que ainda não implementada, representa um norte de esperança. Exemplo da não implementação desses princípios são os projetos habitacionais do Minha Casa Minha Vida, em áreas distantes da cidade, sobretudo sem a infraestrutura.

O Plano Diretor também assegura a preservação dos sítios históricos, conforme texto a seguir:

“Art.. 4º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais da ordenação da cidade expressas neste Plano Diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, à acessibilidade e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas na legislação urbanística e quando for utilizada para:...”**IV - proteção e preservação do patrimônio histórico e cultural;**” (RECIFE, 2008). (Grifo do autor deste artigo).

Com relação à gestão democrática da cidade, MARICATO (2005) atribui ao Conselho das Cidades grande responsabilidade pelo funcionamento do Plano Diretor Participativo. Este instrumento mostrou-se um dos objetivos centrais do Estatuto das Cidades, a Lei de 2001, que significou a “regulamentação” do artigo 282 da Constituição Federal no capítulo relativo à Política Urbana. O Estatuto obrigou a elaboração de planos por municípios com mais de 20.000 habitantes.

Um exemplo da importância do Plano Diretor Participativo é a definição do direito de todos a todas as áreas da cidade. Não deve haver segmentação dessas áreas em melhores e piores e, sobretudo, deve ser garantido o acesso da população pobre às melhores áreas.

Exemplo da falta de participação popular é o Projeto Novo Recife, pelo seu caráter segregacionista, elitista. Foi construído em gabinetes da iniciativa privada. Não foram observados princípios urbanísticos, pois adota gabarito incompatível com o local, sobretudo por se tratar de uma área histórica, além de não haver integração com o entorno. Por outro lado, também faltou cumprimento de requisitos legais, como

a elaboração de estudos de impactos de vizinhança e ambientais (DINIZ, Fabiano Rocha e LEAL, S. M. R., 2014).

As condições para implementação da participação popular são muito difíceis. É o caso de preenchimento, pelos Municípios, das condições para utilizar recursos do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social. Os procedimentos para alcançar os recursos são considerados demorados, complexos e burocráticos: é preciso que o Município tenha o Conselho Municipal consolidado, que monte os planos locais de habitação, que realize audiências públicas em cada uma das etapas e cada uma destas precisa ser homologada pelo Ministério das Cidades. Mesmo que se reconheça que, teoricamente, essas etapas são importantes, o estágio de desenvolvimento das práticas nos Municípios exigiria gradualidade e mais tempo para implantação dos procedimentos (DINIZ, Fabiano Rocha e LEAL, S. M. R., 2014).

Segundo o texto de Maricato, a participação direta é a forma mais democrática de gestão. É necessária essa ferramenta na elaboração e implementação do Plano Diretor para dotar de mais efetividade a gestão (Construindo a política urbana: participação democrática e o direito à cidade, 2007).

A despeito de ser uma ferramenta urbanística muito valiosa, no Plano Diretor está faltando a integração de setores e participação das pessoas com deficiência. O Plano Diretor do Recife foi aprovado pela Lei nº 17.511, de 29 de dezembro de 2008, e se constituiu numa revisão do Plano aprovado em 1991. Inicialmente, ele define que a política urbana do Município do Recife obedece aos seguintes princípios fundamentais: função social da cidade, função social da propriedade urbana, sustentabilidade e gestão democrática. Esses princípios são objeto de explicitação de como podem ser concretizados, na forma a seguir, conforme o artigo 5º. da Lei:

“A sustentabilidade urbana é entendida como o desenvolvimento local equilibrado nas dimensões social, econômica e ambiental, embasado nos valores culturais, no fortalecimento político-institucional, integrando políticas públicas, orientado para a melhoria contínua da qualidade de vida das gerações presentes e futuras, apoiando-se: I - na promoção da cidadania, justiça social e inclusão social; II - na valorização e requalificação dos espaços públicos, da habitabilidade e da **acessibilidade para todos**;...” (RECIFE, 2008). (Grifo do autor deste artigo)

Para esse trabalho específico, foi necessária a aplicação concreta da ferramenta urbanística, buscando áreas com escalas de níveis do local ou distrital. A finalidade foi atingir, em todas as áreas, o atendimento à sociedade, inclusive com deficiência e, além disso, atender à demanda com respostas rápidas relacionadas aos sítios históricos para todos.

É interessante a existência de um conselho e de uma comissão de acessibilidade que participem do debate sobre a adoção dessa valorização da acessibilidade para todos, e de todas as áreas distritais e históricas. No Recife, há um órgão chamado Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência - COMUD (RECIFE, 2006), que tem a participação de entidades não governamentais e governamentais para debater a respeito dos direitos das pessoas com deficiência. Conforme o 3º artigo da Lei: “*O COMUD terá caráter deliberativo, fiscalizador, autônomo, formulador de diretrizes e monitorador da execução das políticas públicas dirigidas às pessoas com deficiência, em defesa da inclusão social e no combate a qualquer forma de discriminação*” (RECIFE, 2006).

A Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA é um órgão vinculado à Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano que propõe ações da municipalidade voltadas para adequação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, transporte e comunicacional. O problema é que não está claro se esse órgão é deliberativo ou consultivo, mesmo que o Decreto Municipal cite, no artigo 4º, que uma das atribuições da Comissão é controlar a fiscalização da aplicação das normas legais do Município (LANCHOTI, PEDROSA, & MELO, 2011).

Segundo Maricato, se um colegiado não tem poder deliberativo, não possui um papel de efetividade e desperdiça o trabalho de ações concretas (Construindo a política urbana: participação democrática e o direito à cidade, 2007). Não há uma norma jurídica nem resoluções internas para assegurar a efetividade do poder, garantindo as ações de acessibilidade.

No caso específico deste estudo, foi destacada a variante microlocal da escala local, uma vez que se aborda, na linguagem de Souza (2006, p. 106), um “sub-bairro” como é o caso do Largo do Carmo e seu entorno, no bairro de Santo Antônio, em Recife - PE. Para situar o espaço estudado, na escala microlocal, coube examinar a

dimensão local, a cidade. Sob esse aspecto, foi no Plano Diretor do Recife que se buscou compreender o significado do espaço objeto da investigação.

A partir daí, conclui-se, sobre o Largo do Carmo e seu entorno, tal como em Lanchoti *et al.* (2011), pela necessidade de políticas públicas que apresentem "uma meta clara de transformação da região central [do Recife] em um ambiente acessível a todos..." .

2.1.12.3. Participação das pessoas com deficiência

As pessoas com deficiência são uma fração de um conjunto maior de excluídos, tais como, crianças, velhos, negros, iliterados, pobres, etc. Por isso, surgem movimentos de ativistas democráticos que lutam por seus direitos de participar plenamente da cidade. Assim, quanto mais reivindicações existirem de diferentes setores sociais, tais como, sindicalistas, feministas, ecologistas, etc. (LEAL, 2004, p. 59), mais a cidade incluirá todos de forma coletiva e valorizada. Cite-se um prefeito da cidade Bogotá que mencionou a importância da acessibilidade em meio físico e mobilidade urbana: "a cidade deve ser pensada para os mais vulneráveis, para crianças, os idosos, os que se movimentam em cadeiras de rodas, para os mais pobres. Se a cidade for boa para eles, será boa para os demais" (CAVALCANTI, 2013, p. 75).

A dificuldade dos conselhos é a pouca assiduidade de alguns integrantes que, apesar de cada um possuir suplente, sua ausência dificulta a articulação; daí alguns autores mencionarem a "fobia participacionista" (LEAL, 2004, p. 67). Há quem aponte como causa a falta de uma gratificação ou outra forma de remuneração. Há também quem registre a insuficiência de representantes, de experiência e conhecimento técnico para o monitoramento (POLITO, 2000).

Quanto à primeira Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, de 2006, em Brasília, representou um marco histórico, social e político. Ela foi promovida pela então Secretaria Especial de Direitos Humanos, por meio do CONADE¹³ – *Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência*,

¹³ Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CONADE é o órgão superior de deliberação colegiada, criado para acompanhar e avaliar o desenvolvimento da política nacional para inclusão da pessoa com deficiência e das políticas setoriais.

sendo convocada por decreto em 14 de julho de 2005. É a responsável pela articulação que leva a uma discussão e diálogo sobre a elaboração e implementação da Política Pública dos Direitos das Pessoas com Deficiência. A CONADE está vinculada à Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SDH/PR) e está há mais de sete anos em funcionamento, tendo organizado três Conferências Nacionais dos Direitos das Pessoas com Deficiência (CONFERÊNCIA, 2012).

Existem três esferas de conferências que são: nacionais, estaduais e municipais. Essas três conferências estão ligadas umas às outras em termos de cooperação técnica para a seleção de propostas.

Desde a Constituição Federal de 1988, consolidou-se uma legislação que permitiu o surgimento do Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência e, especificamente, o Programa Viver sem Limite, aprovado e homologado, em 2011, pela Presidente da República. Entre a Conferência Municipal e a Estadual, foram realizadas 14 conferências municipais em Pernambuco. Nessas conferências, foram escolhidas as delegadas e os delegados para composição da 3^a Conferência Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, que foi realizada em Brasília. Isto é, nas esferas municipal e estadual são escolhidos representantes para a conferência de outra esfera, o que evidencia que as propostas estão sendo elaboradas da forma mais direta pelos participantes com deficiência.

Como exemplo, cite-se a terceira Conferência Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, realizada nas esferas municipal, estadual e distrital, em que foram apresentadas 40 propostas, dez de cada temática: educação; esporte; trabalho; reabilitação profissional; acessibilidade; comunicação; transporte; moradia; saúde; prevenção; reabilitação; órteses; próteses; segurança; acesso à justiça; padrão de vida e proteção social adequados. Todas as propostas escolhidas na esfera estadual, após a escolha na esfera municipal, foram para etapa nacional. Os resultados dessas atividades no Brasil foram registrados na 3^a Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência.

Outro tipo de participação social para pessoas com deficiência promovido pela Prefeitura do Recife foi o Orçamento Participativo das Pessoas com Deficiência, realizado em 2012. Os temas principais foram: acessibilidade, qualificação profissional

e reabilitação. Os dez delegados ou representantes acompanharam as ações prioritárias que foram realizadas em 2013 focadas nesses temas.

Das políticas votadas, os eleitores optaram com prioridade pela implantação do projeto Praia Acessível. Realizou-se a implantação de apenas um trecho da área da orla de Boa Viagem, no Recife – PE, promovendo o acesso à praia para todos, inclusive aos equipamentos de tecnologias assistivas para que usuários com deficiência pudessem usufruir da calçada até ao mar.

Figura 1 - Praia acessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.



Segue outros exemplos sobre a participação social voltados para pessoas com deficiência:

Quadro 2 - Legislações - Participação social.

Nº./ Data	Legislações - Participação social	Ementas	Observações
Lei nº. 17.247/2006	Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência - COMUD	Institui o Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência - COMUD.	A Prefeitura do Recife obteve a instituição, por lei, desse Conselho, que está vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Social e Direitos Humanos. É o Conselho que promove e controla os direitos das pessoas com deficiência e tem a finalidade de acompanhar a implantação e implementação da Política Pública Municipal de Inclusão da Pessoa com Deficiência e estimular a sua defesa.
Lei nº. 17.247/2006	Conferência dos Direitos das Pessoas com Deficiência	Inciso XV do 3º artigo da Lei nº.17.274/ 2006.	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência - CONADE, sendo convocada por Decreto em 10 de outubro 2005 - Dispõe sobre a I Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência e dá outras providências. É responsável pela articulação que leva a uma discussão e diálogo sobre a elaboração e implementação da Política Pública dos Direitos das Pessoas com Deficiência.
Lei nº. 17.552/2009	Orçamento Participativo, do Recife, das Pessoas com Deficiência	Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração da lei orçamentária de 2010.	Foi promovido pela Prefeitura do Recife o Orçamento Participativo das Pessoas com Deficiência, realizado em 2012. Os temas principais foram: acessibilidade, qualificação profissional e reabilitação. Então, os eleitores optaram com prioridade pela implantação do projeto Praia Acessível.
Decreto Municipal nº. 27.749, de 17 de fevereiro de 2014	Comitê Intersetorial das Pessoas com Deficiência – CIPID	Dispõe sobre o compromisso do Município do Recife para inclusão das pessoas com deficiência, regula o Comitê Intersetorial da Política Municipal de Inclusão das Pessoas com Deficiência – CIPID e revoga o Decreto Municipal nº. 23.564, de 04 de abril de 2008.	O objetivo desse Decreto é buscar melhoria da qualidade de vida dos recifenses com deficiência no âmbito da cidade do Recife. Nesse Comitê, constata-se a participação dos membros representantes das seguintes secretarias: Desenvolvimento Social; Educação; Saúde; Planejamento Urbano; Infraestrutura e Serviços Urbanos; Mobilidade e Controle Urbano; Cultura; Habitação; Juventude e Turismo e Lazer.
Lei Municipal nº. 18.013, de 07 de maio de 2014.	Conselho da Cidade do Recife	Institui o Conselho da Cidade do Recife	Visa a criação do Conselho da Cidade do Recife, coordenado pela Secretaria de Desenvolvimento e Planejamento Urbano do Recife. A parte interessante é a elaboração da composição de, ao total, 45 membros que representam as seguintes esferas: movimentos populares e sociais; entidades e instituições profissionais; sindicatos e organizações não governamentais.

1.2. Legislação brasileira relativa à acessibilidade ao meio físico

Seguem-se as principais legislações relacionadas à acessibilidade para mostrar quais os direitos dos cidadãos em relação ao patrimônio cultural.

1.2.1. Constituição Federal

A Constituição brasileira em vigor foi promulgada no ano de 1988 e, além do que diz no art. 5º, que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, há um artigo importante sobre a garantia de acesso aos bens culturais:

Artigo 215 - O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais (SENADO FEDERAL, 1988, p. 43).

Além disso, a Constituição brasileira legislou sobre a função social da propriedade urbana buscando garantir, com legislação municipal a que ela dá fundamento, o direito dos cidadãos a usufruir da cidade. Mais adiante, nesta dissertação, aprofunda-se a questão da acessibilidade comunicacional, de modos de transporte, urbanística e arquitetônica.

1.2.2. A Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência¹⁴

Os Estados Partes dessa Convenção¹⁵ reconhecem:

¹⁴ “A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi homologada pela Assembleia das Nações Unidas em 13 de dezembro de 2006, em homenagem ao 58º aniversário da Declaração Universal dos Direitos Humanos” (A CONVENÇÃO, 2008, p.21).

¹⁵ A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência comentada / Coordenação de Ana Paula Crosara de Resende e Flavia Maria de Paiva Vital. - Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2008.

v) [...] a importância da acessibilidade aos meios físico, social, econômico e cultural, à saúde, à educação e à informação e comunicação, para possibilitar às pessoas com deficiência o pleno gozo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais, w) Conscientes de que a pessoa tem deveres para com outras pessoas e para com a comunidade a que pertence e que, portanto, tem a responsabilidade de esforçar-se para a promoção e a observância dos direitos reconhecidos na Carta Internacional dos Direitos Humanos (CONVENÇÃO, 2010, p. 25).

Fica claro que a referida Convenção evidencia o direito de todas as pessoas aos acessos a todos os lugares da vida cultural, inclusive os dos bens patrimoniais.

Ainda mais, fica acordado que uma convenção internacional geral e integral promove e protege os direitos e as dignidades das pessoas com deficiência, prestando uma significativa contribuição para corrigir profundamente as desvantagens sociais a fim de promover a participação na vida econômica, social e cultural igualando as oportunidades de todos, nos países desenvolvidos ou não.

A Convenção contempla os seguintes princípios gerais pertinentes ao tema desta dissertação: "c) A plena e efetiva participação e inclusão na sociedade; [...] f) A acessibilidade." (CONVENÇÃO, 2010, p. 28). Ressaltam-se esses temas para aprofundar os conhecimentos técnicos relativos à acessibilidade arquitetônica, comunicacional, modos de transporte e urbanística deste capítulo.

O mais importante de todos os documentos legais relacionados à acessibilidade é o trecho do artigo 30 dessa Convenção que diz: "a) Ter acesso a bens culturais em formatos acessíveis; b) Ter acesso a programas de televisão, cinema, teatro e outras atividades culturais, em formatos acessíveis; [...]" (CONVENÇÃO, 2010, p. 58).

No inciso "c" do seu artigo 30, consta que os Estados Partes reconhecem o direito das pessoas com deficiência de participarem da vida cultural para que elas possam ter acesso a bens culturais acessíveis, tais como teatros, museus, cinemas, bibliotecas e serviços turísticos, e, tanto quanto possível, terem acesso a monumentos e locais de importância cultural nacional (CONVENÇÃO, 2010, p. 58).

Esse é o caminho mais claro e evidente para a discussão aprofundada do assunto, focando a relação entre a acessibilidade e a conservação.

1.2.3. A Lei nº. 10.098/2000 e o Decreto Federal nº 5.296/2004

A Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

A parte sobre o mobiliário urbano, está no capítulo III, intitulado “Do Desenho e da Localização do Mobiliário Urbano”, do qual se menciona o exemplo do semáforo, que deve transmitir sinal sonoro, servindo como guia de balizamento para as pessoas com deficiência visual. Outras providências são apontadas nos artigos 8º, 9º e 10 (BRASIL, 2000).

O capítulo IV trata dos edifícios públicos ou de uso coletivo. Expressa-se a preocupação de que as construções, ampliações ou reformas devem ser executadas de forma a garantir a acessibilidade, inclusive as áreas como garagem, estacionamento, acesso ao lote, deslocamentos verticais nos interiores da edificação, banheiros e locais de espetáculos, auditórios ou similares com condições de acesso, circulação e comunicação.

A Lei trata de conservação apenas no artigo 25) que explicita: “as disposições desta Lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens” (BRASIL, 2000, p. 6).

O Decreto Federal nº 5.296, de 09 de dezembro de 2004, regulamentou ambas as Leis – a de nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que prioriza o atendimento diferenciado às pessoas com deficiência e a de nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece os critérios gerais de acessibilidade das pessoas com deficiência e dá outras providências (BRASIL, 2004).

O Decreto de 2004, com destaque para o capítulo IV, estabelece as regras de implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística e assegura a aplicação dessas regras à construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público ou coletivo, referindo-se também às calçadas, mobiliários urbanos, vias, praças,

logradouros, parques e demais espaços de uso público. Nesse documento, o artigo de número 30, foca o patrimônio histórico. O artigo é seguido de detalhamento na Instrução Normativa nº. 01 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN¹⁶, de 25 de novembro de 2003 (BRASIL, 2004).

1.2.4. Instrução Normativa nº. 01 do IPHAN

Existem apenas duas legislações patrimoniais que são citadas: Instrução Normativa nº 01, de 25 de novembro de 2003; e Portaria nº 420, de 22 dezembro de 2010, ambas editadas pelo IPHAN.

Essa Instrução Normativa busca estabelecer as diretrizes, os critérios e as recomendações para promover as condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis, a fim de estender aos bens tombados a possibilidade de participação das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (IPHAN, 2003).

A Portaria nº. 420/ 2010 menciona em seu artigo 8º a acessibilidade universal como segue:

Art. 8º - Para os bens que tenham ou terão destinação pública ou coletiva, cujas intervenções sejam classificadas como Reforma / Construção Nova ou Restauração, o projeto deverá contemplar a acessibilidade universal, obedecendo-se ao previsto na Instrução Normativa IPHAN nº 01/2003 (PORTARIA FEDERAL, 2010, p. 5).

Há pouca informação nestes documentos legais sobre adequação com vistas à acessibilidade. Além dessas informações existentes que são apenas citadas como princípios, conceitos, definições que abordam a importância da adequação de acessibilidade, esses documentos não trazem as especificações ou indicações dos parâmetros urbanísticos ou arquitetônicos.

¹⁶ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, uma autarquia do Governo Federal, vinculada ao Ministério da Cultura.

1.2.5. Normas técnicas brasileiras (NBRs) de acessibilidade aprovadas pela ABNT¹⁷

Antes de explicitar os parâmetros de acessibilidade, ocorreu um evento significativo para a implementação da política de defesa dos direitos das pessoas com deficiência: foi a assinatura, em 2004, do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) nº. 1.34.001.002998/ 2003-94 – Firmado entre o Ministério Público Federal, a ABNT e a Target Engenharia e Consultoria Ltda, para tornar pública e gratuita a consulta das normas brasileiras de interesse social, o que resultou na disponibilidade via internet de todas as normas da ABNT que tratam da acessibilidade (LANCHOTI, J. Antônio; PEDROSA, Marcelo; e MELO, Flávio, 2011).

A Associação Brasileira de Normas Técnicas¹⁸ (ABNT NBR 9050/ 2004 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos) estabeleceu os critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade (NBR, 2004).

Antes disso, em 1994, houve a primeira revisão desta norma criada em 1985, que passou a ter o enunciado: “Acessibilidade de pessoas portadoras de Deficiências a Edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos” (LANCHOTI, J. Antônio; PEDROSA, Marcelo; e MELO, Flávio, 2011).

Para a última revisão da norma em 2004, há regras dentro dessa norma que tratam sobre patrimônio. Elas apresentam indicações de como se deve solucionar as questões dos bens tombados. Como esta norma é de 2004, ela também permite, no caso de haver dificuldade, a não adaptação do imóvel para que este se torne acessível ou visitável, embora deva se garantir o acesso por meio da comunicação visual, auditiva ou sinalização tátil, algo que seja possível – “adaptações mínimas” –, conforme o item 8.1.2 da NBR 9050, 31 de maio de 2004.

¹⁷ Associação Brasileira de Normas Técnicas.

¹⁸ A ABNT NBR 9050 foi elaborada pelo Comitê Brasileiro de Acessibilidade (ABNT/CB-40), pela Comissão de Edificações e Meio (CE-40:001.01). O Projeto circulou em Consulta Pública conforme Edital nº 09 de 30.09.2003, com o número Projeto NBR 9050 e esta Norma substitui a ABNT NBR 9050:1994.

Item 8.1.2 - Nos casos de áreas ou elementos onde não seja possível promover a adaptação do imóvel para torná-lo acessível ou visitável, deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável (NBR, 2004, p. 79).

Esta mesma norma menciona que:

8.1.3 No caso de sítios considerados inacessíveis ou com visitação restrita, devem ser oferecidos mapas, maquetes, peças de acervo originais ou suas cópias, sempre proporcionando a possibilidade de serem tocados para compreensão tátil (NBR, 2004, p. 79).

Esses materiais em formatos acessíveis podem ser bastante úteis para uma das formas de conservação: conservação informacional (ZANCHETI, 2014) que visa à armazenagem de características dos objetos em meio de informações artificiais, quando não puderem ficar em público ou forem perdidos. Esse argumento é levado em consideração também para o acesso às pessoas que possuem limitações sensoriais.

No entanto, além de seguir tais meios mencionados nos itens 8.1.2 e 8.1.3 da NBR, caso haja impraticabilidade da adequação, deve-se buscar outros meios viáveis para a inserção de todos ao local. Ou seja, procurar outros modos de adequação coerentes, além do que a norma estabelece.

Existe outra norma importante, além da mencionada anteriormente, sobre os materiais em formatos acessíveis. Ela estabelece também a operabilidade na acessibilidade da comunicação na prestação de serviços, ao abordar os recursos para acessibilidade tais como: cão-guia, serviços de intérprete de LIBRAS, descrição de imagem e sons, entre outros (ABNT NBR, 2008).

Além das normas 9050/ 2004 e 15.599/ 2008, mencionadas acima, seguem outras normas brasileiras liberadas por via internet:

Quadro 3 - Normas brasileiras de acessibilidade relevantes.

2009	NBR 15.655-1	Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida
2009	NBR 14.022	Acessibilidade em veículo de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros
2008	NBR 15.646	Acessibilidade – Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros
2007	NBR NM 313	Elevadores de passageiros - Requisitos de segurança para construção e instalação - Requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas, incluindo pessoas com deficiência
2004	NBR 16.001	Responsabilidade social – Sistema da gestão – Requisitos.

1.2.6. Legislações regionais e locais

Neste subtópico, são apresentadas outras legislações, do Estado de Pernambuco e do município de Recife, relacionadas à acessibilidade em meio físico no contexto do patrimônio cultural:

Quadro 4 - Legislações estaduais de Pernambuco.

Legislação Estadual de Pernambuco		
2003	Lei Estadual nº. 12.509	Assegura às pessoas portadoras de deficiência visual o direito ao acesso a informações escritas em relevo pelo sistema Braille, no âmbito do Estado de Pernambuco.
2005	Lei Estadual nº. 12.834	Institui condições para realização, no Estado, de eventos expositivos de qualquer natureza.
2006	Lei Estadual nº. 13.043	Dispõe sobre a regularidade de acesso aos portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, nas escolas públicas e privadas situadas no âmbito do Estado de Pernambuco, e das outras providências.

Quadro 5 - Legislações municipais do Recife.

Legislação Municipal de Recife		
1996	Lei Municipal nº. 16.176	Estabelece a Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Recife.
1997	Lei Municipal nº. 16.292	<i>Regula as atividades de Edificações e Instalações, no Município do Recife, e dá outras providências.</i>
2001	Lei Municipal nº. 16.648	Dispõe sobre a confecção de maquetes dos prédios públicos e privados que tenham valor histórico ou arquitetônico.
2002	Lei Municipal nº. 16.882	Estabelece normas gerais e providências básicas para garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência aos serviços e espaços públicos na cidade do Recife.
2003	Lei nº. 16.890	Altera a seção IV do capítulo II da Lei 16.292, de janeiro de 1997 – Lei de Edificações e Instalações na Cidade do Recife.
2004	Decreto Municipal nº. 20.604	Regulamenta a Lei nº. 16.890, de agosto de 2003, que altera a seção IV do capítulo II, título IV da Lei nº. 16.292, de 29 de janeiro de 1997 – Lei de Edificações e Instalações na cidade do Recife, consolida normas de construção, manutenção e recuperação dos passeios públicos ou calçadas.
2005	Lei Municipal nº. 17.116	Dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento, para idosos, na cidade do Recife.
2006	Decreto Municipal nº. 21.761	Regulamenta a Lei Municipal nº. 17.116/2005 quanto à utilização, por pessoa idosa, de estacionamentos públicos rotativos, denominados Zona Azul, situados nas vias urbanas do Município do Recife.
2007	Lei Municipal nº. 17.298	Dispõe sobre a reserva de vagas nos estacionamentos para veículos que transportam gestantes e mães com crianças de colo de até 02 anos de idade.

As legislações que estão relacionadas à acessibilidade têm sido mostradas bastante desatualizadas, datadas de antes da última revisão da NBR 9050. Por exemplo: o inciso VII do artigo 106 da Lei da Edificação nº. 16.292/ 1997, cita a instalação de corrimãos apenas em um dos lados da escada, o que demonstra que está diferente em relação à NBR 9050/2004 (RECIFE, 1997). Outro exemplo de desatualização dessa Lei diz respeito à declividade permitida da rampa - 12,5%, com altura máxima de 1,80 m, de acordo com o inciso III do artigo 72 dessa Lei municipal.

A NBR 9050/2004 estabelece a declividade máxima de 8,33% com a altura máxima de 0,80m. Ou seja, faltou a preocupação de alterar a Lei, a fim de evitar o conflito com a norma brasileira.

1.3. As Cartas Patrimoniais

Os marcos regulatórios da conservação incluem a evolução dos procedimentos, pois as Cartas Patrimoniais são elementos primordiais para compreender as experiências das doutrinas e diretrizes. Após essas Cartas, deve-se analisar também os marcos regulatórios da acessibilidade ao meio físico, a fim de avaliar e compreender o esforço feito nesta dissertação com relação à compatibilização entre acessibilidade e o patrimônio histórico.

A Carta de Atenas, assinada no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, em novembro de 1933, em Atenas focou, basicamente, o urbanismo moderno (CIAM, 1933) e foi dividida em três partes: a situação da cidade e seu progresso; as funções do funcionamento de uma cidade moderna e o sistema administrativo; e a conclusão e as análises dos pontos doutrinais.

A segunda parte contemplou quatro funções que são: habitação, lazer, trabalho e circulação. Isso foi a base da modernidade da cidade que fez progredir vários pontos de organismos do sistema de planejamento daquela época.

A despeito de tratar das quatro funções (habitar, trabalhar, recriar e circular), circular foi escolhida como uma palavra-chave. Dentro do ciclo de todas essas funções, a circulação propicia o bem estar das pessoas. A Carta afirma sobre as velocidades dos veículos: “Elas condenam os homens a passar horas cansativas em todo tipo de veículos e a perder, pouco a pouco, a prática da mais saudável e natural de todas as funções: a caminhada.” (CIAM, 1933, p. 31). Então, todas as pessoas necessitam do espaço para caminhar, tais como logradouros, calçadas, circulações, canteiros e praças, a fim de assegurar o deslocamento natural na circulação urbana para qualquer cidadão.

Além de evidenciar a importância sobre a circulação da cidade, a Carta salienta a importância também do urbanismo em contribuir para o seguinte:

Nessa distribuição, serão consideradas as necessidades vitais do indivíduo e não interesse ou o lucro de um grupo particular. O urbanismo deve assegurar a liberdade individual e, ao mesmo tempo, favorecer e se aproveitar dos benefícios da ação coletiva (CIAM, 1933, p. 30).

A distribuição deveria estar sempre voltada para o interesse da coletividade, gerando uma boa sustentabilidade social e o bom ciclo. “O direito individual e o direito coletivo devem, portanto, sustentar-se, reforçar-se mutuamente e reunir tudo aquilo que comportam de infinitamente construtivo. (CIAM, 1933)”. Diz-se que a arquitetura é responsável pelo bem-estar e pela beleza da cidade, o que esclarece porque a Carta alega que a arquitetura é a chave de tudo.

Outrossim, a Carta releva o patrimônio histórico das cidades e os valores arquitetônicos devem ser salvaguardados tais como: edifícios isolados ou conjuntos urbanos. Manifesta-se como testemunho respeitando o passado que faz parte da cidade e se encarrega do papel de proteger os valores históricos e sentimentais. Constituem-se a expressão da cultura que leva para a geração futura. “A morte, que não poupa nenhum ser vivo, atinge também as obras do homem. É necessário saber reconhecer e discriminar nos testemunhos do passado aquelas que ainda estão bem vivas” (CIAM, 1933, p. 25).

A Carta de Atenas foi fundamental para normatizar internacionalmente os guias gerais sobre a proteção e manutenção, assegurando aos edifícios não serem objetos de destruição e deterioração. Os princípios foram elaborados e, alguns deles, fizeram o papel de normas reguladoras dos sistemas administrativos e legislações sobre os monumentos históricos, em busca da construção do direito da coletividade, apesar da dificuldade de harmonização do direito público com o privado (CIAM, 1933).

A Carta de Veneza foi iniciada em maio de 1964 no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, promovido pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – ICOMOS. Trata-se de uma Carta internacional sobre conservação e restauração de sítios. É composta por cinco categorias:

Conservação; Restauração; Sítios Monumentais, Escavações, e Documentação e Publicações.

Quanto à restauração, a Carta dispõe:

Artigo 9º - A restauração é uma operação que deve ter **caráter excepcional**. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. [...] (ICOMOS, 1964).

Artigo 12º - Os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia, das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história.

Artigo 13º - Os acréscimos só poderão ser tolerados na medida em que respeitarem todas as partes interessantes do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente (ICOMOS, 1964).

Por último, no artigo 16º, são relevantes a documentação e as publicações que serão sempre acompanhadas pela “elaboração de uma documentação precisa sob a forma de relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias (ICOMOS, 1964, p. 4).” Essa parte é fundamental pois reconhece que fará o trabalho de memorial justificativo, comprovando as melhorias de adequações de acessibilidade e, ainda mais “será depositada nos arquivos de um órgão público e posta à disposição dos pesquisadores; recomenda-se sua publicação” (ICOMOS, 1964, p. 4). Isto é, aqui se está tratando de todos os procedimentos para incluir o monitoramento de políticas públicas dos poderes públicos.

A Carta de Restauro foi consolidada em 1972 pelo Ministério de Instrução Pública da Itália (MIP, 1972). Foi elaborada em 12 (doze) artigos e, em destaque, prevê que quaisquer intervenções deverão ser analisadas e justificadas através de registros fotográficos antes, durante e após a restauração dos edifícios tombados. Assim, desde 1972, foi estabelecido definitivamente que esse trabalho requer memorial justificativo das dificuldades e problemas, antes de se iniciarem as ações interventivas.

Outra parte interessante da Carta de Restauro é assegurar a longevidade das obras de restauração arquitetônica, inclusive as adaptações de uso (elétrico,

hidráulico, sanitário, etc.), restringindo-se ao mínimo para não descharacterizar a tipologia externa da construção (MIP, 1972). É importante discutir esta questão, pois adaptações de uso também farão parte da adequação de acessibilidade, procurando-se minimizar a aparência dos recursos de adaptações ambientais e ajudas técnicas em prol das pessoas com deficiência.

Outro aspecto ressaltado nessa Carta são as instruções de amparo dos centros históricos, o que compreende os tipos de intervenções que visam à restruturação urbana, reordenamento viário e revisão de equipamentos urbanos. Além disso, visam também à renovação funcional dos elementos internos nos edifícios. Então todas as obras que tenham valor, desde fragmentos do período paleolítico até os grandes monumentos arquitetônicos, devem seguir a instrução de restauro descrita nessa Carta (MIP, 1972).

Em 1980, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – ICOMOS lançou a Carta de Burra que permite a reconstrução de partes, mediante consulta prévia aos dados e informações existentes, distinguindo-as do original, fazendo a documentação das alterações realizadas. Está descrita em 28 artigos, e divide-se em quatro categorias: definições; conservação; preservação; e restauração (ICOMOS, 1980). A vantagem dessa Carta é que ela cita e define mais claramente a restauração e reconstrução do bem:

Artigo 1º - “A restauração será o restabelecimento da substância de um bem em um estado anterior conhecido. A Reconstrução será o restabelecimento, com máximo de exatidão, de um estado anterior conhecido; ela se distingue pela introdução na substância existente de materiais diferentes sejam novos ou antigos. A reconstrução não deve ser confundida, nem com a recriação, nem com a reconstituição hipotética, ambas excluídas do domínio regulamentado pelas presentes orientações.” (ICOMOS, 1980)

Além disso, essa Carta propiciou um leque de cuidados de várias significâncias culturais, permitindo mais preocupações com valores simbólicos, a fim de possuir mais significado do que apenas preservação das substâncias do bem. Assim, tem-se mais liberdade para readaptar as inovações de usos tecnológicos para ter acesso a qualquer ser humano.

A Conferência Geral das Nações Unidas Sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento no Rio de Janeiro, em 1992, baseada na Declaração da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, de Estocolmo (Junho 1972), procurou alcançar acordos internacionais em que se respeitem os interesses de todos e se proteja a integridade do sistema ambiental e de desenvolvimento mundial. Além disso, determina critérios para o desenvolvimento sustentável.

A Carta do Rio foi composta de 28 princípios dentre os quais o primeiro princípio estabelece: “Os seres humanos constituem o centro das preocupações relacionadas com o desenvolvimento sustentável. **“Têm direito a uma vida saudável e produtiva em harmonia com a natureza”** (ONU, 1992, p. 1) (Grifo do autor). Refere-se que o direito de todos os cidadãos é, de fato, importante para o bem social em meio da cidade e seus direitos de manifestações e produção por meio dos conhecimentos dos bens culturais. Outro princípio interessante é o nono, que especifica que os Estados intensifiquem o desenvolvimento tecnológico, com intuito de inovação, fortalecendo os conhecimentos científicos em busca de novas adaptações, difusões e transferências de tecnologias¹⁹ (ONU, 1992).

A Carta de Guatemala foi fruto de uma convenção interamericana para eliminação de todas as formas de discriminação contra as pessoas com deficiência e foi aprovada pelo Conselho Permanente da Organização dos Estados Americanos, em 28 maio 1999. A partir daí, foi promulgado o Decreto Federal nº. 3.956, de outubro de 2001, regulamentando o fim da eliminação e discriminação em qualquer caso, a fim de acabar as desigualdades sociais. Nela os Estados Partes comprometem-se a “tomar as medidas de caráter legislativo, social, educacional, trabalhista, ou de qualquer outra natureza, que sejam necessárias para eliminar a discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência e proporcionar a sua plena integração à sociedade” (MEC, 1999, p. 1).

Os Estados Partes também visam à promoção de

“[...] integração na prestação ou fornecimento de bens, serviços, instalações, programas e atividades, tais como o emprego, o transporte, as comunicações, a habitação, o lazer, a educação, o

¹⁹ O princípio mencionado se refere às ajudas técnicas, conforme o Decreto Federal nº. 5.296/2004, que visa o capítulo VII Das Ajudas Técnicas.

esporte, o acesso à justiça e aos serviços policiais e às atividades políticas e de administração (MEC, 1999, p. 4).

Além disso, o mais importante desse documento para atender a pessoas com deficiência sensorial são as medidas no sentido de que os edifícios, os veículos, o transporte e a comunicação lhes deem acesso (MEC, 1999).

1.4. O Largo do Carmo

A área do Largo do Carmo do Bairro do Santo Antônio, da Cidade do Recife – PE, foi escolhida por apresentar diversidade de elementos patrimonialmente culturais. É um sítio tombado que possui um fluxo de pessoas e veículos intenso, o que propicia maiores possibilidades de estudo da área.

O trabalho de adequação de acessibilidade desenvolvido pela Prefeitura da cidade vem renovando a paisagem urbana histórica do local. Contudo, essa ação, ganha reconhecimento pela importância da valorização do ser humano, mostrando-se uma renovação urbana voltada para os direitos humanos.

Portanto, o estudo de caso foi feito para exemplificar a avaliação do conflito entre a autenticidade e a acessibilidade urbana neste sítio, contribuindo para a compreensão do processo em todas as áreas tombadas na Cidade do Recife.

1.4.1. História do Largo do Carmo

Durante os primeiros séculos da colonização portuguesa, o bairro de Santo Antônio era composto por casas de pescadores, popularizado como Ilha dos Navios, devido às embarcações, a serem reparadas, quando atracavam no Porto do Recife, no bairro vizinho. No início do século XVII, o bairro atualmente conhecido como Santo Antônio, era conhecido como Ilha de Antônio Vaz.

No período entre 1630 a 1654, durante a ocupação holandesa, o conde Maurício de Nassau morou no Bairro de Santo Antônio e propiciou o desenvolvimento urbano daquela época, quando fundou a vila. Em 1644, construiu uma ponte ligando o Bairro da Boa Vista para facilitar o acesso à sua residência, situada no Bairro de Santo Antônio. Atualmente, tal residência é uma das partes do complexo do Convento do Carmo. (VAINSENCHER, 2006).

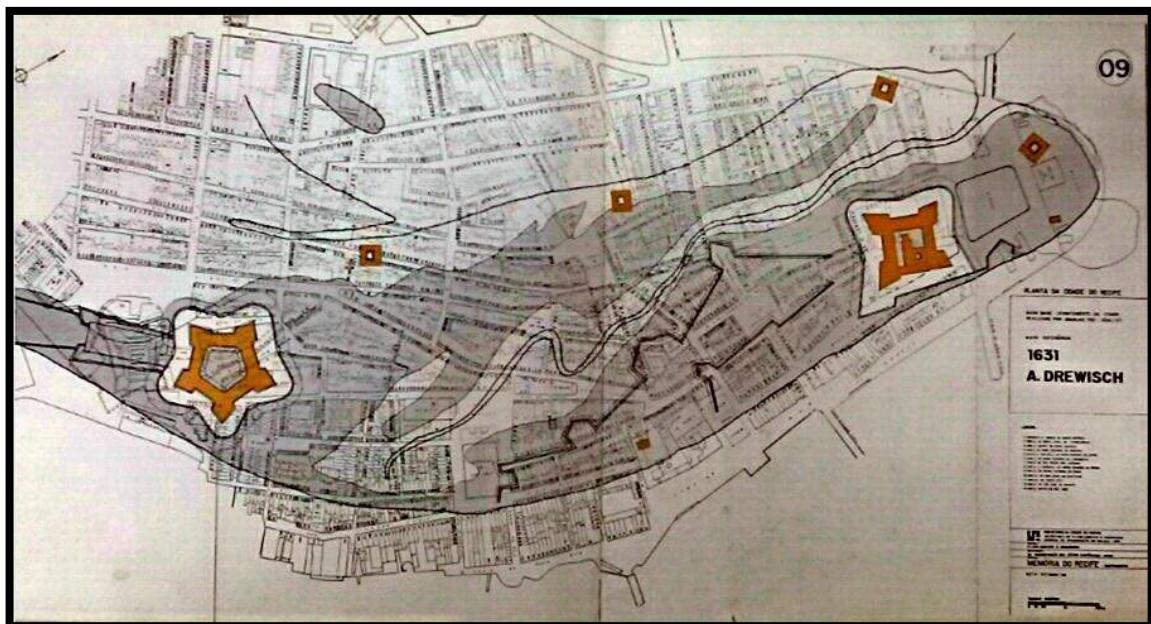


Figura 2 - Mapa do Bairro do Santo Antônio em 1631. Atlas Histórico e Cartográfico do Recife. MENEZES. 1988.

Em 1648, a urbanização promovida pelo Conde, de acordo com mapa de Cornélio Golijath, resultou na delimitação das primeiras quadras do Bairro de Santo Antônio, onde muitas permanecem até hoje com a mesma configuração. Quanto ao Largo do Carmo, ocorreu seu loteamento, parcelamento e construção após o local ser aterrado. Os mapas a seguir mostram as configurações do Bairro, antes e depois do aterramento (MENEZES, 1988, p. 51).

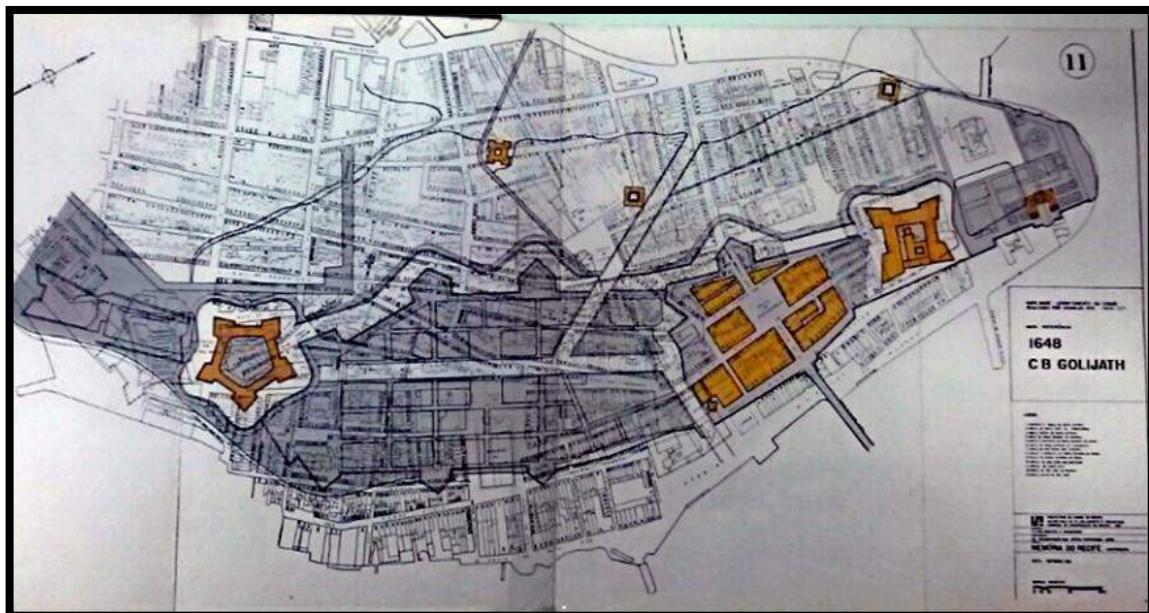


Figura 3 - Mapa do Bairro do Santo Antônio em 1648. Atlas Histórico e Cartográfico do Recife. MENEZES. 1988.

Em 1739, a área do Carmo foi reocupada, definindo-se um arruado, e, posteriormente doada pelo Conde Nassau aos carmelitas (MENEZES, 1988).



Figura 4 - Mapa do Bairro do Santo Antônio em 1648. Atlas Histórico e Cartográfico do Recife. MENEZES. 1988.

O Bairro de Santo Antônio se desenvolveu em relação ao que era em 1739 devido a construção de ruas estreitas e casarios de mais de dois pavimentos, como mostra a figura abaixo, o edifício situado próximo à Igreja do Carmo (MENEZES, 1988).



Figura 5 - Cromolitografia de L. Krause Carla. Páteo do Carmo. Bairro do Santo Antônio.

1.4.2. O Bairro de Santo Antônio

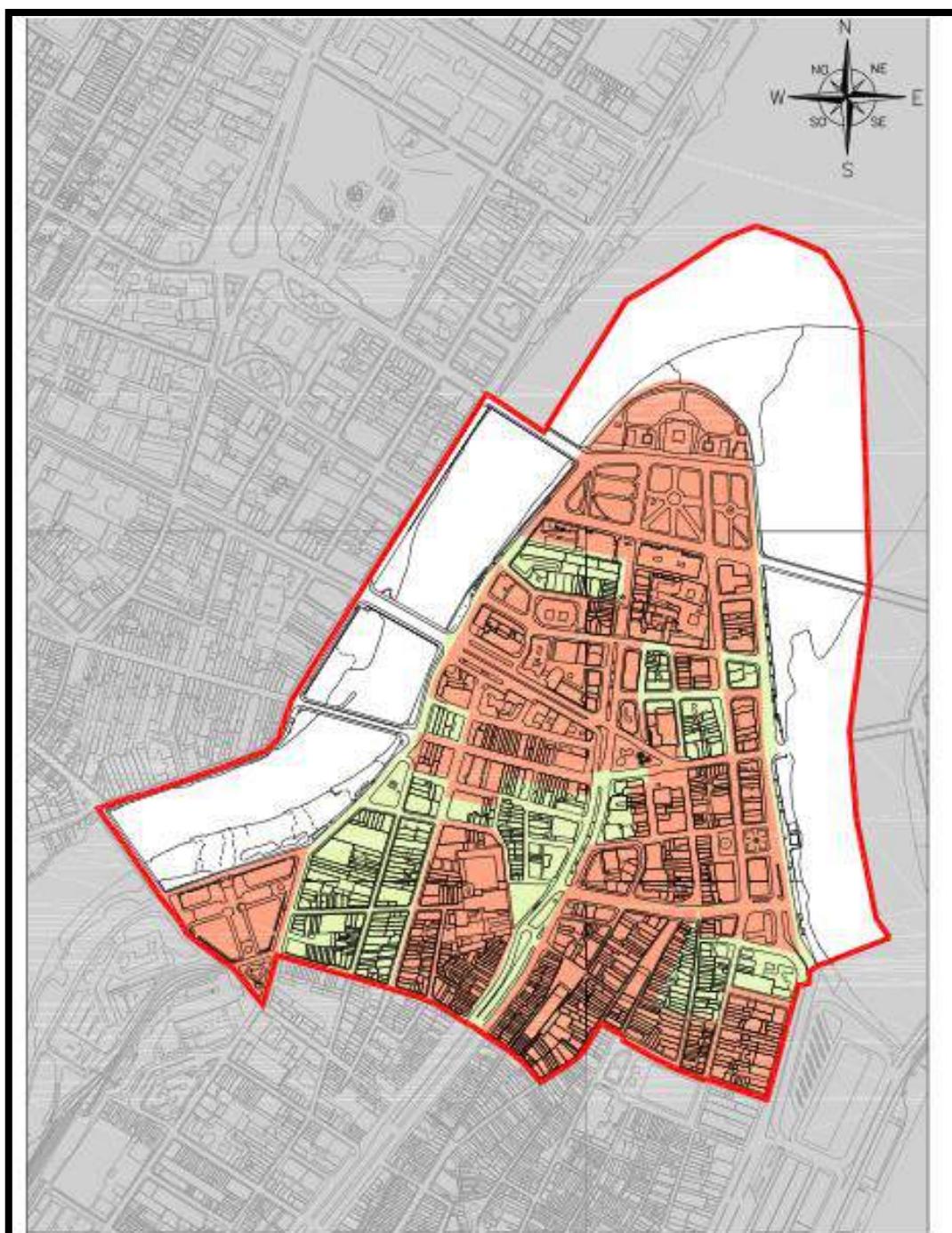
Na revisão do Plano Diretor de 2008, o município foi dividido territorialmente compreendendo aspectos físico, biológico, social e econômico, bem como de uso e apropriação da cidade. No macrozoneamento, na seção II do artigo 89 da Lei Municipal nº. 17.511 de 29 de dezembro de 2008 (RECIFE, 2008), foram estabelecidas duas macrozonas: Macrozona do Ambiente Construído (MAC) e Macrozona do Ambiente Natural (MAN). A MAC é definida como ambiente com diversidades de formas de apropriação e ocupação especial. A MAN é definida como ambiente de áreas verdes, cursos e corpos d'água, onde a principal característica é a presença da água.

No art. 91, a delimitação da MAC é estabelecida por características, tais como: “a valorização, a conservação, a adequação e organização do espaço edificado da cidade (RECIFE, 2008, p. 10)”.

Na seção III, o zoneamento divide a cidade do Recife em três Zonas de Ambiente Construído – ZAC e em quatro zonas de Ambiente Natural – ZAN.

Quanto às ZACS, o art. 96 estabelece a subdivisão em: Zona de Ambiente Construído de Ocupação Restrita - ZAC Restrita, Zona de Ambiente Construído de Ocupação Moderada - ZAC Moderada e Zona de Ambiente Construído de Ocupação Controlada. O bairro de Santo Antônio se situa na ZAC Moderada que é “caracterizada por ocupação diversificada e facilidade de acessos, objetivando moderar a ocupação, com potencialidade para novos padrões de adensamento, observando-se a capacidade das infraestruturas locais” (RECIFE, 2008, p. 11). Ou seja, é um estudo complexo que engloba o foco da acessibilidade urbanística e arquitetônica.

Figura 6 - ANEXO A - Mapa da UNIBASE com zonas do Bairro de Santo Antônio. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



Fonte: UNIBASE - Empresa de Urbanização do Recife, Prefeitura do Recife. s/data.
ESIG - Informações Geográficas do Recife, Prefeitura do Recife, 2013.

Legenda: Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio
Histórico - Cultural - ZEPH

Setor de Preservação Rigorosa - SPR

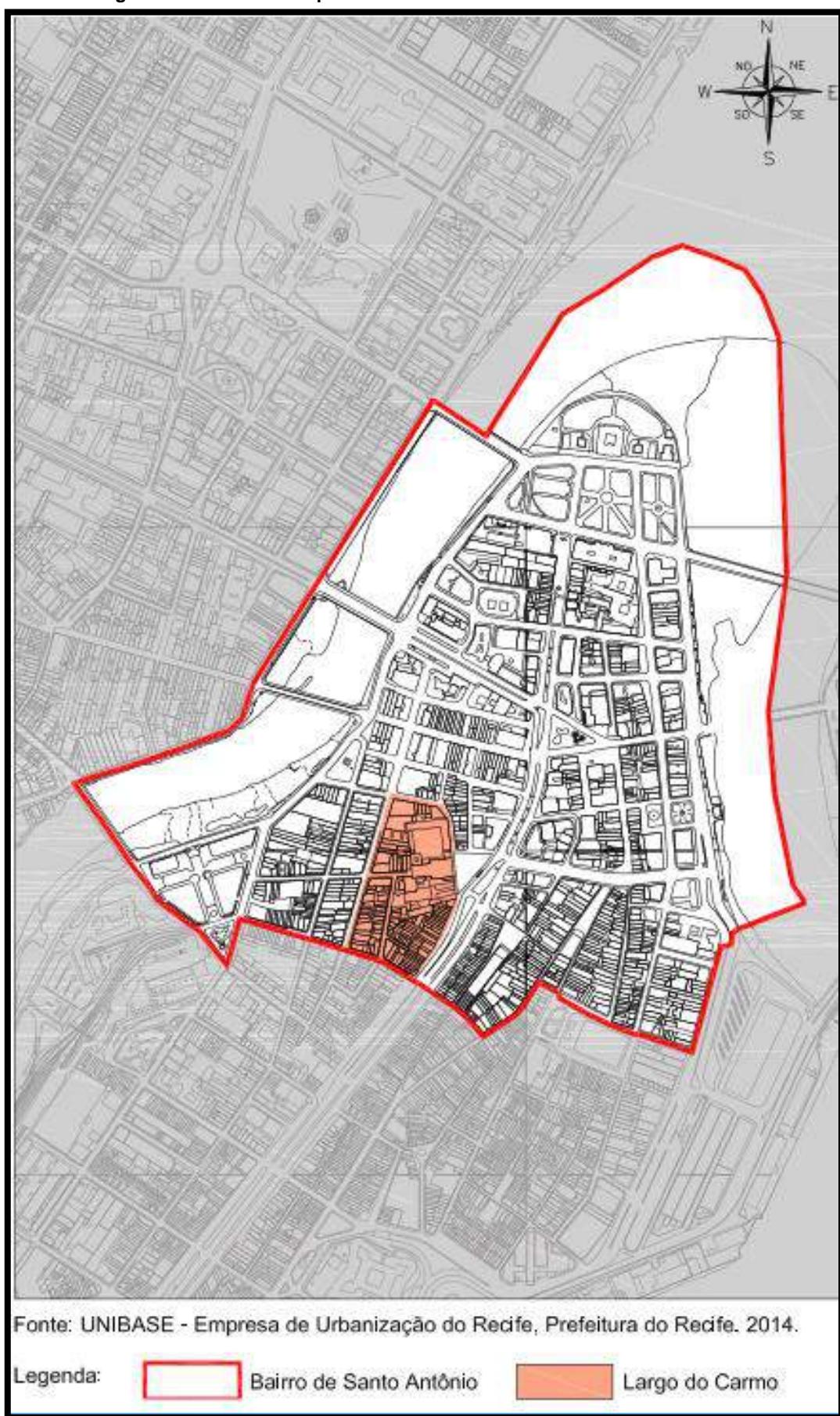
Setor de Preservação Ambiental - SPA

2.4.2.1. Características físico-territoriais, abrangendo os bairros limítrofes

O bairro possui 285 habitantes e uma área territorial contém 81 hectares. Está situada na RPA 1 e a microrregião é 1.2. (CONDEPE/ FIDEM, 2011).

O bairro de Santo Antônio só se limita diretamente com o Bairro de São José, o rio Capibaribe e com as águas resultantes da confluência deste com o rio Beberibe. Santo Antônio interliga-se com outros bairros através de pontes que são: a 6 de Março (antiga Ponte Velha); a da Boa Vista, a de Santa Isabel; Duarte Coelho; a de Buarque de Macedo e a de Maurício de Nassau, que estabelecem as ligações com os bairros dos Coelhos, da Boa Vista, de Santo Amaro e do Recife.

Figura 7 - ANEXO B - Mapa de UNIBASE do Bairro de Santo Antônio. 2014.



A área (Largo do Carmo) está localizada ao sudoeste do Bairro do Santo Antônio e está situada contigua à Avenida Dantas Barreto e posterior à Rua da Palma, sendo perpendicular à Av. Nossa Senhora do Carmo. A área está próxima à Casa da Cultura e à ponte da Boa da Vista.

2.4.2.2. O bairro e as leis pertinentes ao local

Na Rua das Flores, há um imóvel considerado de valor cultural, situado na esquina com a Rua da Palma. Trata-se de um Imóvel Especial de Preservação. A unidade do IEP é nº. 189 e o endereço do imóvel é Rua das Flores, nº. 129 do Bairro de Santo Antônio.

Art. 121 Os Imóveis Especiais de Preservação - IEP são aqueles exemplares isolados de arquitetura significativa para o patrimônio histórico, artístico ou cultural da cidade do Recife, cuja proteção é dever do Município e da comunidade, nos termos da Constituição Federal e da Lei Orgânica Municipal (RECIFE, 2008, p. 13).

No artigo 123 desta lei, o imóvel tombado como IEP enquadra-se na classificação que considera os seguintes aspectos: referência histórico-cultural; importância para a preservação da paisagem e da memória urbana; importância para a manutenção da identidade do bairro; valor estético formal ou de uso social, relacionado com a significação para a coletividade; e, representatividade da memória arquitetônica, paisagística e urbanística dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX.

Tais imóveis são regulamentados pelas legislações seguintes, que definem exigências em termos de parâmetros urbanísticos dos imóveis especiais tanto IEPs quanto Imóveis de Proteção de Áreas Verdes – IPAUs.

Representado na tabela a seguir, temos cronologicamente as legislações municipais relacionadas à preservação do patrimônio:

Quadro 6 - Legislações municipais de preservação do Recife.

Legislação Municipal de Recife		
1981	Lei Municipal nº. 13.957	Preservação de Sítios Históricos.
1996	Lei Municipal nº. 16.176	Estabelece a Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Recife.
1996	Lei Municipal nº. 16.159	Dispõe sobre os Imóveis Especiais de Preservação - IEPS e os Imóveis de Proteção de Área Verde - IPAVS, dispostos no espaço urbano do Recife.
1996	Decreto Municipal nº. 17.323	Regulamenta o processo de classificação dos Imóveis Especiais de Preservação-IEPs.
1997	Lei Municipal nº. 16.284	Define os Imóveis Especiais de Preservação - IEP, situados no Município do Recife, estabelece as condições de preservação, assegura compensações e estímulos e dá outras providências
1997	Lei Municipal nº. 16.292	Regula as atividades de Edificações e Instalações, no Município do Recife, e dá outras providências.
2001	Lei Municipal nº. 16.648	Dispõe sobre a confecção de maquetes dos prédios públicos e privados que tenha valor histórico ou arquitetônico.
2002	Lei Municipal nº. 16.882	Estabelece normas gerais e providências básicas para garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência [1] aos serviços e espaços públicos na cidade do Recife.
2003	Lei nº. 16.890	Altera a seção IV do capítulo II da Lei nº 16.292, de 29 de janeiro de 1997 – Lei de Edificações e Instalações na Cidade do Recife.
2004	Decreto Municipal nº. 20.604	Regulamenta a Lei nº. 16.890, de agosto de 2003, que altera a seção IV do capítulo II, título IV da Lei nº. 16.292, de 29 de janeiro de 1997 – Lei de Edificações e Instalações na cidade do Recife, consolida normas de construção, manutenção e recuperação dos passeios públicos ou calçadas.
2005	Lei Municipal nº. 17.116	Dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento, para idosos, na cidade do Recife.
2006	Decreto Municipal nº. 21.761	Regulamenta a Lei Municipal nº. 17.116/2005 quanto à utilização, por pessoa idosa, de estacionamentos públicos rotativos, denominados Zona Azul, situados nas vias urbanas do Município do Recife.
2007	Lei Municipal nº. 17.298	Dispõe sobre a reserva de vagas nos estacionamentos para veículos que transportam gestantes e mães com crianças de colo de até 02 anos de idade.
2014	Lei Municipal nº. 18.046	Regulamente a Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural - ZEPH 08 – Boa Vista, instituindo o Plano Específico para os Setores de Preservação Ambiental (SPA), de acordo com o estabelecido nos artigos 103, II, 115, 117 c/c C/C 147, I "I", 193, XII, e 194, da Lei Municipal nº 17.511/2008, e dá outras providências.

[1] Manteve-se a expressão utilizada na época da Lei. Ela foi substituída por “pessoas com deficiência”.

2. METODOLOGIA

Os objetivos formulados para esse trabalho dissertativo serviram de guia para formulação da metodologia. Relacionar duas grandes áreas de estudo que pertencem a campos teórico-metodológicos diferentes – de um lado, a conservação do patrimônio cultural de uma área urbanística; de outro lado, a acessibilidade ao meio físico, que afeta diretamente a pessoa com deficiência que deseje usufruir desse patrimônio – põe em realce contradições e conflitos que devem estar refletidos na abordagem metodológica escolhida. A conservação implica considerar os riscos à integridade e à autenticidade do patrimônio cultural considerado, pondo em destaque a significância que lhe é atribuída; a acessibilidade implica considerar ampla oportunidade de acesso a esse patrimônio e destaca o direito universal dos cidadãos, tenham ou não algum tipo de deficiência. A abordagem dialética se impôs como um caminho metodológico para guiar a escolha de procedimentos que permitam gerar evidências, em detalhes, para as reflexões pretendidas, a partir do exame de diferentes aspectos do objeto de estudo considerado: acesso ao patrimônio cultural urbanístico e arquitetônico de pessoas com deficiência.

Um conflito social surge quando valores e perspectivas divergentes se contrapõem, ao serem assumidos e defendidos por diferentes agrupamentos sociais; valores são construções coletivas, que se configuram paulatinamente e vão depender do grau de significância que é atribuído a uma situação ou a um objeto social considerado; um valor também pode mudar, a depender da alteração de significância atribuída. A significância, por sua vez, é inferida por regras sociais formuladas. Assim, por exemplo, é possível supor que o direito de acesso ao patrimônio cultural tem relevante significância para um grupo social que busca meios e procedimentos de tornar esse acesso efetivo universalmente; por outro lado, esse direito tem baixa significância para o grupo social que não admite qualquer interferência no patrimônio de modo a torná-lo acessível; para este grupo, entretanto, infere-se alta relevância à autenticidade do patrimônio.

Nuances da questão, como graus de significâncias variáveis, tipo de interferência, momento histórico em que são tratadas essas tensões – conquistas já alcançadas por diferentes grupos sociais, instrumentos, materiais e procedimentos disponíveis para

intervenção, entre outros – são aspectos que tornam a questão aqui examinada mais complexa. Quanto à significância, é alterada por esses mesmos aspectos, num jogo dialético de forças que a tensionam. Por exemplo, a ampliação do acesso ao patrimônio, tornando-o mais compartilhado, pode reforçar o valor que lhe é atribuído e, em decorrência, pode torná-lo mais sustentável, ou seja, mais duradouro para ser usufruído por gerações futuras. A abordagem dialética parece adequada ao tratamento dessas questões, na medida em que as evidências revelam a contradição entre a proteção do patrimônio e a busca de soluções para o acesso de todos os cidadãos às riquezas culturais, especificamente, no caso, ao patrimônio histórico.

A fim de construir os dados que possam servir de suporte para o exame aqui pretendido, três procedimentos foram planejados neste trabalho dissertativo: (1) um estudo que aborda reflexões e depoimentos de três segmentos sociais que lidam com acessibilidade ao patrimônio cultural – pessoas com deficiências, arquitetos autônomos e funcionários públicos – que foram estimulados por questões específicas de questionários para apreensão de suas vivências ou experiências profissionais quanto a esse tema; (2) levantamento detalhado das condições de acessibilidade urbanísticas com fichas de avaliação específicas, elaboradas por Lanchoti em 2005; (3) construção da matriz de autenticidade e acessibilidade, baseada no modelo de Luís Oscar Ferreira em 2011, para cada um dos três imóveis tombados nessa área: Igreja da Ordem Terceira do Carmo, a Basílica Nossa Senhora do Carmo e o imóvel número 129 da Rua das Flores, que é considerado um Imóvel Especial de Preservação - IEP nº 59. A construção de cada matriz segue uma sequência de passos, a saber: preenchimento da tabela de autenticidade (*Nara-grid*), de acordo com o modelo de Koenraad van Balen (2008); avaliação das condições de acessibilidade às três edificações tombadas a partir das normas brasileiras de acessibilidade e do *check-list* de Lanchoti (2005), ficha específica sobre acesso aos lotes; e, finalmente, o preenchimento da matriz. Os procedimentos (2) e (3) compõem o estudo de caso – o entorno do Carmo, no bairro de Santo Antônio da cidade de Recife.

2.1. Estudo comprendendo três segmentos sociais: pessoas com deficiência, arquitetos autônomos e funcionários públicos

As reflexões e depoimentos dos três segmentos sociais foram obtidos por meio de questionário, específico para cada segmento, para apreensão de suas vivências ou experiências profissionais quanto ao tema da acessibilidade.

Nos três casos, os participantes foram pessoas voluntárias, convidadas, e que se dispuseram a responder ao questionário, colaborando assim com a realização deste trabalho dissertativo. Esse tipo de participação por meio de convite traz algumas limitações aos resultados na medida em que não se pode generalizá-los ao conjunto da população, pois não se trata de uma amostra representativa dos segmentos sociais investigados.

2.1.1. O segmento das pessoas com deficiência

A participação desse segmento na pesquisa permitiu conhecer suas dificuldades na acessibilidade urbana. Nesse caso, os dados foram conseguidos por meio do COMUD (Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência); do CONED (Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência); da SEAD (Superintendência Estadual de Apoio à Pessoa com Deficiência); e por meio de redes sociais, onde se divulgou a pesquisa e se pediu a participação de pessoas conhecidas com alguma deficiência; a estas pessoas também se pediu a colaboração para divulgar a pesquisa. O COMUD, o CONED e a SEAD possuem cadastros de endereços eletrônicos, o que facilitou muito a divulgação da pesquisa e o convite para responder ao questionário que se encontrava em um endereço indicado na internet. Nesse segmento, 31 pessoas que possuíam deficiências de várias naturezas (física ou mobilidade reduzida, deficiência visual, baixa visão e deficiência auditiva) responderam ao questionário.

O questionário proposto para as pessoas com deficiência foi composto de uma pergunta inicial sobre qual era a sua deficiência e oito questões objetivas, algumas das quais solicitavam apenas a marcação de “sim” ou “não”. Uma das questões pedia ao participante para assinalar um ou vários itens de não acessibilidade das ruas do entorno do Carmo, em um total de 15 itens apresentados (Apêndice A). A frequência de respostas dos participantes foi quantificada para cada questão.

2.1.2. O segmento dos profissionais autônomos de arquitetura e urbanismo

Com este segmento, buscou-se conhecer as lacunas de informação dos profissionais quanto à acessibilidade da pessoa com deficiência e a falta de conhecimento técnico especializado sobre esse tema. A participação de 55 arquitetos e urbanistas autônomos que exercem sua profissão no Recife foi conseguida por meio das redes sociais nas quais se divulgou a pesquisa e se indicou o endereço da internet onde se encontrava o questionário específico a ser respondido. Mensagens eletrônicas também foram enviadas a arquitetos conhecidos, solicitando participação e divulgação da pesquisa junto a outros arquitetos de suas redes de contatos.

O questionário respondido pelos arquitetos foi composto de cinco perguntas, sendo quatro com respostas para as quais o respondente assinalava a opção escolhida, e apenas uma questão de resposta aberta. Nesta questão se solicitava a indicação de duas medidas necessárias, segundo os entrevistados, para a melhoria do conhecimento técnico sobre acessibilidade (Apêndice B).

As quatro primeiras questões receberam um tratamento quantitativo: foi calculada a frequência de cada item respondido para cada uma das perguntas. No caso da questão aberta, a de número 5, as respostas de todos os sujeitos (54 dos 55 arquitetos responderam; apenas um ignorou a pergunta) foram transcritas e analisadas qualitativamente. As transcrições de todas as respostas a essa questão compuseram um só texto, tendo-se, contudo, o cuidado de indicar a resposta de cada sujeito por meio de seu número identificador. Esse texto foi submetido ao software Alceste (IMAGE, 2010), que permitiu o tratamento de dados textuais. Através do cálculo das frequências das palavras (presenças e ausências), o Alceste extraiu as palavras mais significativas (teste do Khi²) que foram em seguida agrupadas em classes (classificação hierárquica descendente). Esses agrupamentos basearam-se na proximidade contextual, ou seja, foram agrupadas as palavras que significativamente foram mencionadas uma próxima à outra. O software possibilitou ao pesquisador interpretar as possíveis relações entre classes. As categorias de análise foram, portanto, construídas *a posteriori* com base na organização fornecida por esse instrumento.

2.1.3. O segmento dos funcionários públicos

Apenas os funcionários públicos que atuam na área de patrimônio foram convidados a responder ao questionário específico elaborado para esse segmento. Com estes participantes, buscou-se conhecer as lacunas de sua formação profissional e conhecimento técnico especializado sobre acessibilidade da pessoa com deficiência, bem como seu envolvimento institucional para assessorar e adotar soluções de acessibilidade em meio físico ao patrimônio cultural. Também se buscou informação sobre a participação de pessoas com deficiência ou membros de entidades, movimentos ou associações relacionadas ao direito das pessoas com deficiência, nos processos de intervenção que visavam à acessibilidade, assegurando ampla participação social.

O convite à participação desse segmento foi feito por e-mail a pessoas conhecidas ou pessoas conhecidas de conhecidos que trabalhavam no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN-PE); na Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE); ou na Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC-Recife). Também houve divulgação da pesquisa nas redes sociais, do mesmo modo como tinha sido feito para os outros segmentos. Apenas nove funcionários responderam ao questionário, apesar de o convite ter sido renovado diversas vezes.

O questionário foi composto de oito questões, além da parte inicial de identificação do respondente. Sete delas apresentavam respostas para se assinalar uma opção; cinco foram do tipo “sim”, “não”, uma das quais com espaço para informações adicionais, caso a opção escolhida tivesse sido “sim”. Outras duas questões apresentavam quatro opções de respostas, uma das quais com espaço para comentário, se desejado. Apenas a questão 8^a solicitava uma resposta aberta, em que se pedia uma justificativa, caso a resposta anterior tivesse sido não concordar em proporcionar acessibilidade ao patrimônio, em face de sua autenticidade (Apêndice C).

2.2. Condições de acessibilidade urbanísticas do entorno do Carmo, no bairro de Santo Antônio do Recife

O exame das condições de acessibilidade do entorno do Carmo foi realizado com o auxílio das fichas de avaliação elaboradas por Lanchoti (2005), que permitem a caracterização do ambiente pesquisado e o levantamento de informações necessárias para três tipos de mobilidade²⁰: na circulação urbana; acesso ao mobiliário urbano; e acesso aos modos de transporte. Cada um deles é examinado sob alguns aspectos, tais como deslocamento, dimensionamento, material e manutenção. Esses aspectos são apresentados em detalhes, organizados em uma escala de valores de um a quatro pontos, sendo o valor quatro a condição mais favorável à acessibilidade (Fichas de Avaliação – Anexos de D a N). A ficha do autor que avalia o acesso aos lotes será usada em conjunto com outros instrumentos no exame de acessibilidade aos três monumentos históricos, que integram o entorno do Carmo (Mobilidade no acesso aos lotes – capítulo 4, tópico 4.3).

A caracterização do ambiente pesquisado é descrita em trecho de mapa UNIBASE para localizar cada rota examinada. Contém a(s) rua(s) que compõe(m) a rota, os dados de uso e de ocupação do solo e os símbolos dos mobiliários urbanos.

A mobilidade na circulação urbana é avaliada em 14 detalhes; se cada um deles obtiver quatro pontos, o total máximo obtido será 56 pontos. Isso significa uma condição muito favorável à acessibilidade. Exemplos de detalhes que são examinados: declividade transversal da calçada; aderência do material utilizado no piso; manutenção do piso; informações para o deslocamento; travessia de pedestre de uma calçada para outra; etc. A declividade das calçadas, dos rebaixamentos de calçadas, das rampas e das pontes foi medida com o auxílio de um clinômetro;

²⁰ Foi usada a palavra “mobilidade” preservando-se a terminologia do autor da proposta.

Figura 8 - Anexo E – Percurso Leste 1 – Rota 2. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.

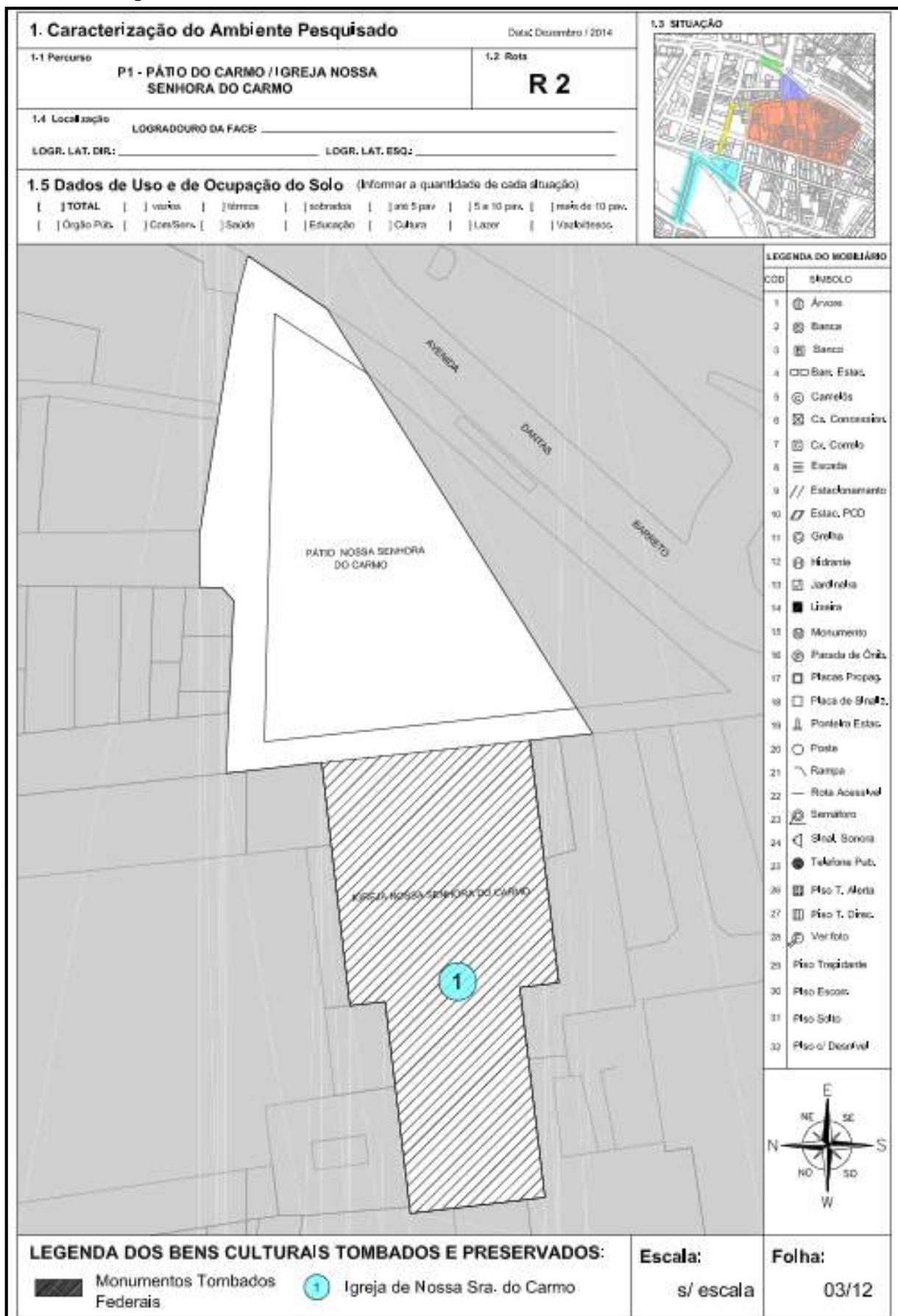


Figura 9 - Clinômetro para medição de declividade. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.



Também se buscou realizar um registro fotográfico de modo a ilustrar vários itens avaliados. Abaixo é mostrada uma foto com o assentamento de pedras portuguesas em uma das ruas do entorno do Carmo.

Figura 10 - Assentamento do piso. Fonte: Marcelo Pedrosa.2013.



O acesso ao mobiliário urbano é avaliado em 11 detalhes; se cada um deles obtiver quatro pontos, o total máximo obtido será 44 pontos. Isso significa uma condição muito favorável à acessibilidade. Exemplos de detalhes que são examinados: orelhão (protetor de telefone público); correios; internet; banca de revista; abrigo de parada de ônibus; etc.

Figura 11 - Banca de revista. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.



A mobilidade nos modos de transporte é avaliada em 05 detalhes; se cada um deles obtiver quatro pontos, o total máximo obtido será 20 pontos. Isso significa uma condição muito favorável à acessibilidade. Exemplos de detalhes que são examinados: transporte coletivo adaptado para a pessoa com deficiência; informação até o acesso ao veículo; etc.

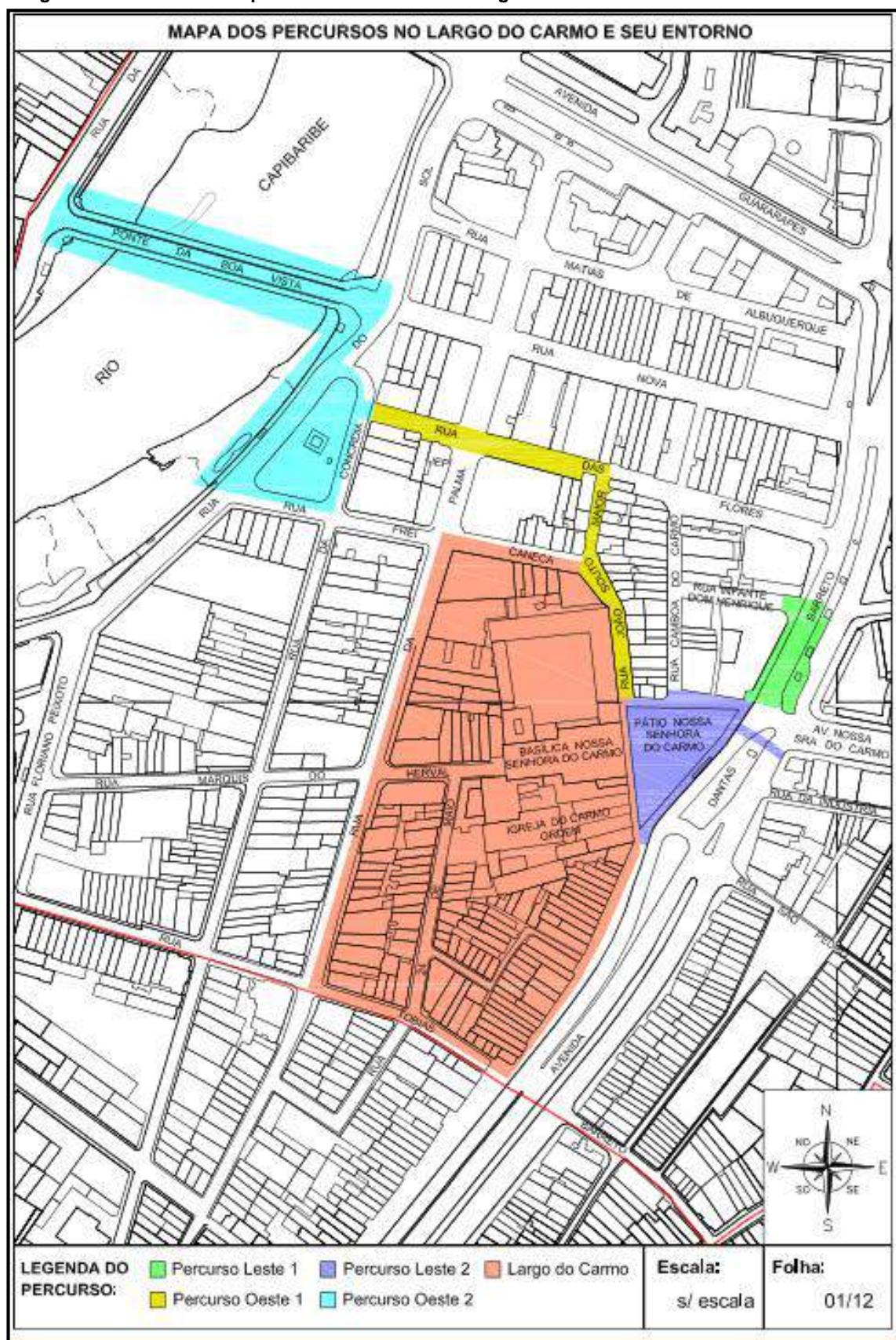
Figura 12 - Circulação adicional da vaga acessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.



2.2.1. Percursos e rotas selecionados para esse estudo

Foram selecionados quatro percursos que dão acesso ao Largo do Carmo de pontos distintos da cidade (Percorso Leste 1 e 2; e Percorso Oeste 1 e 2). Em cada um deles, foram escolhidas algumas rotas, num total de 11 rotas.

Figura 13 - Anexo C – Os percursos e as rotas no Largo do Carmo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Percorso Leste 1: A partir da Av. Dantas Barreto, atravessando o Pátio do Carmo, para acesso às duas igrejas, Ordem Terceira do Carmo e Basílica Nossa Senhora do Carmo. Incluem duas rotas, uma das quais, a travessia da Av. Dantas Barreto.

Rota 1: atravessa-se a Av. Dantas Barreto e o Pátio do Carmo, até alcançar a Igreja da Ordem Terceira do Carmo (Anexo D).

Rota 2: parte-se do Pátio do Carmo, próximo à equina da Av. Dantas Barreto, passando pelas esquinas da Rua Camboa do Carmo e da Rua João Souto Maior, até alcançar a Basílica Nossa Senhora do Carmo (Anexo E).

Percorso Leste 2: interliga a Estação BRT Nossa Senhora do Carmo ao Pátio do Carmo.

Rota 3: inicia-se na Estação Nossa Senhora do Carmo (estação do BRT que está sendo construída sobre o canteiro central da Avenida Dantas Barreto), segue pela travessia da Avenida Dantas Barreto que chega na calçada interligada ao Pátio do Carmo (Anexo F).

Percorso Oeste 1: interliga a rua das Flores, desde seu início, próximo à praça Joaquim Nabuco, ao Pátio do Carmo.

Rota 4: inicia-se na rua das Flores, próximo à praça Joaquim Nabuco, seguindo a calçada do lado esquerdo do trecho onde há leito carroçável até a esquina da Rua da Palma (Anexo G).

Rota 5: inicia-se na rua das Flores, próximo à praça Joaquim Nabuco, seguindo a calçada do lado direito do trecho onde há leito carroçável até a esquina da Rua da Palma (Anexo H).

Rota 6: Rua das Flores, trecho de via de pedestre, iniciando desde a travessia da Rua da Palma, até a esquina da Rua João Souto Maior (Anexo I).

Rota 7: inicia-se na esquina da Rua das Flores com a Rua João Souto Maior, caminha toda esta rua até alcançar o Pátio do Carmo (Anexo J).

Percorso Oeste 2: A partir da Ponte da Boa Vista, do lado do Bairro da Boa Vista, até a Praça Joaquim Nabuco, no Bairro de Santo Antônio.

Rota 8: inicia-se na ponte da Boa Vista, esquina com a Rua da Aurora, do lado esquerdo, em direção à Rua do Sol, e caminha ao longo da ponte; continua com a travessia da Rua Nova em direção à Praça Joaquim Nabuco (Anexo K).

Rota 9: inicia-se na ponte da Boa Vista, esquina com a Rua da Aurora, do lado direito, em direção à Rua Floriano Peixoto, e caminha ao longo da ponte (Anexo L).

Rota 10: inicia-se na ponte da Boa Vista, esquina com a Rua Floriano Peixoto, e alcança a parada de ônibus do lado oposto à Praça Joaquim Nabuco (Anexo M).

Rota 11: travessia da Rua Floriano Peixoto em direção à Praça Joaquim Nabuco; contornando esta praça e seguindo a travessia da Rua da Concórdia até chegar à Rua das Flores (Anexo N).

2.3. Construção da matriz de autenticidade e acessibilidade

A matriz de Luís Oscar Ferreira (2011) foi elaborada para avaliar a autenticidade de um patrimônio e sua adequação à acessibilidade. O autor tomou como base a tabela da autenticidade (*Nara-Grid*) de Koenraad van Balen (2008), pesquisador do Centro de Conservação Internacional de Raymond Lemaire - R.L.I.C.C²¹, que especifica “aspectos” e “dimensões” de autenticidade de um patrimônio, baseados no Artigo 13 do Documento de Nara (1994). Historicamente, este documento foi redigido após 30 anos transcorridos da carta de Veneza, datada de 1964, que orienta o trabalho de conservação e restauração de monumentos e sítios.

²¹ The Raymond Lemaire International Centre for Conservation.

A inovação introduzida por Ferreira (2011) caracteriza-se pelo esforço de relacionar autenticidade e acessibilidade, esta avaliada a partir da adequação à acessibilidade de Aíla Oliveira; Seguin Dias A. BINS ELY e Vera Helena Moro que que, por sua vez, prepararam o roteiro com base na Norma Brasileira nº 9050/2004 (NBR 9050/04). A Matriz de Ferreira, entretanto, não prescinde do uso da Tabela da autenticidade (*Nara-Grid*); ela continua sendo usada como instrumento de avaliação de autenticidade do patrimônio.

No presente trabalho, a análise dos três imóveis tombados no entorno do Carmo foi estruturada com base no procedimento de Ferreira (2011). Entretanto, foram feitos alguns ajustes e acrescentados alguns detalhes à Matriz com itens relacionados à avaliação da acessibilidade advindos do *check-list* da acessibilidade urbanística de Lanchoti (2005) e das normas brasileiras sobre acessibilidade. Assim, seguiu-se o roteiro indicado abaixo:

- uso da Tabela da Autenticidade (*Nara-Grid*);
- avaliação das condições de acessibilidade às três edificações tombadas a partir do *check-list* de Lanchoti (2005) – a ficha específica de Mobilidade no acesso aos lotes;
- avaliação da acessibilidade arquitetônica, no interior da edificação, utilizando-se a planta baixa do imóvel para verificar a rota acessível e outros detalhes, de acordo com as normas brasileiras de acessibilidade;
- finalmente, preenchimento da matriz, gerando uma visão objetiva sobre a compatibilização da autenticidade e acessibilidade

O preenchimento da tabela de autenticidade elaborada para os três patrimônios culturais – Igreja da Ordem Terceira do Carmo, a Basílica Nossa Senhora do Carmo e o imóvel número 129 da Rua das Flores (IEP nº 59) – foi baseado em documentos oficiais disponibilizados pela Prefeitura da cidade de Recife, e pelo IPHAN. São eles: (1) Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados (INBMI - Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados, 2003), módulo 1 – Pernambuco, Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo do Recife; (2) Prefeitura do Recife, Secretaria de Finanças, DTI – Departamento de Tributos e Imobiliários; Ficha reduzida do imóvel; Igreja de Santa Tereza da Ordem Terceira do Carmo; (3) Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados (INBMI) cedido pelo IPHAN; (4) Livro Pernambuco Preservado

Histórico dos Bens Tombados em Pernambuco (SILVA, 2008); Lei Municipal nº.16.284, de 22 de janeiro de 1997, que define os IEP, situados no Município do Recife.

Aspectos (Documentação)	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística	Histórica	Social	Científica
Forma e Desenho	Como a dimensão artística pode ser percebida na Forma e Desenho da edificação?	De que maneira forma desenho relacionam-se à dimensão histórica da edificação?	De que maneira a comunidade ou grupo colaboram no sentido de preservar o bem?	De que maneira o estudo da forma e do desenho da edificação colabora na compreensão do tipo ou estilo arquitetônico do bem garantindo sua preservação?
Materiais e Substância	Qual a contribuição dos materiais e substância da edificação para sua dimensão artística?	De que maneira os materiais expressam o momento ou momentos históricos presentes na edificação?	De que maneira os materiais existentes e a substância do bem reforçam ou não a identidade com a comunidade ou grupo?	De que maneira as pesquisas científicas colaboram com a preservação do bem?
Uso e Função	De que maneira pode-se relacionar o uso e a função da edificação à sua dimensão artística?	Como uso e função podem ser interpretados e representam a dimensão histórica do bem?	De que maneira a edificação é utilizada pela comunidade ou grupo reforçando ou não seu sentimento de identidade?	De que maneira o estudo do uso e da função do bem colaboram para a compreensão do tipo ou estilo arquitetônico?
Tradições e Técnicas	De que maneira as Tradições, técnicas e habilidade dos artesãos participam da dimensão artística da edificação?	Como os aspectos da técnica, das tradições contribuem para a compreensão da dimensão histórica e a ela se relacionam de modo a garantir a preservação do bem?	De que maneira a comunidade pode colaborar ou colabora para a preservação de técnicas e tradições presentes no bem?	De que maneira as investigações das técnicas e materiais presentes no bem contribui para sua preservação?
Localização e Espaço	Como a localização e a área de localização da edificação contribuem para sua dimensão artística?	Como a compreensão da relação do bem com seu entorno bem como com sua própria dimensão histórica pode garantir sua preservação?	De que maneira a comunidade pode colaborar ou colabora na preservação do sítio e na garantia de seu acesso?	De que maneira a investigação da localização e situação do bem podem colaborar com sua preservação ou de outros bens?
Espírito e Sentimento	De que maneira a dimensão artística do bem interfere/influencia sua relação com aspectos como sentimento e espírito reforçando a sua identidade?	De que maneira a dimensão histórica do bem compõem seus os aspectos de identidade com a comunidade por meio de laços de sentimento e espírito?	De que maneira a comunidade ou grupo se relaciona com o bem e qual a sua importância para estes?	De que maneira os estudos científicos do bem auxiliam na compreensão de dimensões imateriais como espírito e sentimento?

Adaptada de: BALEN, Koenraad van. The Nara Grid: Na evolution Scheme based on the Nara Document on Authenticity. Association for Preservation Technology International – APT Bulletin, v. 39, nº 2/3 (2008), p.40.

Quadro 7 - Tabela da Autenticidade (Nara-Grid), (Balen, 2008).

A ficha de mobilidade no acesso aos lotes – o *check-list* de Lanchoti (2005) avalia sete detalhes; se cada um deles obtiver quatro pontos, o total máximo obtido

será 28 pontos. Isso significa uma condição muito favorável à acessibilidade. Exemplos de detalhes que são examinados: dimensionamento das aberturas; material de transição entre o lote e a circulação urbana; projeção de portas, portões e janelas para a calçada; implantação de mobiliário reduzindo à passagem livre; etc.

A acessibilidade do interior da edificação é avaliada de acordo com as normas de acessibilidade, entre elas a NBR 9050/04, NBR 15.599/ 2008, etc. Utiliza-se também a planta baixa do imóvel para verificar a rota acessível e outros detalhes que auxiliam na identificação de pontos negativos quanto à acessibilidade arquitetônica.

As intervenções para acessibilidade (IpA) foram indicadas para cada item da tabela, cruzando-se as dimensões dos patrimoniais culturais e os aspectos: forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço; e espírito e sentimento. Segue Matriz de Autenticidade e Acessibilidade (Oliveira, 2011)²²:

²² - IpA – Intervenções para a Acessibilidade.

Avaliação do impacto das intervenções para acessibilidade sobre a Autenticidade Patrimônio Arquitetônico ²¹				
Aspectos	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística	Histórica	Social	Científica
Forma e Desenho	Como as Intervenções para Acessibilidade – IpA podem alterar a dimensão artística quando se referem a alterações de Forma e Desenho da edificação?	De que maneira forma as IpA ²² podem alterar o desenho e a forma da edificação no que se refere ao valor histórico do bem?	De que maneira as IpA podem alterar as relações da comunidade ou grupo quanto a preservação da forma e do desenho do bem?	De que maneira as IpA podem interferir no estudo da forma e do desenho da edificação?
Materiais e Substância	Em que medida as IpA podem alterar materiais e substância do bem que são configuram sua dimensão artística?	De que maneira as IpA podem alterar materiais e substância que configuram a dimensão histórica do bem?	De que maneira as IpA podem alterar as relações da comunidade ou grupo com os materiais e a substância que compõem ou reforçam sua identidade do bem?	De que maneira as IpA podem interferir na preservação do bem?
Uso e Função	De que maneira as IpA alteram o uso e a função da edificação com relação à sua dimensão artística?	De que maneira as IpA podem alterar uso e função que configuram a dimensão histórica do bem?	De que maneira as IpA podem alterar a maneira como a edificação é utilizada pela comunidade ou grupo reforçando ou não seu sentimento de identidade?	De que maneira as IpA podem interferir para a compreensão do uso e da função do bem de modo a alterar a compreensão do tipo ou estilo arquitetônico do bem?
Tradições e Técnicas	De que maneira as IpA podem alterar as tradições, técnicas construtivas que configuram a dimensão artística da edificação?	De que maneira as IpA podem alterar as tradições e as técnicas que configuram a dimensão histórica do bem?	De que maneira as IpA podem alterar a forma como a comunidade se colabora para a preservação de técnicas e tradições presentes no bem?	De que maneira as IpA podem alterar ou inserir novas técnicas e novos que demandem novas pesquisas para a sua preservação?
Localização e Espaço	Como as IpA podem alterar a localização e o espaço onde se situa a edificação alterando assim a sua dimensão artística?	Como as IpA podem alterar a relação do bem com seu entorno de modo a interferir com sua dimensão histórica?	De que maneira as IpA podem alterar a forma como a comunidade colabora na preservação do sítio e na garantia de seu acesso?	De que maneira as IpA podem alterar ou exigir investigações sobre a localização e situação do bem de modo a garantir a preservação do bem?
Espírito e Sentimento	De que maneira as IpA podem alterar o espírito e o sentimento do lugar que configuram a sua dimensão artística?	De que maneira as IpA podem alterar espírito e sentimento que configuram a dimensão histórica do bem?	De que maneira as IpA podem alterar a forma como a comunidade ou grupo se relacionam com o bem?	De que maneira as IpA podem alterar as dimensões imateriais como espírito e sentimento identificadas nos estudos científicos?

Figura 14 - Matriz de acessibilidade e autenticidade elaborada por Ferreira de 2011.

3. RESULTADOS

Problematizar o tema *acessibilidade ao patrimônio cultural para pessoas com deficiência* revelou-se uma tarefa muito ampla. O tema “conservação integrada”, por si só, implica considerar vários posicionamentos teóricos e os conflitos vêm à tona, num amplo espectro de possibilidades de intervenção, até mesmo a não intervenção. Acrescentar a esse debate um posicionamento de intervenção cautelosa, mas garantidora de acesso à pessoa com deficiência amplia, sem dúvida, essa discussão. O caminho escolhido para se fazer esse debate, no presente trabalho, foi o exame de uma área histórica da cidade do Recife, o Largo do Carmo e seu entorno²³, no bairro de Santo Antônio. Foram analisadas as condições de acessibilidade em diferentes percursos e rotas para alcançar três imóveis patrimoniais integrantes desse sítio histórico e seu entorno – Igreja da Ordem Terceira do Carmo, a Basílica Nossa Senhora do Carmo e o Imóvel Especial de Preservação - IEP nº 59. Além das condições de acesso, buscou-se elaborar uma tabela de autenticidade (*Nara-Grid*) dos três patrimônios culturais com base em documentos oficiais existentes de modo a preencher uma matriz de autenticidade e acessibilidade para cada um dos imóveis. Os depoimentos de segmentos da sociedade que lidam com questões de desenvolvimento urbano, patrimônio cultural e acessibilidade enriqueceram a discussão com o relato de vivências ou experiências profissionais.

3.1 Os questionários

Os três segmentos participantes dessa pesquisa – pessoas com deficiência, arquitetos autônomos e funcionários públicos – responderam a questionários diferentes, cada um com questões pertinentes à sua condição. Como já comentado no capítulo de Metodologia, os participantes dos três segmentos foram pessoas voluntárias, que acessaram o site e optaram por contribuir com esta pesquisa. Os percentuais que são apresentados em relação a cada questão devem ser tomados

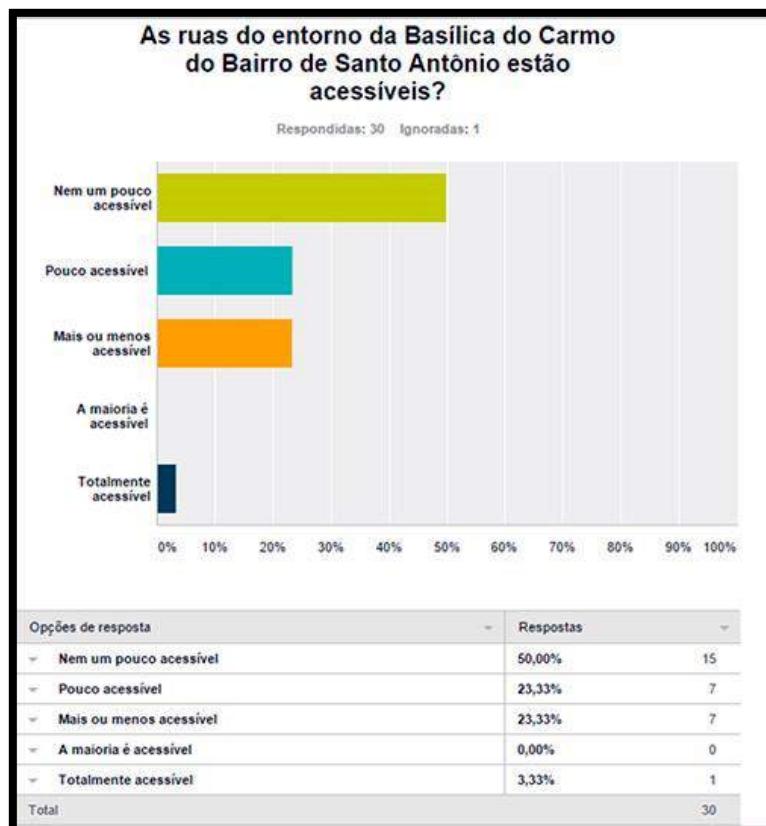
²³ Nesta dissertação, a expressão “entorno do Carmo” também é usada no lugar de “Largo do Carmo e seu entorno”.

como indicação da tendência do grupo respondente e, não, como representativa dos três segmentos.

3.1.1 Os usuários com deficiência

O questionário para os cidadãos com deficiência compõe-se de nove perguntas. A primeira solicita apenas que o respondente indique a sua deficiência. Foram registradas respostas de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, deficiência visual, baixa visão e deficiência auditiva. Outras questões disseram respeito às condições de acessibilidade do Carmo e seu entorno e, ainda, exploraram a participação social e o conhecimento da legislação sobre acessibilidade. As questões referentes à acessibilidade da área estudada são discutidas a seguir.

Gráfico 1 - Questionário dos usuários com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



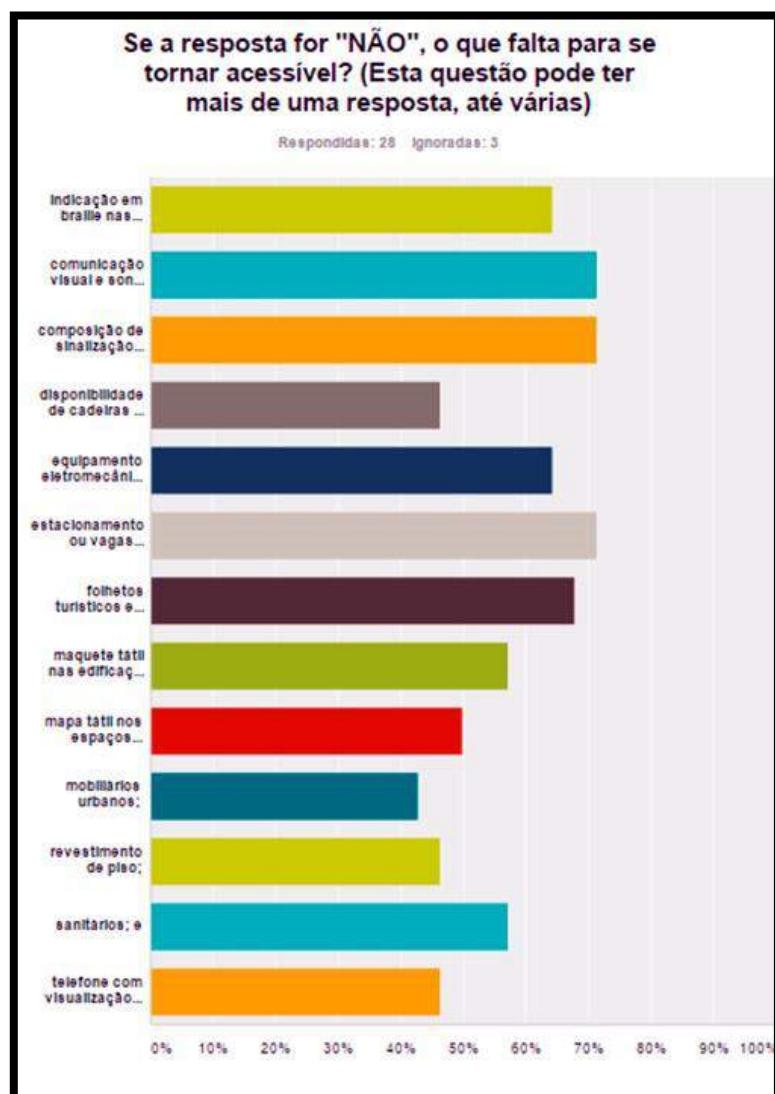
A segunda questão foi respondida por 31 pessoas; portanto, um entrevistado a ignorou, subentendendo-se que não conhecia o entorno do Carmo ou não quis responder por qualquer outra razão. Na grande maioria, os respondentes avaliaram que esta área era inacessível: 50% dos usuários opinaram pela alternativa “nem um

pouco acessível". Destaca-se, como dado divergente, a resposta de um usuário que escolheu a opção "totalmente acessível".

A escolha predominante dos participantes foi no sentido de considerar a acessibilidade insatisfatória, uma vez que reconheceram as condições limitadas para o usufruto dos espaços patrimoniais, evidenciando as limitações de acesso para uma parte dos cidadãos e cidadãs, típico do quadro de desigualdade social.

Ao serem solicitados a indicar o que sentem falta para melhorar essa área, foram anotadas as seguintes indicações:

Gráfico 2 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.

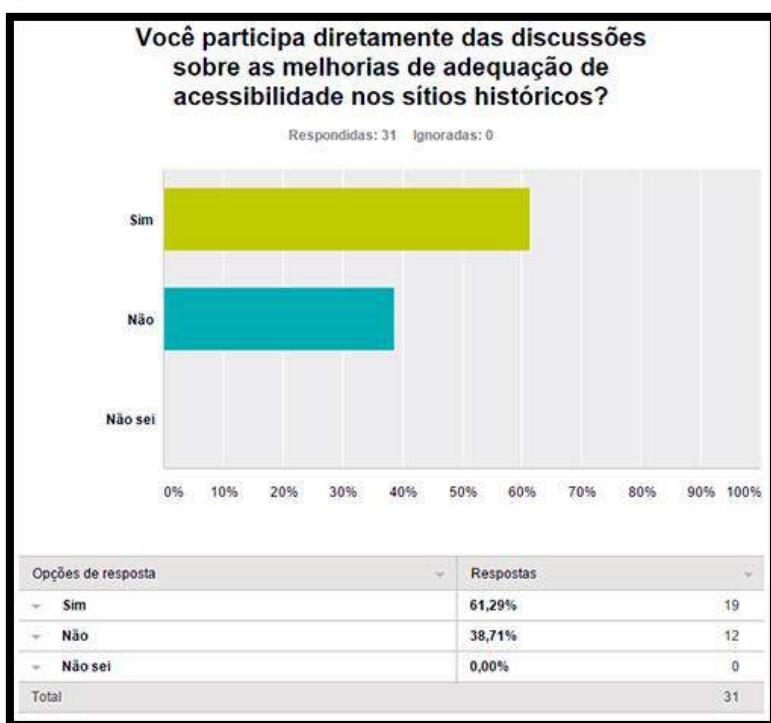


Opções de resposta	Respostas
Indicação em braille nas portas, inclusive de entrada dos imóveis;	64,29% 18
comunicação visual e sonora nas orientações do mobiliário urbano;	71,43% 20
composição de sinalização tátil (direcional e alerta);	71,43% 20
disponibilidade de cadeiras de rodas nas igrejas ou outros estabelecimentos;	46,43% 13
equipamento eletromecânico ou rampa para acesso aos desníveis;	64,29% 18
estacionamento ou vagas acessíveis;	71,43% 20
folhetos turísticos em braille e letras alternativas;	67,86% 19
maquete tátil nas edificações relevantes e tombadas;	57,14% 16
mapa tátil nos espaços complexos;	50,00% 14
mobiliários urbanos;	42,86% 12
revestimento de piso;	46,43% 13
sanitários; e	57,14% 16
telefone com visualização de texto.	46,43% 13

Total de respondentes: 28

Constata-se que os usuários conheciam as adequações necessárias à melhoria de acessibilidade ao Largo do Carmo. Dos 28 que responderam, 71% optaram por *composição de sinalização tátil (direcional e alerta); comunicação visual e sonora nas orientações do mobiliário urbano; e estacionamento ou vagas acessíveis*. Aparecem outras indicações bem frequentes, com efetivos entre 64% e 68%, tais como: *indicação em Braille nas portas, inclusive de entrada dos imóveis; folhetos turísticos em Braille e letras alternativas; e equipamento eletromecânico ou rampa para acesso aos desníveis*.

Gráfico 3 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.

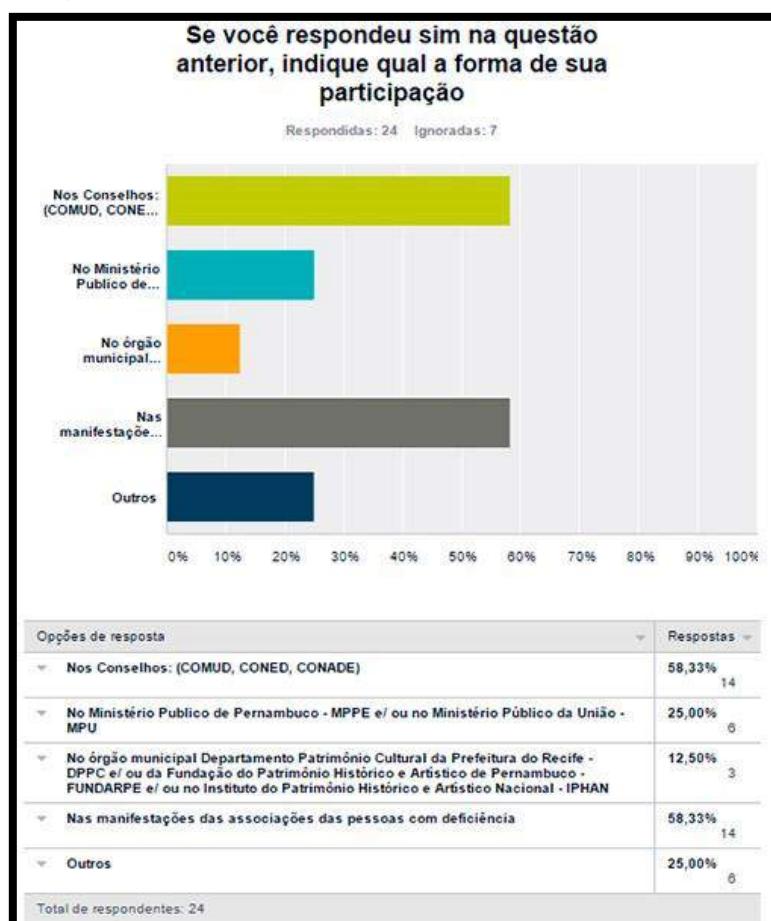


Ao serem perguntados se sabiam que há leis que estabelecem a obrigatoriedade dos recursos citados, 84% dos entrevistados responderam “sim”, evidenciando que têm consciência dos seus direitos. A legislação está sendo amplamente divulgada, mas, contraditoriamente, não está sendo cumprida. Há, portanto, interpretações polêmicas sobre se várias leis aplicam-se ou não aos sítios históricos.

A questão do gráfico 3 busca conhecer o nível de envolvimento dos participantes nas discussões sobre adequação de acessibilidade aos sítios históricos. 61% responderam que participavam diretamente das discussões e que ela se efetivava em diferentes fóruns.

As opções referentes aos conselhos e às manifestações das associações voltadas para pessoas com deficiência foram as mais indicadas pelos 24 respondentes para reivindicar tratamento igualitário. Em seguida, vêm os Ministérios Públicos (Federal e Estadual) que recebem reclamações para cobrar providências dos órgãos responsáveis. Enfim, da categoria “outros” fazem parte, por exemplo, a Superintendência Estadual de Apoio à Pessoa com Deficiência – SEAD, órgão vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Social e Direitos Humanos do Governo do Estado de Pernambuco.

Gráfico 4 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



O Ministério Público de Pernambuco convocou, por meio de um ofício²⁴, uma audiência quando se implementaram as obras de requalificação das calçadas, no entorno do Largo do Carmo. Assim, o MPPE promoveu a participação de vários órgãos

²⁴ Ofício que inclui a ata da audiência pública sobre o procedimento preparatório – PP nº. 13.006-4/ 8 da 8ª. Promotoria de Justiça de Defesa da Cidadania da Capital, do Ministério Público de Pernambuco – MPPE. Notificado em 12 de março de 2014.

municipais e estaduais e de um cadeirante denunciante, Nesta ocasião, ocorreu um debate enriquecedor, em que se buscaram os esclarecimentos sobre a obra de adequação de acessibilidade no Largo do Carmo, no Bairro de Santo Antônio.

A Diretoria de Planejamento e Projetos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – do Ministério da Cultura elaborou um roteiro para contratação de projetos executivos para a requalificação do entorno do conjunto histórico do Carmo, no bairro de Santo Antônio. Esse documento, que inclui a elaboração de projeto de adequação de acessibilidade, foi enviado para a Prefeitura do Recife, com os procedimentos necessários para adequar esta área tombada com vistas à acessibilidade. O documento solicita o projeto de adequação de acessibilidade e o memorial sobre os riscos da autenticidade dos valores de significância²⁵.

A questão sete busca saber se as pessoas com deficiência acham que têm ou não direito de serem incluídas no debate sobre bens tombados. A participação social é um fator importante para a democracia. 97% dos investigados responderam que têm direito de participar das discussões sobre os valores e melhorias dos bens públicos tombados, a fim de: compreender as compatibilidades em relação à adequação de acessibilidade, com mais esclarecimentos possíveis, e despertar sobre a importância da inclusão sociocultural. Apenas um respondente achou que não deve ser incluído e outros dois respondentes ignoraram essa questão.

O Decreto Federal, de nº. 5.296/2004, dispõe sobre a obrigatoriedade de se instituir os Conselhos²⁶. A questão oito buscou apenas saber se os participantes dispunham de informação a respeito da instância que discute a garantia dos seus direitos. Das 31 pessoas com deficiência, quatro não conheciam os Conselhos.

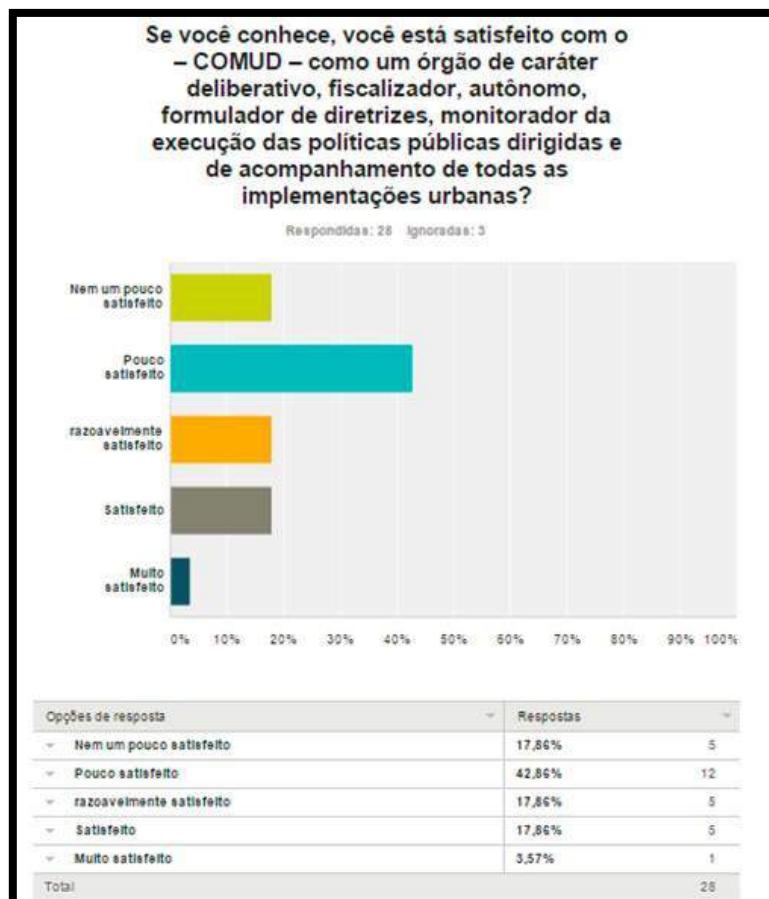
O artigo 2º da Lei Municipal nº. 17.247/ 2006 estabelece que o COMUD terá caráter deliberativo, fiscalizador, autônomo, formulador de diretrizes e monitorador da execução das políticas públicas dirigidas às pessoas com deficiência, em defesa da

²⁵ Documento do PAC 2 da comunidade cidadã, elaborado pela Diretoria de Planejamento e Projetos, do IPHAN – Ministério da Cultura, enviado para a Prefeitura do Recife em 14 de janeiro de 2014.

²⁶ Pelo artigo 4º, o “Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, os Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal, e as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Decreto”.

inclusão social e no combate a qualquer forma de discriminação. Com a questão nove, buscou-se avaliar o grau de satisfação das pessoas com deficiência em relação ao COMUD.

Gráfico 5 - Questionário do usuário com deficiência. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Aos 28 respondentes à questão nove, apenas cinco disseram que estão “satisfeitos” e um, “muito satisfeito”. A maioria declarou estar insatisfeita com a atuação do Conselho Municipal dos Direitos das Pessoas com Deficiência, com variações internas quanto ao grau dessa insatisfação (“razoavelmente” a “nem um pouco”), o que causa fragilidade do poder desse Conselho. De acordo com texto de Maricato (1995), falta a esse Conselho é o caráter deliberativo, que está acima do poder consultivo. Apesar de esse Conselho possuir esse caráter, ele não está atuando de forma satisfatória, pois há dificuldade de atingir às causas das questões que geram a insatisfação.

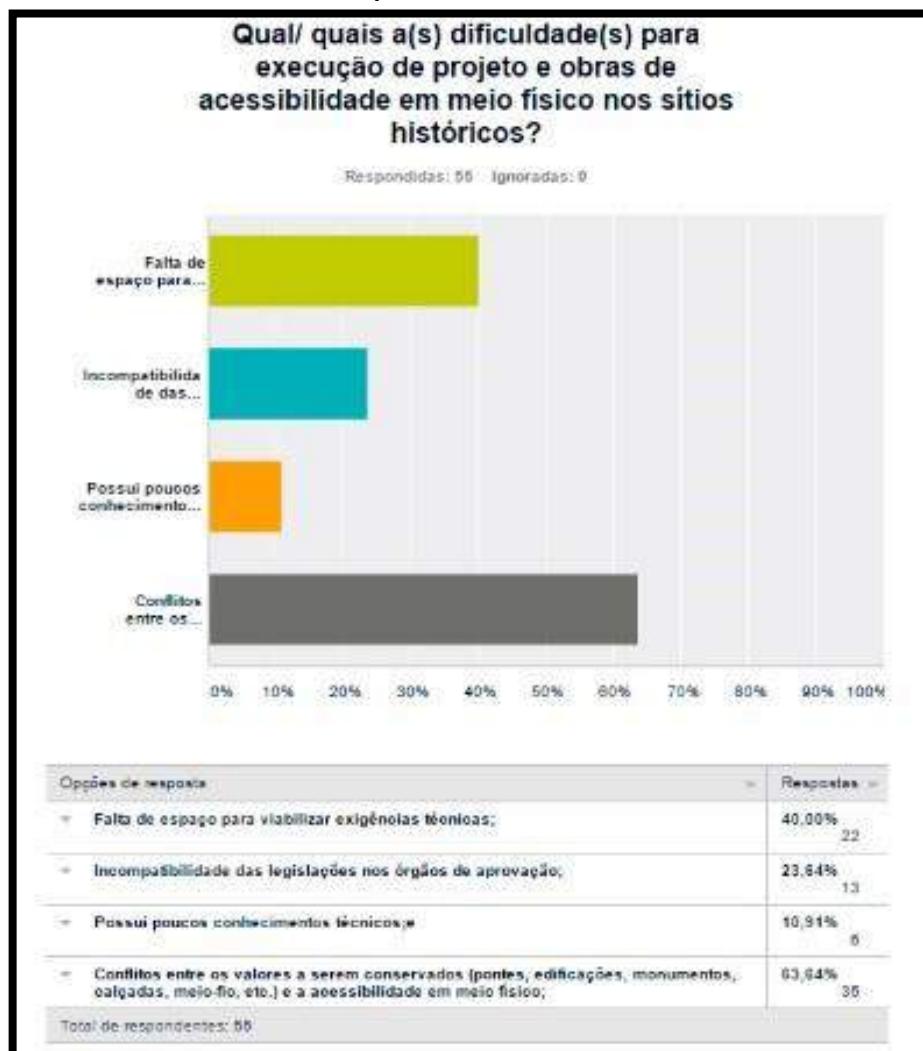
3.1.2 Os arquitetos autônomos

O questionário, respondido pelos arquitetos autônomos, compõe-se de cinco perguntas. Em quatro delas, o respondente assinalava a opção escolhida enquanto apenas uma questão era de resposta aberta, na qual se pedia a indicação de duas medidas necessárias, segundo eles, para a melhoria do conhecimento técnico sobre acessibilidade.

As quatro primeiras questões receberam um tratamento quantitativo: foi verificada a frequência de cada item respondido em cada uma das perguntas. No caso da questão aberta, a de número 5, as respostas de todos os sujeitos (54 arquitetos responderam e um ignorou a pergunta) foram transcritas e analisadas qualitativamente.

A seguir, foi feita a análise quantitativa, após essa análise, foi feita a análise qualitativa das respostas à questão aberta. Em seguida, transcreve-se a primeira questão formulada para iniciar a análise:

Gráfico 6 - Questionário do arquiteto autônomo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Dois terços dos arquitetos que responderam ao questionário apontaram os riscos de alterar os valores patrimoniais quando da adequação à acessibilidade. Possuir pouco conhecimento técnico representou a menor dificuldade para eles. Tais dados revelam que há dificuldades de lidar com a complexidade, ou seja, de integrar conhecimentos sobre acessibilidade e autenticidade/integridade do patrimônio. Essa dificuldade diz respeito aos conflitos que decorrem dos conceitos dos dois campos de conhecimento, uma vez que ambos envolvem juízos de valores – princípios éticos e estéticos. Na questão seguinte, na qual se perguntava sobre cursos de formação para arquitetos sobre acessibilidade, a grande maioria revelou que não tinha tido oportunidade de fazê-los.

Essa questão é relevante para se saber o quanto o segmento dispõe de conhecimento técnico especializado. Dos 55 arquitetos, 29 declararam que nunca

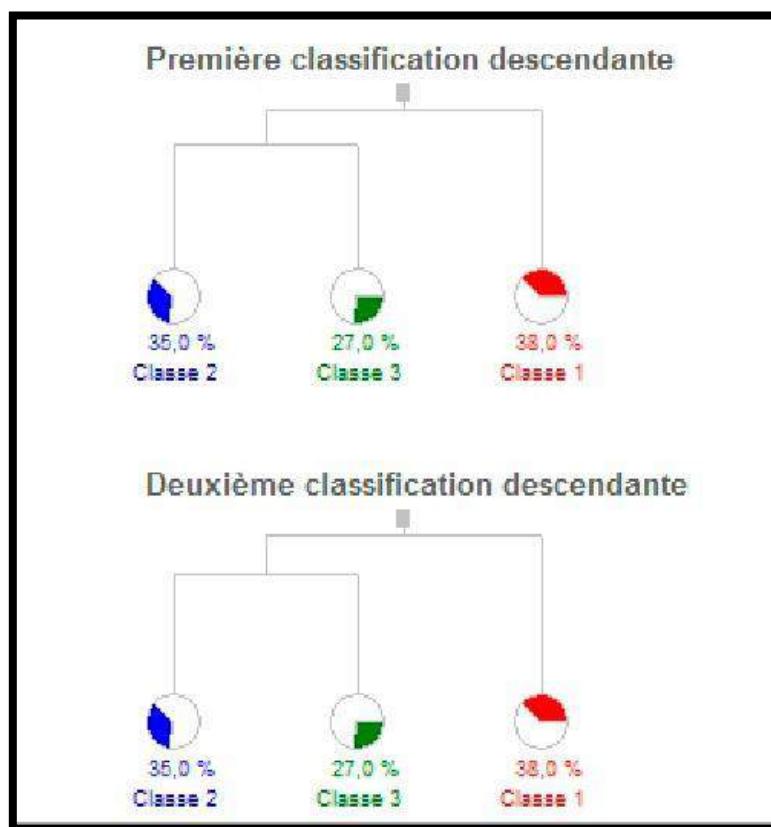
receberam formação sobre curso de adequação de acessibilidade, ou seja, pouco mais da metade dos entrevistados. Os 26 restantes assim se distribuíram: 15 arquitetos fizeram um curso de 10 a 15 horas de duração, equivalente a pouco mais de um quarto dos respondentes; cinco fizeram um curso com duração entre 16h a 30h; dois fizeram um curso com carga horária de 30 a 45 horas; e, finalmente, quatro deles fizeram curso com mais de 45 horas, o que equivale a uma disciplina de graduação. Não se perguntou sobre a execução de projetos de adequação de acessibilidade durante a capacitação.

A última questão quantitativa aborda o conhecimento técnico obtido durante o curso de graduação. Trinta e quatro arquitetos, dentre os que responderam à questão, não haviam cursado disciplina sobre acessibilidade no curso de graduação, ou seja, quase dois terços dos pesquisados. A maioria sente falta de uma disciplina para adquirir conhecimento técnico sobre esse assunto, conforme será comentado na análise qualitativa da questão: “Cite duas soluções eficazes para melhorar a capacitação do conhecimento técnico sobre acessibilidade.”

As transcrições de todas as respostas a essa questão compuseram um só texto, que foi submetido ao software Alceste (IMAGE, 2010) para tratamento de dados textuais. Através do cálculo das frequências das palavras (presenças e ausências), o Alceste extrai as palavras mais significativas (aplicando o teste do χ^2) que são em seguida agrupadas em classes (classificação hierárquica descendente). Esses agrupamentos se baseiam na proximidade contextual; isso quer dizer que são agrupadas as palavras mencionadas significativamente próximas entre si. O software possibilita ao pesquisador interpretar as possíveis relações entre classes. As categorias de análise foram, portanto, construídas *a posteriori* com base na organização possibilitada por esse instrumento²⁷.

²⁷ Classificação hierárquica descendente. Software: Alceste. 2015.

Gráfico 7 - Arbre de classification descendante. Software: Alceste. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



A partir do tratamento estatístico possibilitado pelo software, foi possível recortar duas classes de respostas: classe 1: *Formação com ênfase na prática e vivências*; classe 2: *Formação com ênfase em conhecimento técnico*. Neste caso, duas subclasses foram identificadas: (2.1) conhecimento sobre acessibilidade; (2.2) conhecimento sobre legislação e normas.

O próprio software Alceste possibilita acesso direto às respostas dos entrevistados que compõem a classe ou subclasse. Assim, é possível a leitura de todos os segmentos a fim de se obter o sentido predominante das respostas das classes. Observe-se, portanto, que esse sentido é atribuído pelo pesquisador ao conjunto das respostas já agrupadas.

As respostas consideradas na classe 1 sugerem predominantemente um aprimoramento profissional voltado para acessibilidade por meio de atividades práticas e palestras, como workshop sobre o tema, discussão de exemplos básicos em sala de aula e testes práticos para que o estudante sinta na prática a dificuldade

de cada deficiência no meio urbano. Exemplos de respostas dessa classe foram as dos sujeitos 48 e 25:

Suj. 48: Aulas práticas que possibilitem vivenciar as necessidades desses portadores de necessidades especiais. Utilizando os mesmos meios: cadeira de roda, bengala com olhos vendados, etc. Escolher uma área crítica da cidade e propor um projeto piloto de acessibilidade.

Suj.15: Melhor empenho do profissional e interesse das faculdades em inserir a disciplina como pré-requisito para todos os projetos a serem elaborados no meio acadêmico. Fazer testes práticos para que o estudante sinta na prática a dificuldade de cada deficiência no meio urbano.

As respostas agrupadas na classe 2 enfatizam a aquisição de um conhecimento técnico, quer seja sobre legislação e exigência de seu cumprimento (subclasse 2.1); quer seja sobre acessibilidade (subclasse 2.2). Assim, no primeiro caso, entre as palavras mais significativas que se aproximam e integram essa subclasse encontram-se: meio, legislação, norma, acessibilidade e capacitação. Exemplos de respostas que caracterizam esse agrupamento foram dadas pelos sujeitos 20 e 13:

Suj. 20: Melhorar o ensino na graduação com relação não só às normas de acessibilidade, mas sim ao conhecimento das legislações urbanísticas vigentes que interferem na elaboração de projetos (profissionais chegam ao mercado sem conhecer as leis que devem obedecer!)

Suj. 13: Conscientização de que é necessária a acessibilidade. Leis mais severas, cumprimento das mesmas com mais fiscalização.

A subclasse 2.2 compartilha com a primeira subclasse a necessidade de aquisição de um conhecimento técnico, mas enfatiza a aquisição de conhecimento sobre acessibilidade. Os sujeitos 54 e 32 ilustram esse ponto:

Suj. 54: Uma cadeira específica no curso de graduação e exigências nas adequações dos projetos.

Suj. 32: Incluir a cadeira de Desenho Universal nos cursos de graduação e promover exposições em locais públicos dos benefícios de ambientes com acessibilidade.

Observa-se a falta de conhecimento dos arquitetos, uma vez que as respostas mostram que não tiveram acesso à capacitação e orientações de ensino suficientes para aprimorar seus conhecimentos técnicos.

3.1.3 Os funcionários públicos

Nove funcionários públicos responderam ao questionário, composto de nove perguntas, sendo sete com respostas apresentadas para escolha de uma opção e duas questões abertas. As respostas dos funcionários públicos foram relevantes porque eles fazem parte de um quadro multidisciplinar de profissionais que lidam diretamente com decisões acerca da intervenção em áreas ou bens patrimoniais.

A questão relativa à promoção de ações ou políticas públicas voltadas para adequação de acessibilidade nos sítios históricos teve 100% de respostas positivas, representando um resultado relevante para o incentivo à acessibilidade. Por outro lado, o Governo Federal é o único que dispõe de legislação relacionada à questão sobre a promoção das ações e políticas voltadas para acessibilidade, no entanto, mesmo não tendo suas próprias legislações, os funcionários dos órgãos municipais e estaduais participaram de ações nesse sentido. A Instrução Normativa nº 01, de 25 de novembro de 2003, dispõe sobre essa questão:

1 – Estabelecer diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis especificados nesta Instrução Normativa, a fim de equiparar as oportunidades de fruição destes bens pelo conjunto da sociedade, em especial pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (IPHAN, 2003).

Em seguida, procurou-se saber sobre cursos de capacitação acerca de acessibilidade para esses funcionários. Cinco dos nove respondentes ignoraram a questão. Quanto aos que fizeram curso, dois responderam que participaram de um curso com carga horária entre 10 e 15 horas. Apenas uma pessoa respondeu que fez uma capacitação de 15 e 30 horas e outra pessoa indicou a carga horária de 31 e 45 horas. Portanto, esses funcionários quase não recebem formação específica sobre acessibilidade.

O monitoramento participativo ou a adoção de instrumentos de análise e de acompanhamento em relação às condições de adequação de acessibilidade ao meio físico foi investigado em outro item do questionário. Apenas 1/3 dos respondentes disseram “sim” à questão. Isso indica a necessidade de se fortalecer procedimentos participativos do cidadão quanto aos direitos ao usufruto dos bens tombados. Esse ponto é respaldado pela Instrução Normativa do IPHAN nº 01, de 25 de novembro de 2003, conforme trecho a seguir:

2.3 – Elaborar e aperfeiçoar métodos, critérios, parâmetros, instrumentos de análise e de acompanhamento, tendo em vista a avaliação das condições de acessibilidade real e potencial dos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, a fim de orientar a elaboração de diagnósticos e manutenção de registro dos resultados em inventários, bem como a apreciação, aprovação e implementação de projetos de intervenção e a formulação de programas, entre outras práticas (IPHAN, 2003).

Outro item do questionário abordou a garantia da participação das pessoas com deficiência ou de membros de entidades, movimentos ou associações nos processos de intervenção para acessibilidade ambiental. Oito funcionários responderam que não houve participação efetiva de pessoas com deficiência ou membros de associações em processos de intervenção de suas instituições de trabalho, o que indica uma postura não tão ativa dos cidadãos com deficiência em ações de promoção à acessibilidade.

Em seguida, Indaga-se, se a instituição onde trabalha já prestou informações a comitês, instituições de diferentes naturezas, comissões etc. sobre acessibilidade ao meio físico nos bens tombados e, em caso afirmativo, para quais entidades as informações foram prestadas.

Cinco funcionários responderam afirmativamente, indicando entidades ou agrupamentos e pessoas em geral: MPPE, CCU, CDU, CAU, Órgãos Estaduais e Municipais, Fóruns Setoriais de Cultura de Pernambuco, estudantes de graduação de Arquitetura e Urbanismo/UFPE, sociedade em geral. Um dos funcionários respondeu que a instituição para a qual trabalhava “é responsável pela análise de projetos em áreas de preservação. Portanto analisamos intervenções em prédios públicos, bancos, farmácias, comércio em geral, residências e praças.” Quando as respostas a

esta questão são comparadas àquelas dadas à questão anterior, infere-se que há bastante atenção à demanda solicitada, mas não uma postura proativa de discussão de soluções para intervenção com as próprias pessoas ou entidades interessadas.

O foco principal da problematização é tratado na questão seguinte: “Você acha que um bem tombado deve ser adequado para oferecer acessibilidade em meio físico de forma plena sem ferir sua autenticidade?” Houve cinco respondentes que marcaram a opção “de forma plena” e quatro que marcaram a opção “de forma parcial”. Nenhum marcou a opção “não oferecer acessibilidade”. Entretanto, se houver risco para a autenticidade do patrimônio, aspecto investigado na questão seguinte, a tendência inverteu-se: cinco responderam “não” e três responderam “sim”. Um funcionário ignorou a questão.

A última questão solicitava ao respondente que justificasse a opção escolhida no item anterior. Tratava-se, portanto, de uma questão aberta, a ser analisada qualitativamente. Não foi necessário o uso do software Alceste (IMAGE, 2010) por se tratar de poucas respostas; além disso, o próprio software exige um quantitativo mínimo de palavras para que ele possa ser rodado.

De modo geral, os investigados consideram possível o respeito à integridade e à autenticidade em razão dos recursos de que se dispõe. São mencionados, como exemplos, maquetes, vídeos e rotas acessíveis. Três respondentes que admitiram a intervenção mínima, mesmo que ela venha interferir na autenticidade. Exemplo de uma das respostas:

Suj. 06: O direito à acessibilidade deve ser universalizado e oferecido de forma plena (não há 1/2 direito!). Para isso, há recursos projetuais e tecnológicos que podem minimizar os riscos à autenticidade de um bem. Vale lembrar que quaisquer intervenções, inclusive de restauração, intervêm na autenticidade de uma obra.

A maioria dos funcionários, por outro lado, defendeu a acessibilidade “sem colocar em risco a autenticidade”. Houve defesa da preservação dos bens físicos considerados pela comunidade como portadores de valor cultural. A preservação da autenticidade também é considerada como um limite para efeito de ser feita ou não a adequação plena. Exemplo de uma das respostas:

Suj. 08: Desde que a intervenção que visa a acessibilidade universal em meio físico não provoque uma perda dos valores culturais do bem, ela deve ser sempre buscada. De uma forma geral, considero que o uso proposto para os bens culturais deve se adequar aos bens culturais e não o contrário.

Um dos sujeitos lembrou a possibilidade de uso de materiais nobres que garantam a reversibilidade da intervenção. Outro, ainda, defendeu que se relativizem as exigências de acessibilidade para defesa da preservação do patrimônio.

De modo geral, os questionários aplicados aos três segmentos trouxeram à tona um conjunto de perspectivas e posicionamentos que marcam o lugar específico de cada um dos segmentos nesse debate atual. Não foram aplicados os mesmos questionários; cada um explorou aspectos diferentes: (1) conhecimento de leis e normas, bem como participação em movimentos em prol da acessibilidade, no caso da pessoa com deficiência; (2) dificuldades enfrentadas diante de intervenções arquitetônicas ou urbanísticas e formação específica em acessibilidade, no caso dos arquitetos; (3) também, oportunidades de formação específica em acessibilidade e posicionamento com justificativas sobre intervenção no patrimônio a fim de garantir a acessibilidade, no caso dos funcionários que lidam diretamente com essa questão em sua esfera de trabalho. A diversidade é a marca fundante do debate.

A partir dessa primeira aproximação empírica à questão examinada na presente dissertação, adentra-se no estudo de caso escolhido – o entorno do Carmo no Bairro de Santo Antônio – para exame da acessibilidade urbanística dessa área considerada patrimônio cultural da cidade do Recife, utilizando parâmetros, recursos e procedimentos disponíveis.

3.2. Acessibilidade urbanística. O estudo de caso: Largo do Carmo

Nesta dissertação, aplica-se o modelo da ficha de avaliação elaborado pelo arquiteto José Antônio Lanchoti em sua tese de doutorado intitulada “Critérios de desempenho da mobilidade no espaço urbano construído como avaliadores da cidade acessível: o caso de Ribeirão Preto” (LANCHOTI, Critérios de desempenho da mobilidade no espaço urbano construído como avaliadores da cidade acessível: o caso de Ribeirão Preto - SP, 2005) para investigar o caso do Largo do Carmo. O roteiro da ficha de acessibilidade urbanística foi dividido em cinco aspectos da acessibilidade: caracterização dos imóveis²⁸; circulação; acesso ao imóvel²⁹; mobiliário urbano; e transportes.

Seguem as análises dos três aspectos abaixo, voltados para acessibilidade urbanística, a fim de avaliar o entorno do Largo do Carmo e os deslocamentos para se chegar aos edifícios tombados.

3.2.1. Acessibilidade na circulação urbana

Antes de apresentar o resultado dessa avaliação, segue a definição de circulação externa:

Item 3.13 - circulação externa: espaço coberto ou descoberto, situado fora dos limites de uma edificação, destinado à circulação de pedestres. As áreas de circulação externa incluem, mas não necessariamente se limitam a, áreas públicas, como passeios, calçadas, vias de pedestres, faixas de travessia de pedestres, passarelas, caminhos, passagens, calçadas verdes e pisos drenantes entre outros, bem como espaços de circulação externa em edificações e conjuntos industriais, comerciais ou residenciais e centros comerciais. (ABNT NBR 9050, 2004).

²⁸ Esse aspecto será analisado no próximo capítulo em que se aborda a acessibilidade arquitetônica.

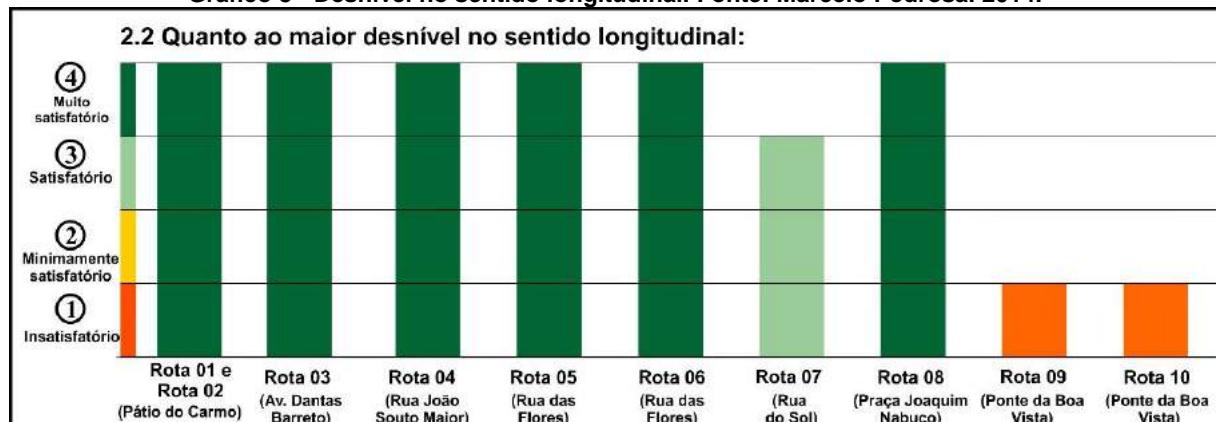
²⁹ Idem.

2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com inclinação de rampa menor que 8,33%.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com inclinação menor que 10%, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com inclinação máxima de 12,5%, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.	(nsa) Não se aplica

Quadro 8 - Desnível no sentido longitudinal. Fonte: Lanchoti. 2005.

Demonstra-se que a circulação urbana está intrincada com vários elementos urbanos e a ficha de avaliação possui quatorze itens para permitir que se cheque a circulação urbana; o item 2.2 do gráfico a seguir é dos mais bem avaliados:

Gráfico 8 - Desnível no sentido longitudinal. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Verifica-se que a acessibilidade na Ponte da Boa Vista foi avaliada como insatisfatória, pois a declividade atinge 20,6%, acima do permitido de acordo com a norma brasileira de acessibilidade³⁰. Ver a figura 15.

³⁰ - A declividade permitida é até 8,33%, conforme o item 6.5.1.2 da ABNT NBR 9050/2004.

Figura 15 - Declividade longitudinal inadmissível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Como mostrado na figura 15, a ponte da Boa Vista possui uma declividade longitudinal inadmissível devido ao formato parabólico, o que indica a falta de autonomia para pessoas tanto com deficiência física quanto mobilidade reduzida.

O item 2.11 foi um dos mais mal avaliados e segue o exame deste item a que se refere o quadro 9:

2.11. Quanto a informações para o deslocamento:					Mobiliário
④ está disponível em texto e braile para o nome das vias e também em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.	(NSA) Não se aplica	

Quadro 9 – Acessibilidade comunicacional ao mobiliário urbano. Fonte: Lanchoti. 2005.

Segue o gráfico que mostra a avaliação da informação para orientar os deslocamentos dos cidadãos com deficiência visual:

Gráfico 9 - Acessibilidade comunicacional ao mobiliário urbano. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



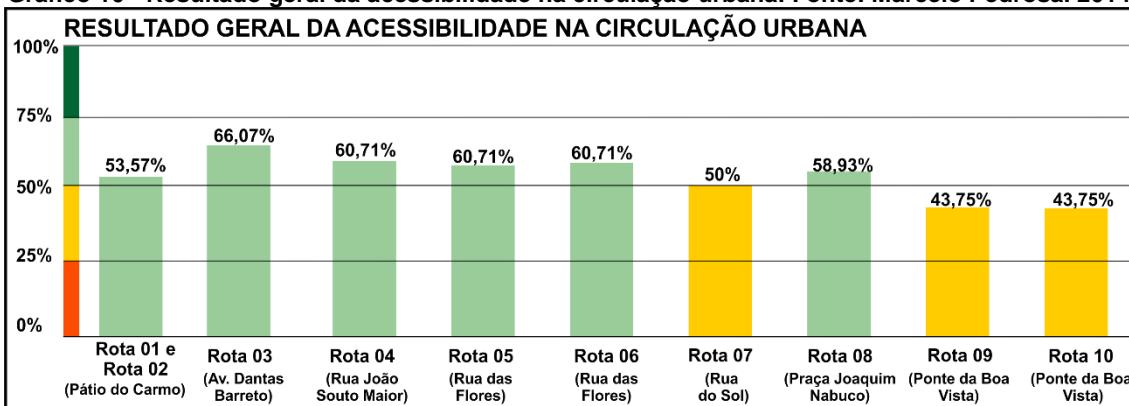
Esse resultado evidencia a falta de independência para os usuários com deficiência visual ou baixa de visão. Segue a figura 16 sobre a falta de informações táteis e visuais:

Figura 16 - Semáforo inacessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



No gráfico 10, vê-se o resultado geral da análise sobre a circulação.

Gráfico 10 - Resultado geral da acessibilidade na circulação urbana. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Após a avaliação em campo de todas as rotas verificadas, a rota 03 foi a mais bem avaliada com 66,07%. Entretanto, nenhuma rota ultrapassou o índice de 75% para ser avaliada como muito satisfatória sobre a acessibilidade de circulação urbana. Quanto às rotas de menor índice de avaliação, as rotas 09 e 10, é necessário um estudo topográfico para verificar a declividade da forma parabólica na ponte.

Apesar de tudo, esse aspecto da mobilidade, foi mais bem avaliado do que o mobiliário urbano e os modos de transporte, que serão analisados nos tópicos seguintes.

3.2.2. Acessibilidade ao mobiliário urbano

O mobiliário urbano deve integrar-se às rotas, pois faz parte dos alcances e das aproximações dos cidadãos com deficiência. Para definir melhor o mobiliário urbano, segue o artigo 8º do Decreto Federal nº. 5.296, 05 de dezembro de 2004:

IV - mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, telefones e cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga; (BRASIL, 2004).

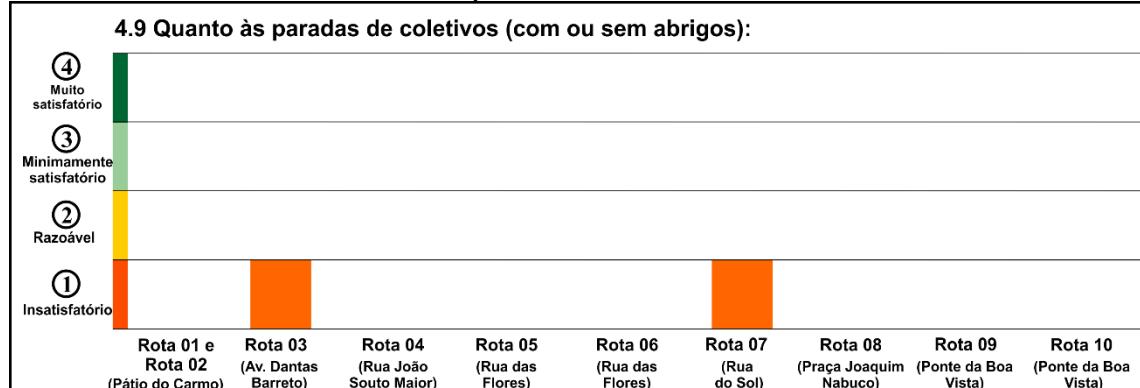
A definição acima evidencia a complexidade da organização dos elementos da cidade, inclusive a acessibilidade urbanística. Nessa pesquisa, define-se o mais mal avaliado e o mais bem avaliado para se ter uma noção básica dos onze itens desta parte. Inicia-se com o menor índice de avaliação (item 4.9), o das paradas de ônibus, com ou sem abrigos (quadro 10 e gráfico 11).

4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				Mobiliário
④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	(NSA) Não se aplica

Quadro 10 - Acessibilidade nas paradas de ônibus. Fonte: Lanchoti. 2005.

Verifica-se que as paradas de ônibus estão inacessíveis para aquelas pessoas que têm limitação sensorial, o que o gráfico 11 ilustra, mostrando como insatisfatórias as rotas da Avenida Dantas Barreto e da Rua do Sol.

Gráfico 11 - Acessibilidade nas paradas de ônibus. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.

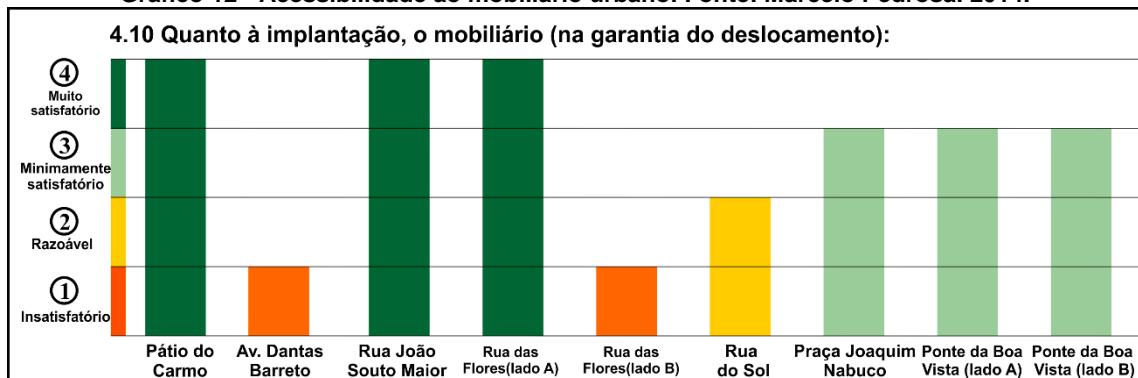


Quanto a outro item (4.10), apresenta-se como um dos mais bem avaliados, mesmo que não haja uma parte que regule um parâmetro urbanístico no Decreto Municipal nº. 20.604, 20 de agosto de 2004, como, por exemplo, o parâmetro da faixa de serviço. O quadro 11 especifica a avaliação da implantação do mobiliário no deslocamento.

4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):				Deslocamento
④ todo o mobiliário está implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ todo o mobiliário está implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	(NSA) Não se aplica

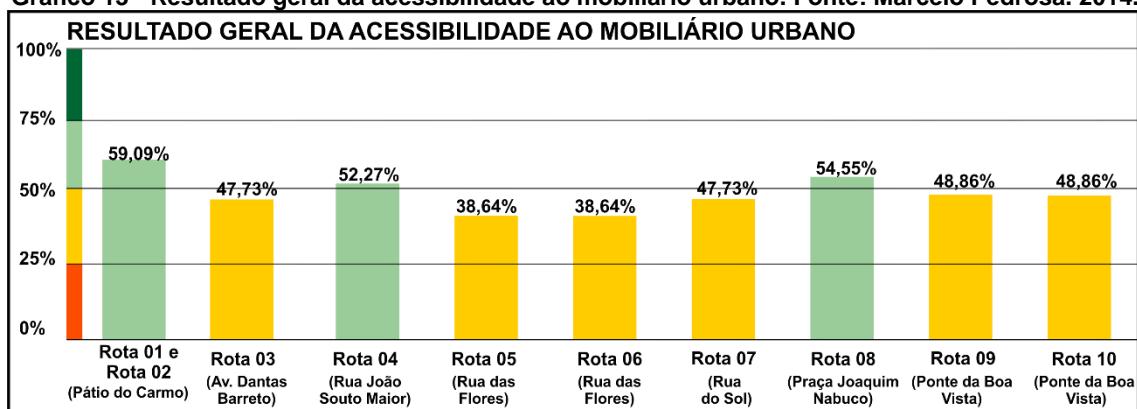
Quadro 11 - Acessibilidade ao mobiliário urbano. Fonte: Lanchoti. 2005.

Gráfico 12 - Acessibilidade ao mobiliário urbano. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



O gráfico 12 mostra as boas avaliações para algumas rotas. Observam-se, contudo, pontuações bastante variáveis em diferentes rotas. Porém, os trechos da Avenida Dantas Barreto e parte da Rua das Flores são preocupantes, pois são consideradas de medida insatisfatória. A Rua do Sol está classificada como minimamente satisfatória e as rotas restantes estão acima da zona minimamente satisfatória.

O gráfico 13 resume o resultado geral sobre a acessibilidade ao mobiliário urbano:

Gráfico 13 - Resultado geral da acessibilidade ao mobiliário urbano. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.

Nenhuma rota ultrapassa 60% de pontuação e apenas três rotas foram avaliadas como satisfatórias. O restante das rotas está avaliado entre 25% a 50%, consideradas como minimamente satisfatórias de acordo com dados da ficha de avaliação.

O Decreto Municipal de Recife de nº. 20.604/2004 não dispõe sobre a faixa de serviço para garantir ordenamento dos mobiliários urbanos. A título de comparação, segue o artigo 7º. do Decreto Municipal da Prefeitura de São Paulo:

Art. 7º - A faixa de serviço, localizada em posição adjacente à guia, deverá ter, no mínimo, 70 cm (setenta centímetros) e ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes nos passeios, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura, lixeiras, postes de sinalização, iluminação pública e eletricidade (SÃO PAULO, 2005).

Acerca da necessidade de ordenamento do mobiliário urbano na Cidade do Recife, conclui-se que apenas os postes de iluminação do local foram avaliados como muito satisfatórios.

3.2.3. Acessibilidade nos modos de transporte

Não há como vivenciar a cidade inclusiva sem acessibilidade em transporte, pois sem isso tornam-se impossíveis os deslocamentos.

A seguir, serão apresentados detalhes sobre modos de transporte para se evidenciar os mais bem avaliados e os mais mal avaliados. Após essas análises negativas e positivas, apresentam-se as respectivas legislações de acessibilidade. Antes de iniciar essas análises, segue a definição do Decreto Federal nº. 5.296, de 05 de dezembro de 2004:

Art. 31. Para os fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, considera-se como integrantes desses serviços os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação (BRASIL, 2004).

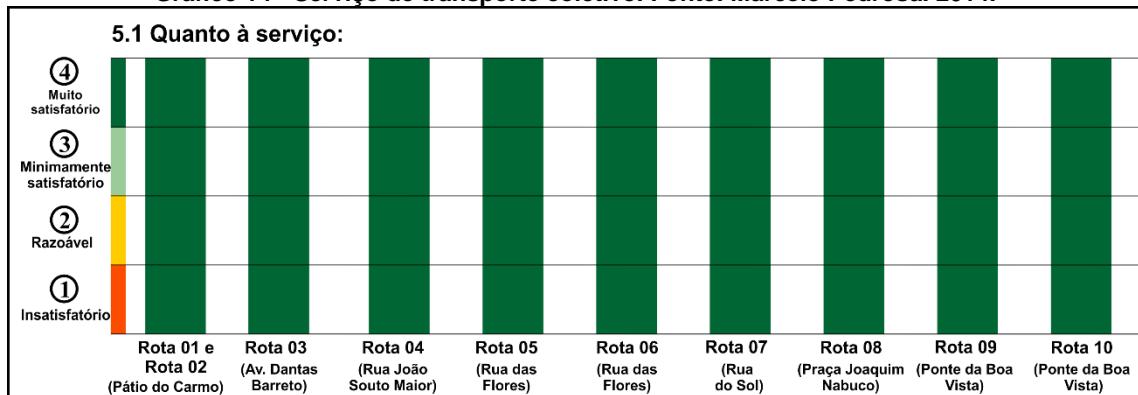
Quanto ao item 5.1 da análise, veja-se o quadro 12:

5.1. Quanto ao serviço:			Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metrô), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metrô) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metrô, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metrô) mas nada adaptado para pessoas com deficiência. (NSA) Não se aplica

Quadro 12 - Serviço de transporte coletivo. Fonte: Lanchotí. 2005.

Esse item foi o mais bem avaliado, dentre outros, uma vez que existem bons serviços de transporte coletivo acessível para pessoas com deficiência física, o que se verifica no gráfico 14:

Gráfico 14 - Serviço de transporte coletivo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Quanto a esse serviço, a investigação mostra que todos são atendidos no entorno do Carmo. Após 11 anos da regulamentação do Decreto Federal nº. 5.296, de 02 de dezembro de 2004, foi efetivado o cumprimento do artigo seguinte:

Art. 43. Os serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário existentes deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto (BRASIL, 2004)

O artigo 46 dispõe: “A fiscalização e a aplicação de multas aos sistemas de transporte coletivos, segundo disposto no art. 6º, inciso II, da Lei 10.048, de 2000, cabe a União, aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, de acordo com suas competências.” (BRASIL, 2004, p. 09). Se não for garantida essa condição, aplica-se multa entre R\$ 500,00 a R\$ 2.500,00 por veículo.

Quanto ao item 5.4, com pior avaliação, o quadro 13 mostra a análise sobre o acesso à informação para pessoas com deficiência sensorial nos serviços de transporte coletivo:

5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:					Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.	(NSA) Não se aplica	

Quadro 13 - Acessibilidade comunicacional para pessoas cegas. Lanchotí. 2005.

Nesse caso, foi detectado que não há dispositivos que permitam às pessoas cegas acesso aos transportes coletivos. Existem parâmetros urbanísticos para definir a instalação desses dispositivos. Em seguida, cita-se a legislação que estabelece as informações que devem constar para que os cegos possam deslocar-se com autonomia, mesmo que atendam ao item 9.8.3 da NBR 9050/04: “quando se tratar de ponto de ônibus elevado, a borda do desnível entre o ponto e o leito carroçável deve

ser sinalizada com sinalização tátil de alerta". No entanto, não contém a composição de sinalização tátil para embarque e desembarque nos abrigos de ônibus³¹.

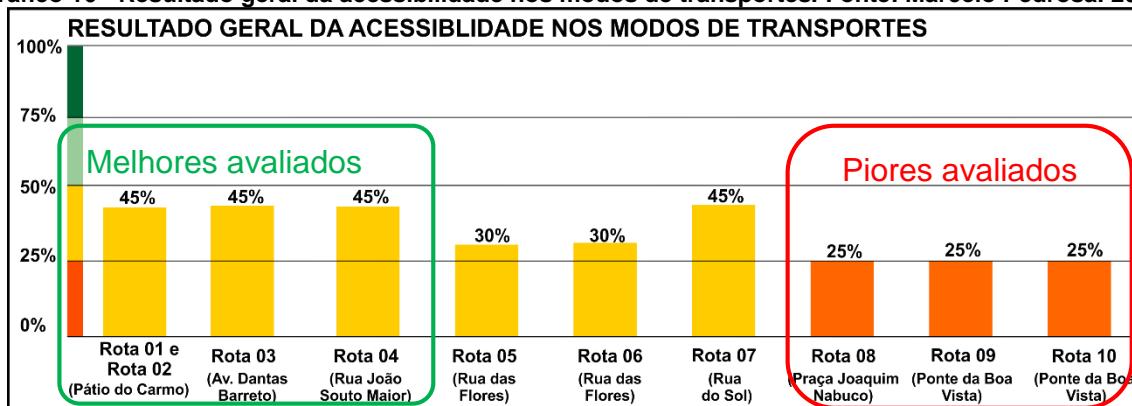
Gráfico 15 - Acessibilidade comunicacional para pessoas cegas. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



O entorno do Carmo foi avaliado em condição insatisfatória. A partir da pesquisa do item acima, ficou claro que as pessoas com deficiência visual não possuem autonomia nem alcance de aproximação aos veículos coletivos.

No gráfico 16, apresenta-se o resultado final da acessibilidade nos transportes coletivos.

Gráfico 16 - Resultado geral da acessibilidade nos modos de transportes. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Quanto ao resultado, as rotas 08, 09 e 10 foram avaliadas de forma insatisfatória; as outras rotas, mesmo as que obtiveram melhor percentual foram

³¹ - Menciona-se a letra "c" do Item 5.14.1.2 da NBR 9050/ 2004: "junto a desniveis, tais como plataformas de embarque e desembarque, palcos, vãos, entre outros, em cor contrastante com a do piso. Deve ter uma largura entre 0,25 m e 0,60 m, instalada ao longo de toda a extensão onde houver risco de queda, e estar a uma distância da borda de no mínimo 0,50 m, conforme figura 65."

avaliadas abaixo da pontuação de 50% o que mostra que não atingem um padrão minimamente satisfatório.

Acrescentam-se as respectivas partes da legislação federal e das legislações do Recife. Quanto a vagas acessíveis, existe no artigo 25 do Decreto Federal nº. 5.296, de 5 de dezembro de 2004 o seguinte:

Art. 25. Nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, **dois por cento do total de vagas** para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual definidas neste Decreto, sendo assegurada, no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT. (Grifo do autor) (BRASIL, 2004).

Figura 17 - Circulação adicional da vaga acessível na esquina da Rua da Palma com Rua das Flores.
Fonte: Marcelo Pedrosa. 2013.



Na Rua da Palma, existem vagas acessíveis próximas à Rua das Flores, porém não foram implantadas de acordo com a norma brasileira, pois faltam as sinalizações horizontais. Além disso, estão sem interligação com o rebaixamento de calçada, sem espaços para circulação adicional de cada vaga ou economizam colocando uma faixa no meio, que atende a duas vagas.

Há leis municipais que obrigam vagas acessíveis para pessoas idosas e gestantes ou mães com criança de colo. Segue a legislação da vaga para idosos:

Art. 1º Fica estabelecida a obrigatoriedade da reserva, para idosos, de **5% (cinco por cento)** das vagas dos estacionamentos públicos e privados, independente de pagamento, na Cidade do Recife. (...) § 1º Para os efeitos desta Lei, compreende-se como idoso a pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, estando como condutor ou passageiro do veículo. (...) § 2º O idoso terá direito às vagas reservadas mediante a apresentação da carteira de identidade ou outro documento expedido por órgão público, com foto. (Grifo do autor) (RECIFE, 2005)

Em relação às vagas para gestantes ou mães com crianças de colo de até 02 anos de idade:

Art. 1º - Nas áreas municipais e nas de propriedade particular, utilizadas para estacionamento de veículos, com ou sem cobrança do serviço, vinculadas ou não a estabelecimentos de qualquer ramo de atividade, deverão ser reservadas, obrigatoriamente, vagas localizadas próximo à entrada do estabelecimento para veículos conduzidos por gestantes ou mães com crianças de colo de até 02 anos de idade. (...) § 1º. O número de vagas a que se refere este artigo deverá atender à seguinte proporção: I - **01 (uma) vaga a cada 50 vagas** disponibilizadas. (Grifo do autor) (RECIFE, 2007).

Para os táxis acessíveis, há pontos de parada na Praça Joaquim Nabuco e na Rua da Palma. A esse respeito, foi encaminhado à Câmara de Vereadores Projeto de Lei Ordinária, rejeitado pela Comissão de Legislação e Justiça³², com a justificativa de que não é tema da competência da Câmara dos Vereadores, porque não se trata de diretrizes administrativas. É competência da União providenciar por Lei esse transporte acessível, conforme o inciso XI do artigo 22 da Constituição Federativa³³.

³² - A Comissão de Legislação e Justiça da Câmara Municipal do Recife analisou e emitiu o parecer sobre o projeto de Lei Ordinária nº. 169/2013 cuja ementa é: “Institui o serviço denominado TÁXI ACESSÍVEL para atender pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e dá outras providências”.

³³ - Capítulo II - Da União, art. 22: “Compete privativamente à União legislar sobre: (...) XI - trânsito e transporte”.

No âmbito da União, foi aprovada a Lei nº. 13.146, de 6 de julho de 2015, – que trata de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Segue o trecho desta Lei:

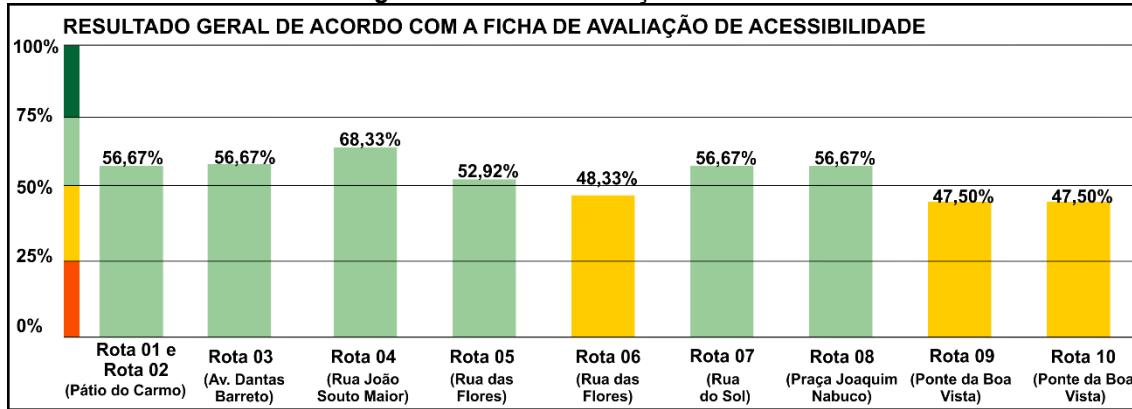
Art. 50. O poder público incentivará a fabricação de veículos acessíveis e a sua utilização como táxis e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas. (...) Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar **10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis** à pessoa com deficiência. (...) § 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência. (...) § 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o caput deste artigo (Grifo do autor) (BRASIL, 2015).

Quanto ao Programa PE Conduz, implantado pela Secretaria de Desenvolvimento Social e Direitos Humanos – SEDSDH, do Governo do Estado de Pernambuco por meio da Superintendência Estadual de Apoio à Pessoa com Deficiência – SEAD, teve origem na Lei Estadual nº. 14.218, de 30 de novembro de 2010. O PE Conduz disponibiliza serviços de veículos adaptados para pessoas com deficiência severa ou limitação grave. Porém, esse serviço é prestado apenas para a locomoção de compromissos tais como: tratamento de saúde; instituições credenciadas da Região Metropolitana do Recife; e reabilitação. Portanto, não é oferecido para qualquer atividade, a exemplo de turismo.

3.2.4. Consideração final

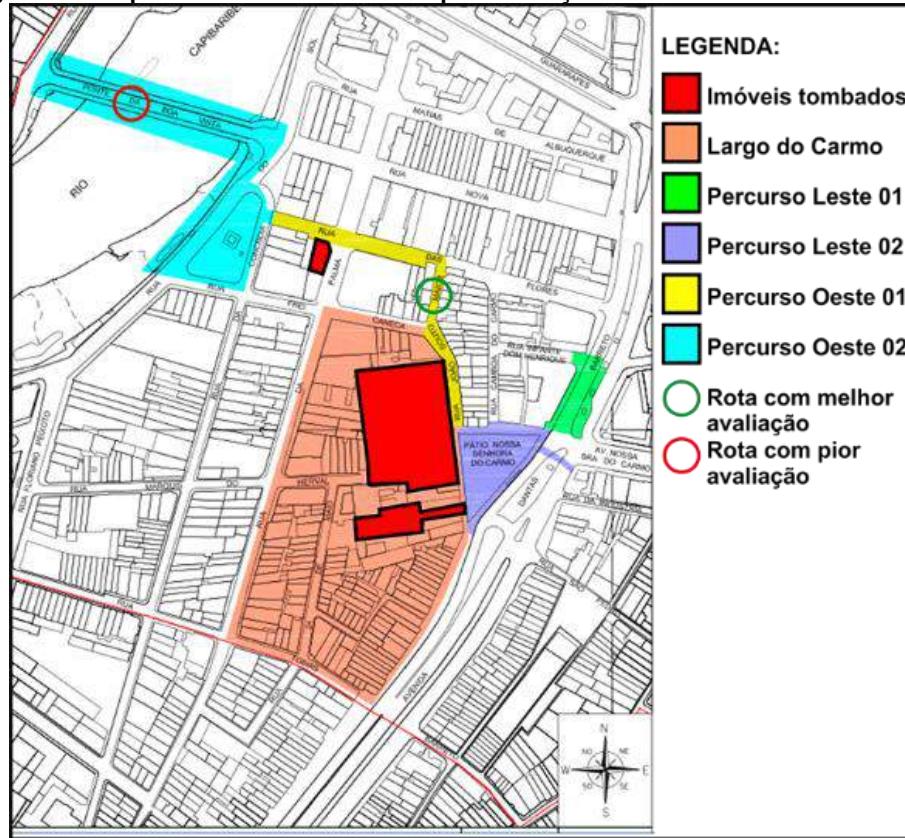
Para uma visão sintética sobre a avaliação urbanística das diferentes rotas examinadas no entorno do Carmo, elaborou-se o gráfico 17 com o resultado conjunto das três fichas de avaliação de acessibilidade.

Gráfico 17 - Resultado geral da ficha de avaliação. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



O resultado geral mostrou que as rotas 06, 09 e 10 foram avaliadas de forma insatisfatória e as outras rotas estão em situação melhor, mas com pontuação abaixo de 75% na análise da ficha de avaliação. A figura 18 apresenta o mapa do entorno do Carmo, assinalando-se os percursos examinados para uma inspeção visual de melhor alcance.

Figura 18 - Mapa das rotas com melhor e pior avaliação. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



A rota 04, na Rua João Souto Maior (Percurso Oeste 01), foi a mais bem avaliada, atingindo a pontuação de 68,33%, com avaliação satisfatória. Segue o

quadro 14 que especifica as diferentes rotas, e informa os imóveis tombados para exame no próximo capítulo sobre a acessibilidade arquitetônica e a ferramenta utilizada na avaliação – a matriz da autenticidade e acessibilidade.

Quadro 14 - Os percursos e os imóveis patrimoniais. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.

PERCURSOS	ROTAS	IMÓVEIS ESPECIAIS	ZONEAMENTOS
Percorso Leste 1	1 - Av. Dantas Barreto (apenas em frente da Basílica do Carmo); e 2 - Pátio do Carmo.	Basílica e Convento de Nossa Senhora do Carmo.	ZEPH-10 – SPR - 3
Percorso Leste 2	Estação da Av. Dantas Barreto.	Não há nesse percurso	ZEPH-10 – SPA
Percorso Oeste 1	1 - Rua João Souto Maior; 2 - Rua Camboa do Carmo; e 3 - Rua das Flores (Lado A). 4 - Rua das Flores (lado B)	Imóvel nº.129 na esquina entre a Rua das Flores e a Rua da Palma. IEP nº.59.	ZEPH-10 – SPA-8
Percorso Oeste 2	1 - Rua do Sol; 2 - Praça Joaquim Nabuco; 3 - Ponte da Boa Vista (lado A) 4 - Ponte da Boa Vista (Lado B)	Ponte da Boa Vista	ZAC – Restrita

Nos Percursos Leste 1, Oeste 1 e Oeste 2 estão os bens tombados que serão analisados na parte interna da edificação, quanto à acessibilidade arquitetônica, utilizando-se a ferramenta de *check-list* da Matriz de Autenticidade e Acessibilidade, a fim de se observar a compatibilização de dois aspectos: acessibilidade ao meio físico e os valores da autenticidade.

3.3. As matrizes de Autenticidade e Acessibilidade

Após a análise dos percursos e roteiros do entorno do Carmo que dão acesso aos três imóveis tombados, faz-se necessário o exame dos próprios imóveis, no tocante à autenticidade e à acessibilidade: a Basílica Nossa Senhora do Carmo, a Igreja da Ordem Terceira do Carmo, ambos tombados pelo IPHAN, e o imóvel nº 129 na Rua das Flores, que é o imóvel especial de preservação - IEP, registrado sob nº 59 pela Prefeitura do Recife. Aqui também será avaliado o acesso à edificação, segundo ficha específica de Lanchoti (2005).

A Matriz da autenticidade e acessibilidade, elaborada por (FERREIRA, 2011) é uma ferramenta para se examinar a relação entre autenticidade de um patrimônio arquitetônico e a sua adequação à acessibilidade. Essa ferramenta, como já mencionado no capítulo de metodologia, se utiliza da Tabela da Autenticidade (*Nara-Grid*) para identificar os “Aspectos” e “Dimensões” de um patrimônio (BALEN, 2008), indicados no artigo 13 do Documento de Nara sobre autenticidade. A adequação à acessibilidade é examinada com três autores (Aíla Oliveira; Seguin Dias A. BINS ELY e Vera Helena Moro) da avaliação das condições de acessibilidade espacial em centro cultural: estudo de casos³⁴.

A análise dos três imóveis tombados no entorno do Carmo, a ser feita neste tópico, foi estruturada com base no procedimento de Ferreira (2011). Entretanto, alguns ajustes foram realizados, por se julgar que eles trariam ganhos significativos à Matriz desse autor, no que concerne ao exame da acessibilidade. Assim, seguiu-se o seguinte roteiro:

- uso da Tabela da Autenticidade (*Nara-Grid*);
- avaliação do acesso à edificação, com uso da ficha específica de Lanchoti (2005) para este fim;
- avaliação da acessibilidade arquitetônica, no interior da edificação, utilizando-se a planta baixa do imóvel para verificar a rota acessível e outros detalhes, de acordo com as normas brasileiras de acessibilidade;

³⁴ - XI Encontro Nacional de Tecnologia no ambiente Construído – ENTAC 2006, Porto Alegre. Anais do XI Encontro Nacional de Tecnologia no Ambiente Construído, 2006.

- finalmente, aplicação da matriz de Ferreira (2011), gerando uma visão objetiva sobre a compatibilização da autenticidade e acessibilidade.

3.3.1. A Basílica Nossa Senhora do Carmo

Descrição do objeto

A construção da Basílica foi iniciada no século XVII e XVIII, sob influências dos estilos Barroco e Rococó, no Largo de Nossa Senhora do Carmo, no Bairro de Santo Antônio, da cidade do Recife. O proprietário é a Província Carmelitana de Pernambuco. A Basílica e o Convento do Carmo foram tombados em 5 de outubro de 1938, pelo IPHAN, e a finalidade atual da Basílica são cultos religiosos.

O frontispício apresenta com cinco janelas e cinco portas e a torre está localizada à esquerda, possuindo cunhais e pedras. Por outro lado, a torre direita não foi concluída, atingindo somente a altura do óculo. Mais acima, há uma frontaria com formato triangular e traços ornamentais, além do brasão da Ordem que mostra a imagem voluta floreada em nicho da Nossa Senhora, alguns pináculos e uma cruz.

Na entrada, os altares colaterais são consagrados ao Bom Jesus e São José. Finalmente, do altar-mor, a abóbada de arcos cruzados com pintura e cobre a capela-mor. Sobre as paredes de fundo do cruzeiro encontram-se dois grandes altares com pé-direito que vão até a abóboda.

Há também uma pia de mármore de Extremoz³⁵ com painel de azulejo, feito segundo a maneira tradicional de placa de barro, cozimento e vitrificação, pintado nas cores azul e branca, em cena figurativa, de cerca de 1760 (SILVA, 2008).

Avaliação da Autenticidade

Após a visita ao local e a coleta de dados nos inventários dos bens móveis da Basílica, disponível no IPHAN, a Tabela de Autenticidade (*Nara-Grid*), foi preenchida,

³⁵ Cidade portuguesa no Distrito de Évora.

analizando-se os aspectos e as dimensões do bem patrimonial. Algumas relações não foram identificadas na pesquisa histórica. Elas estão marcadas com um “X”, embora não signifique que não existam. A seguir, são apresentados alguns dos aspectos relacionados às dimensões (valores) da Basílica em estudo.

Quadro 01 – Avaliação de Autenticidade - A Basílica Nossa Senhora do Carmo				
Aspectos (Documentação)	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística/ arquitetônica	Histórica	Social	Científica
Formas e Desenhos	A Basílica e o Convento do Carmo apresentam influências dos estilos Barroco e Rococó, como, por exemplo, o frontispício que mostra os elementos arquitetônicos dessa época.	A Basílica possui duas torres, sendo que a da direita não ficou concluída e a da esquerda possui 50 metros de altura.	As suas obras levaram longo período para serem concluídas.	O altar-mor possui sustentação com base em abóboda de arcos cruzados cobrindo a capela-mor.
Materiais e Substância	Os materiais da fachada que são: cantaria em pedra arenítica e, provavelmente, pedra calcária. Os materiais do coruchéu são arenito, cantaria e entalhe.	O azulejo é feito de placa de barro, cozimento e vitrificação, pintado nas cores azul e branca na cena figurativa, de cerca de 1760. Há uma pia de mármore de Extremoz.	X	X
Uso e Função	Na edificação, existiu um hospício construído por religiosos e a capela primitiva para culto religioso.	Em parte da edificação, existia o Palácio da Boa Vista, onde o Conde Maurício de Nassau se hospedava.	No Convento, havia oficinas e senzalas. Atualmente, funcionam cultos religiosos desde a doação da Câmara do Senado de Olinda para a Província carmelitana de Pernambuco.	A espessura da parede demonstra a sustentação da torre atingindo de 50 metros de altura
Tradição e Técnicas	A tradição dos azulejos na portaria conventual, próximo à entrada da lateral direita da nave, identifica Jesus no Horto das Oliveiras.	Os azulejos foram trazidos de Coimbra em Portugal e é composto por 273 peças são fixadas na parede de forma justaposta em alinhamento sequenciado.	O brasão da Ordem mostra a imagem voluta floreada em nicho da Nossa Senhora como símbolo dos carmelitas.	No interior, há talhas douradas e retábulos com imagens, oferecendo exemplos desse trabalho manual.
Localização e Espaço	Parte da edificação representava o Palácio da Boa Vista, localizado na beira do Rio Capibaribe, que foi construído por João Maurício de Nassau.	Após a expulsão dos holandeses, o palácio foi doado à Ordem Terceira e sua maior parte pertence ao convento.	As edificações foram doações da Câmara do Senado de Olinda para a Província carmelitana de Pernambuco no século XVII.	X
Espírito e Sentimento	A Basílica tem atratividade turística, possui uma paisagem urbana preservada junto com o convento e o Pátio do Carmo.	Em partes dessa edificação, foi hospedado o príncipe Maurício de Nassau e foi enterrado o corpo do mártir Frei Caneca.	Dia 16 de julho é feriado municipal do Recife e comemora com grande festa o dia da padroeira da cidade do Recife.	X

Quadro 15 - Nara-Grid (Tabela de autenticidade) elaborada pelo autor, baseada a partir do modelo de Koenraad van Balen (2008) da Basílica. 2015

Avaliação de Acessibilidade

A acessibilidade precisa ser avaliada antes da indicação de seus ajustes. Segue-se, então, a ficha com a avaliação de acesso ao lote/edificação baseada em Lanchoti (2005):

3. Mobilidade no Acesso aos Lotes

Caracterização do Lote / Edificação:

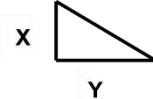
[] vazio [] térreo [] sobrado até 5 pav [] de 5 a 10 pav. [] mais de 10 pav.

[] Ó.Público [] Com./Serv. [] Saúde [] Educação Cultura [] Lazer [] não ident./desoc.

Nome do Estabelecimento: **Basílica da Nossa Senhora do Carmo**

Nº no Logradouro: **Av. Dantas Barreto, s/nº, Pátio do Carmo.**

Principal Forma de Acesso ao Degrau – Qde: **01** P: _____ E: _____
 Rampa – %: **0,185** X: **1,08** Y: **0,19**



Lote / Edificação: () Nivelado ou com desnível até 1,5cm com tratamento de rampa.

3.1. Quanto ao dimensionamento das aberturas:				() Não Se Aplica	Dimensionamento
<input checked="" type="checkbox"/> possuem mais de 1,0m de passagem livre.	③ possuem entre 0,90m e 1,0m de passagem livre.	② possuem entre 0,80 e 0,90m de passagem livre.	① possuem menos de 0,80m de passagem livre.		
3.2. Quanto ao desnível do passeio público até a principal porta de entrada:				() Não Se Aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou, havendo, desniveis vencidos por rampas internas ao lote com inclinação máxima de 6,25%.	③ os desníveis superiores a 1,5cm são vencidos com rampas internas ao lote com inclinação máxima de 8,00%.	② os desníveis superiores a 1,5cm são vencidos com rampas internas ao lote com inclinação máxima de 10%.	<input checked="" type="checkbox"/> há desníveis maiores que 1,5cm sem rampas; ou com rampas internas ao lote com inclinação superior a 10%; ou, inclinações no passeio para vencerem o desnível.		
3.3. Quanto ao material de transição entre lote e circulação urbana:				() Não Se Aplica	Material
④ é perceptível em textura e cor em uma faixa de 0,25 a 0,60m de largura.	③ é perceptível em textura ou cor, em largura abaixo de 0,25m ou acima de 0,60m de faixa.	<input checked="" type="checkbox"/> não há textura nem cor mas há uma separação física que identifica o início do lote.	① não há diferenciação entre os pisos da calçada e do lote e nem há separação física que os separe.		
2.14. Quanto à abertura de imóveis para a calçada:				() Não Se Aplica	Deslocamento
<input checked="" type="checkbox"/> nenhuma abertura de porta, janela ou vitrine faceia o limite frontal do lote.	③ há somente janelas ou vitrines faceando o limite frontal do lote, mas não possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.	② há portas ou portões que margeiam a face frontal do lote, porém não possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.	① há pelo menos um lote com portas, portões, janelas ou outras aberturas que possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.		
3.4. Quanto à existência e implantação de mobiliário (fixo à fachada, no acesso ao lote ou exposto na calçada em frente):				() Não Se Aplica	Mobiliário
<input checked="" type="checkbox"/> não possui nenhum mobiliário nem parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem esteja instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 1,80m.	③ não possui nenhum mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem esteja instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 1,20m.	② não possui nenhum mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 0,90m.	① possui mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público e que esteja a menos de 2,10m de altura ou instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 0,90m.		
3.5. Quanto às entradas no lote:				() Não Se Aplica	Deslocamento
④ toda a extensão entre lote e calçada está em condições de deslocamento, sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	③ caso haja mais de uma entrada à edificação, somente pela principal é possível acessar o lote sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	② caso haja mais de um entrada à edificação, somente por uma secundária é possível acessar o lote sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	<input checked="" type="checkbox"/> nenhuma das entradas permite o acesso sem desnível; ou tenha largura superior a 0,80m.		<u>OBS: Rampa provisória</u>
3.6. Quanto à manutenção:				() Não Se Aplica	Manutenção
<input checked="" type="checkbox"/> todos os acessos de pedestres são mantidos em bom estado de	③ pelo menos um acesso de pedestre é mantido em bom estado de conservação.	②	① o acesso está com pisos soltos, rachaduras ou irregular devido à falta de manutenção.		

Quadro 16 - Acesso ao lote da Basílica Nossa Senhora do Carmo, elaborado pelo autor baseado no modelo de Lanchoti (2005).

Além disso, analisa-se também o interior da edificação, utilizando-se a planta baixa para verificar a rota acessível, apresentando o croqui abaixo para se verificarem os pontos negativos quanto à acessibilidade arquitetônica.

A planta baixa do pavimento térreo da Basílica Nossa Senhora do Carmo é plana com alguns desniveis, na maioria trata-se apenas de um degrau, e outras limitações são escadas, acesso ao altar-mor, a nave, mezanino próximo ao sino, o pátio interno, banheiros, entre outros.

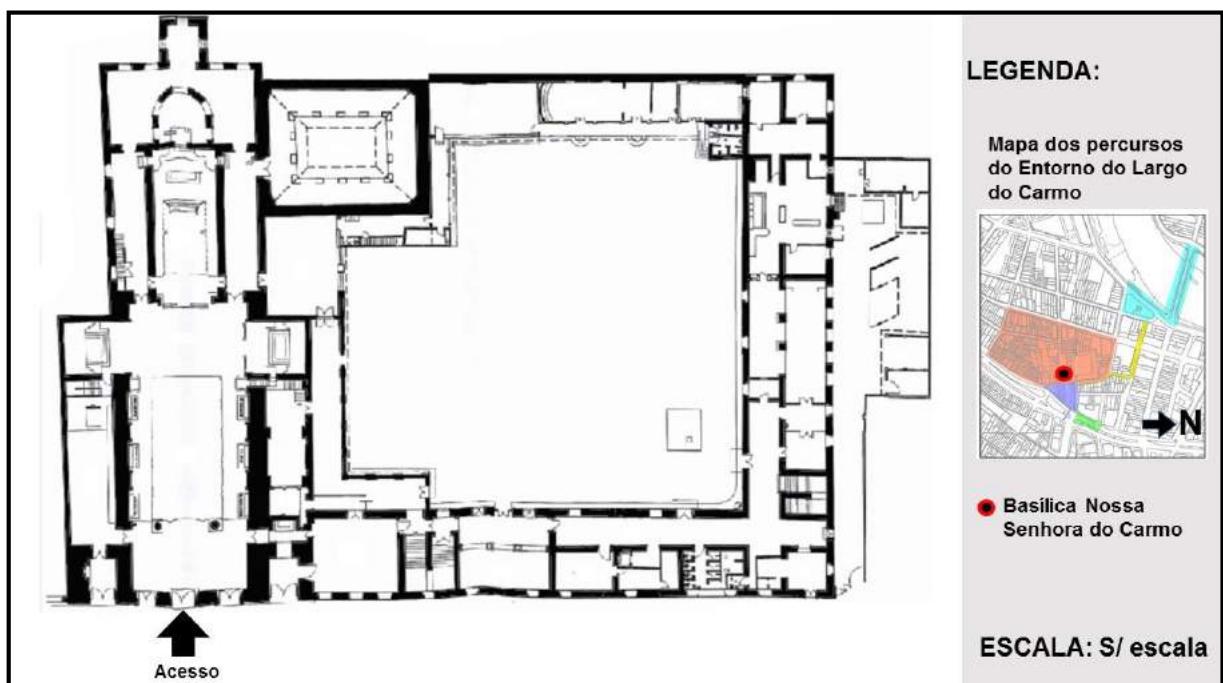
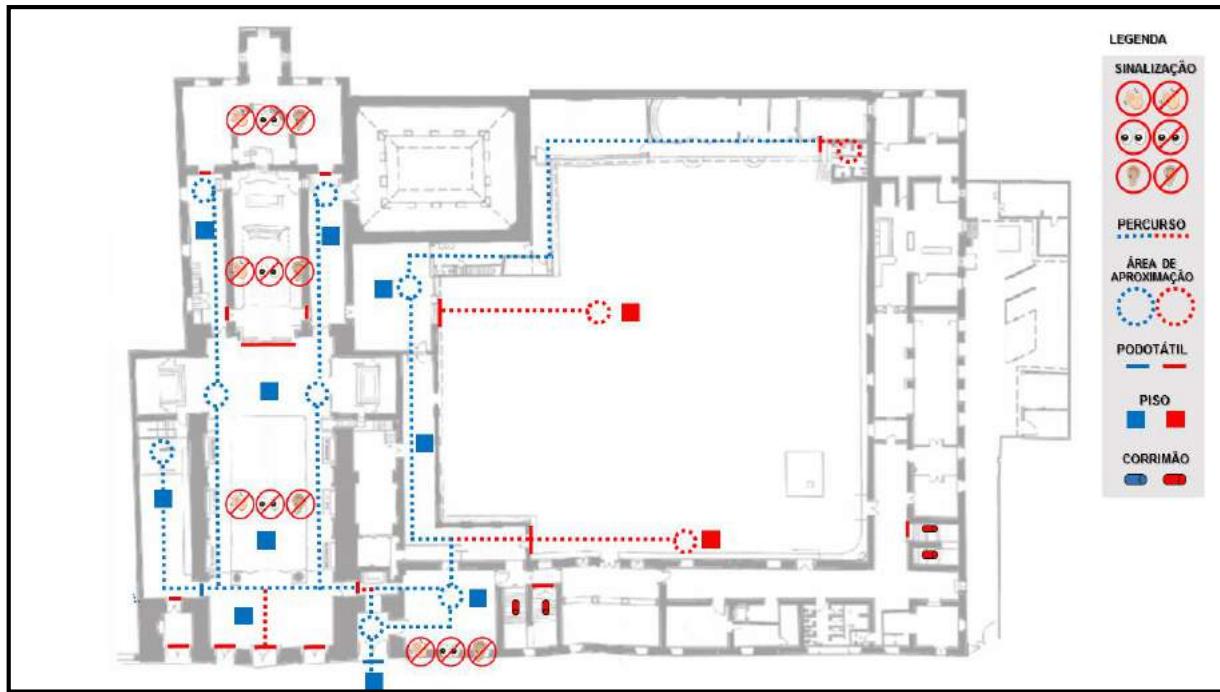


Figura 19 - Planta Baixa - Pavimento térreo. Fonte: Inventário Nacional de Bens Móveis – INBMI - IPHAN. Disponível e capturado em junho de 2015.

Figura 20 - Planta Baixa - Pavimento térreo com adequações de acessibilidade. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



A planta baixa dos pavimentos superiores (2º e 3º andares) da Basílica Nossa Senhora do Carmo, em geral, permitem o acesso aos dormitórios dos religiosos através de duas escadas. Segue figura 20 e 21:

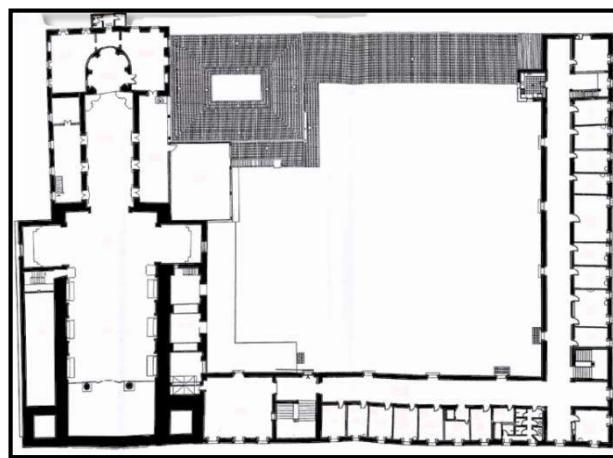


Figura 21 - Planta Baixa do segundo pavimento da Basílica Nossa Senhora do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.

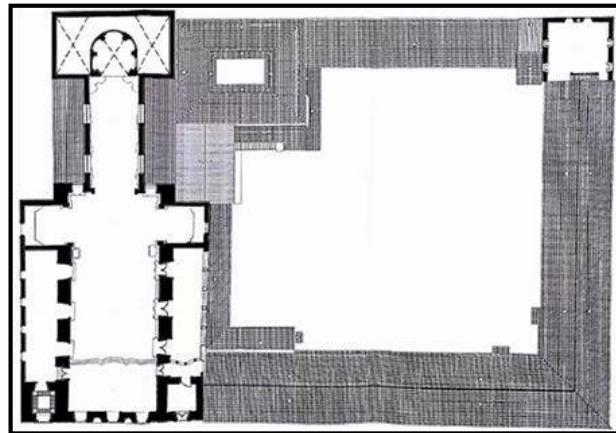


Figura 22 - Planta Baixa do terceiro pavimento da Basílica Nossa Senhora do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.

A figura 22 mostra duas escadas no convento e outras escadas na basílica, representando desafios para instalação de equipamentos eletromecânicos de deslocamento vertical, tal como um assento escamoteável, mais próprio para pessoas com mobilidade reduzida, sendo também utilizado por pessoas com deficiência física.

Além de todas as rotas, há também necessidade do acesso aos bens móveis do local, eliminando-se o simplismo do tipo: “é só entrar e está resolvido”.

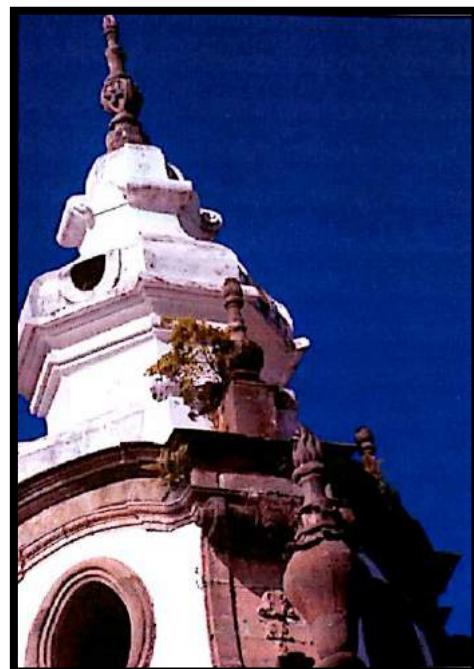


Figura 23 - Coruchéu da Basílica. Fonte: INBMI. 2015.

Para iniciar o acesso ao bem, as pessoas cegas devem ter conhecimento da volumetria da edificação do estilo rococó. Segue o detalhe (figura 22) do Coruchéu da Basílica do Carmo:

Coruchéu foi construído no séc. XVIII (1754 – 1767), com material feito de arenito e cantaria, composto por pedestal, corpo e calota. Pedestal em formato quadrangular, simplificado. Corpo com folhas de acanto estilizadas no terço inferior, afilando até a calota, em formato cilíndrico, com parte superior boleada, sendo arrematada por motivos flamejantes (INBMI - Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados, 2003).

Para isso, é necessário instalar a maquete tátil³⁶ com a fisionomia dessa parte do elemento arquitetônico do coruchéu (RECIFE, 2001), a fim de se poder conhecer a história da construção dessa época do século XVIII.

Figura 24 - Painel de azulejo no interior da Basílica. Fonte: o autor. 2014.



Os elementos arquitetônicos e decorativos da Basílica da Nossa Senhora do Carmo necessitam atender também às pessoas cegas para serem cumpridas as determinações do item 7.5 (Descrição de imagens e sons) da norma brasileira nº. 15.599, de 25 setembro de 2008 – Acessibilidade na prestação de serviços – (ABNT NBR, 2008). Segue o exemplo de um painel de azulejo no interior da Basílica do Carmo, figura 23.

³⁶ - Lei Municipal nº. 16.648/ 2001 - Dispõe sobre a confecção de maquetes dos prédios públicos e privados que tenham valor histórico ou arquitetônico.

De acordo com o Inventário Nacional de Bens Móveis – INBMI, segue a descrição de dimensão e de imagem do painel acima:

Objeto: Azulejo. (...) Título: Jesus no Horto das Oliveiras. (...) Material: Placa de barro; pintura; cozimento, vitrificação. (...) Dimensões: altura 225 e largura: 276 cm. (...) Descrição: Painel de azulejos nas cores azul e branca, com cena figurativa em dois planos e moldura com parte superior recortada e parte inferior com cartela ao centro, sobre rodapé em amarelo. Cena figurativa, apresenta no primeiro plano, ao centro, duas figuras em pé, sendo um anjo e uma masculina; estando o anjo de costas, sobre nuvens, segurando, ao alto, na mão esquerda um cálice e cruz latina por trás do ombro direito; a outra, de frente, com as mãos entrelaçadas, envolto em feixe luminoso; na lateral esquerda do observador, três figuras deitadas e agrupadas. Segundo plano, parte superior, lado esquerdo, sete figuras masculinas agrupadas, em pé. Moldura constituída por elementos arquitetônicos e decorativos. Parte superior, nas extremidades laterais, vasos com flores, ao centro, feixe de plumas e rocalhas assimétricas, que estendem-se pelas laterais, compondo com folhas de acanto e palmas, até a parte inferior, que tem cartela ao centro (INBMI - Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados, 2003).

Isso é praticamente uma descrição de imagem para atender às pessoas cegas. Essa descrição está disponibilizada no inventário, porém, não no local para atender a quaisquer cidadãos.

A Matriz de Autenticidade e Acessibilidade

Com base nas informações obtidas, tem-se a possibilidade de aplicar a matriz gerando uma visão mais objetiva sobre a compatibilização da autenticidade e acessibilidade. Segue a matriz no quadro 17:

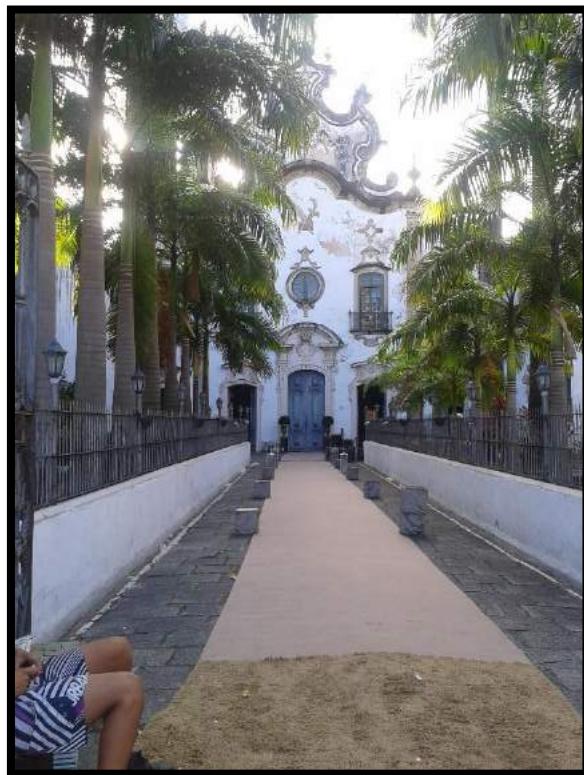
Quadro 17 - Matriz de acessibilidade e autenticidade da basílica, elaborada por Ferreira (2011). 2015

Quadro 02 – Matriz de Autenticidade e Acessibilidade - A Basílica do Carmo				
Aspectos (Documentação)	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística/ arquitetônica	Histórica	Social	Científica
Formas e Desenhos	O frontispício da Basílica possui elementos arquitetônicos que necessitam estar inseridos na conservação comunicacional e na acessibilidade comunicacional, tais como áudio-descrção, descrição da imagem, maquete tátil, mapa-tátil, etc.	As torres e a volumetria da Basílica necessitam de uma descrição em formato acessível e o inventário dos bens imóveis do IPHAN deve ser fornecido para as pesquisas históricas, tornando-se recursos de acessibilidade comunicacional.	A acessibilidade arquitetônica e urbanística visam a fornecer aos cidadãos com deficiência acesso para poderem atribuir os valores ao bem e, assim, aumenta-se o valor desse bem tombado.	A edificação necessita do conteúdo didático sobre a construção em para torná-lo mais acessível no sentido de conteúdo.
Materiais e Substância	Os dispositivos de acessibilidade poderão se tornar elementos de distinguibilidade, tais como rampas, podotáteis, corrimões, bastante modernos em relação aos materiais originais tais como arenito, cantaria e entalhe.	É necessário, além de recursos de acessibilidade, haver um curador capacitado em acessibilidade para o atendimento nos locais internos da Basílica, como, por exemplo, o acesso às informações sobre os azulejos.	X	X
Uso e Função	Permitir a rota acessível e a rota de fuga nos ambientes internos e externos e disponibilizar os recursos multissensoriais sobre as etapas evolutivas da construção dos ambientes da Basílica e as intervenções arquitetônicas e pictóricas do local.	Oferecer espaços seguros e equipamentos diferenciados para profissionais capacitados em socorrer cidadãos com deficiências caso o bem tombado corra risco de desabamentos ou transtornos.	Oferecer a acessibilidade em prestação de serviços. Além disso, oferecer a acessibilidade em comunicação visual e tátil nos ambientes internos com dispositivos para surdos e cegos.	Oferecer os equipamentos de paredes estruturais com menos autonomias, a fim de equilibrar o acesso e o risco da autenticidade.
Tradição e Técnicas	Existe valor documental nos elementos decorativos e arquitetônicos, mas falta a metodologia científica como os registros fotográficos de antes e depois da intervenção nos locais de acessos, tais como: altar-mor, capela-mor, catacumbas, nave a serem instaladas nas rotas acessíveis.	A técnica construtiva dos elementos decorativos e arquitetônicos nos ambientes internos ou externos necessita do restauro filológico, a fim de reproduzir os registros justificados sobre a acessibilidade arquitetônica, como, por exemplo, uma rota acessível com composição de sinalização tátil até os painéis de azulejos com intervenção mínima.	A maquete tátil, recurso de áudio-descrção e descrição da imagem e outros dispositivos são ajudas técnicas equivalentes ao valor documental, pois são diversos registros de conservação comunicacional. Atente-se para o exemplo da descrição de imagem ou de alto relevo do brasão no frontão da Basílica.	O trabalho deve incluir a contribuição de vários especialistas de diversas áreas a fim de se aprofundar o estudo da compatibilização da acessibilidade com a conservação, como, por exemplo, o trabalho manual dos retábulos e talhas douradas nas naves e nos altares.
Localização e Espaço	A acessibilidade urbanística deveria ser adequada de acordo com as fichas de avaliação (segue em anexo) baseadas no arquiteto José Lanchoti.	X	Os banheiros, catacumbas e altares necessitam urgentemente de adaptações à acessibilidade, pois são locais bastante utilizados.	É necessário adotar manutenção periódica e monitoramento das ações e planejamentos da atividade administrativa do local.
Espírito e Sentimento	A mobilidade urbana nos transportes e turismo acessível devem atender às pessoas com deficiência para se tornarem percursos acessíveis até chegar à Basílica e ao Convento.	X	É necessário a participação das pessoas com deficiência nas áreas de patrimônio cultural.	É necessário aprimorar os cursos de adequações de acessibilidade, treinamento e promoções de capacitações e vivências dos profissionais com esses conhecimentos específicos.

3.3.2 A Igreja da Ordem Terceira

É a segunda edificação avaliada, tanto com relação à autenticidade quanto à acessibilidade. Segue a descrição do objeto. Em seguida será apresentada a Tabela de Autenticidade ou *Nara-Grid*.

Figura 25 - Frontão da Igreja da Ordem Terceira. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Descrição do objeto

Após a expulsão dos holandeses, o Palácio da Boa Vista, onde está assentada atualmente a igreja, foi doado à Ordem Terceira e sua maior parte pertence ao convento (GASPAR, 2009). A construção da Igreja de Santa Tereza da Ordem Terceira do Carmo foi iniciada em 1699 e as obras tiveram várias etapas. Foi inaugurada em 1780, mas as obras continuaram até 1837. Ela fica ao lado da Basílica de Nossa Senhora do Carmo, construída no estilo da arquitetura barroca.

Está situada também no Pátio do Carmo, localizado na Avenida Dantas Barreto. Na entrada da edificação, a fachada aparece recuada e seu frontispício predominante é feito com esculturas em arenito. O frontão é em estilo rococó tardio, segundo

Bazin³⁷; ele é típico de Pernambuco. É feito de cantaria em pedra arenítica. A torre sineira, também em estilo rococó tardio, tem a base octogonal, saliente e arredondada.

Inúmeros painéis pintados sobre a vida de Santa Tereza d'Ávila ornam o forro da nave. O altar-mor, revestido de talha dourada, é dominado pela imagem de tamanho natural da virgem do Carmo, co-padroeira da cidade do Recife. O Arco Cruzeiro, situado no altar-mor, é feito de pedra, possivelmente arenito, revestido com painéis de madeira, policromia (marmoreados) e douramento.

Na frente da Igreja da Ordem Terceira, há um monumento (figura 25) do líder quilombola Zumbi que foi decapitado³⁸ e pendurado no Pátio do Carmo na área mais visada até sua completa decomposição.

Figura 26 - Estátua do Quilombo dos Palmares. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Avaliação da Autenticidade

A partir do levantamento do local e da pesquisa histórica no IPHAN, foram identificados os valores para o estudo de avaliação. A seguir, são mencionados

³⁷ - Bazin, Germain. 1983 – A arquitetura religiosa barroca no Brasil. Rio de Janeiro. Editora Record. Vol. I.

³⁸ - Em 20 de novembro de 1695, Zumbi, o líder negro dos Palmares, teve a cabeça cortada, salgada e levada, com o pênis dentro da boca, ao governador Melo de Castro, visando desmentir a crença da população sobre a lenda da imortalidade de Zumbi.

aspectos não constantes do quadro 18. Para esta edificação, no quadro 18, apresenta-se o resumo da avaliação de autenticidade com as camadas sintetizadas, citando os aspectos e as dimensões de cada camada.

Quadro 03 – Avaliação de Autenticidade - A Igreja da Ordem Terceira				
Aspectos (Documentação)	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística/ arquitetônica	Histórica	Social	Científica
Formas e Desenhos	O estilo da edificação religiosa é Rococó no século XVIII. O destaque é o teto da nave com 40 painéis pintados.	O azulejo de Santa Tereza de Jesus – Leitora foi trazido em Lisboa de Portugal e sua época foi no século XVII (1778) e é feito de cerâmica, policromia e vitrificação.	Existem as colunas salomônicas da balaustrada torneadas em jacarandá obedecendo ao estilo D. João V.	A capela-mor, em estilo rocaille, possui toda em talha e dourada com desenhos acânticos e nervuras; uma abóbada ogival germinada com óculos abertos para parte
Materiais e Substância	Existem na sacristia os móveis e cômodas em jacarandá escuro com talhas.	O altar-mor e a sacristia cujos possuem as colunas salomônicas da balaustrada torneada em jacarandá	O forro da nave foi pintado com inúmeros painéis sobre a vida de Santa Tereza de D'Ávila.	A fachada aparece recuada e seu frontispício predominante feita com esculturas em arenito.
Uso e Função	Em 1867-68/1857-58 foram períodos extremos das obras do Recolhimento de Santa Teresa de Jesus, chamado, depois, de Hospital. Atualmente, é Abrigo de Irmã Terceiras do Carmo, localizado no fundo esquerdo.	Na época da escravidão, habitavam os escravos na senzala, onde atualmente no convento.	O uso de atividade religiosa sempre funcionou desde a doação da Capela do Santíssimo Sacramento para Ordem Terceira do Carmo até hoje.	X
Tradição e Técnicas	O pintor João de Deus Sepúlveda foi em destaque artista do século XVIII. Existe também azulejos é feito por semi-artesanal e pintada fixada na parede com alinhamento sequenciado.	As obras do pintor se encontra nas Igrejas de Santa Tereza da Ordem Terceira do Carmo, São Pedro dos Clérigos e Nossa Senhora da Conceição dos Militares, todas ficam na Cidade do Recife.	X	O azulejo possui um formato de biscoito em cerâmica revestido em um dos lados com camada de pintura vitrificada fabricada com a temperatura elevada.
Localização e Espaço	Em 1679, o Convento foi construído em algumas oficinas e uma senzala, pois houve a reclamação da insalubridade.	O líder quilombola foi decapitado e pendurado no Pátio do Carmo. Hoje, existe uma estátua em homenagem ao Quilombo dos Palmares no Pátio do Carmo.	Após a expulsão dos holandeses, o palácio foi doado à Ordem Terceira e sua maior parte pertence ao convento.	A edificação foi aterrada e alargada ao redor para receber a capela da Nossa Senhora do Carmo e a senzala.
Espírito e Sentimento	A adoração dos fieis no culto religioso e apreciam no ambiente da igreja do século XVIII.	No Convento da Basílica está sepultado o mártir Frei Caneca em local não determinado.	Dia 16 de julho é feriado municipal no Recife e os devotos comemoram festa da padroeira do Recife.	X

Quadro 18 - Nara-Grid (Tabela de autenticidade) elaborada pelo autor, baseada a partir do modelo de Koenraad van Balen (2008) da Igreja da Ordem Terceira. 2015.

Avaliação de Acessibilidade

3. Mobilidade no Acesso aos Lotes

Caracterização do Lote / Edificação:

[] vazio [] térreo [] sobrado até 5 pav [] de 5 a 10 pav. [] mais de 10 pav.

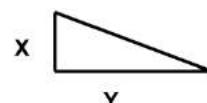
[] Ó.Público [] Com./Serv. [] Saúde [] Educação Cultura [] Lazer [] não ident./desoc.

Nome do Estabelecimento: **A Igreja da Ordem Terceira do Carmo**

Nº no Logradouro: **Av. Dantas Barreto, nº. 646.**

Principal Forma de Degrau – Qde: **01** P: _____ E:**0,12**

Acesso ao Rampa – %:**10** X: **1,22** Y: **0,12**



Lote / Edificação: () Nivelado ou com desnível até 1,5cm com tratamento de rampa.

3.1. Quanto ao dimensionamento das aberturas:				() Não Se Aplica	Dimensionamento
<input checked="" type="checkbox"/> ④ possuem mais de 1,0m de passagem livre.	③ possuem entre 0,90m e 1,0m de passagem livre.	② possuem entre 0,80 e 0,90m de passagem livre.	① possuem menos de 0,80m de passagem livre.		
3.2. Quanto ao desnível do passeio público até a principal porta de entrada:				() Não Se Aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou, havendo, são desníveis vencidos por rampas internas ao lote com inclinação máxima de 6,25%.	③ os desniveis superiores a 1,5cm são vencidos com rampas internas ao lote com inclinação máxima de 8,00%.	<input checked="" type="checkbox"/> ② os desniveis superiores a 1,5cm são vencidos com rampas internas ao lote com inclinação máxima de 10%.	① há desniveis maiores que 1,5cm sem rampas; ou com rampas internas ao lote com inclinação superior a 10%; ou, inclinações no passeio		
3.3. Quanto ao material de transição entre lote e circulação urbana:				() Não Se Aplica	Material
④ é perceptivel em textura e cor em uma faixa de 0,25 a 0,60m de largura.	③ é perceptivel em textura ou cor, em largura abaixo de 0,25m ou acima de 0,60m de faixa.	<input checked="" type="checkbox"/> ② não há textura nem cor mas há uma separação física que identifica o início do lote.	① não há diferenciação entre os pisos da calçada e do lote e nem há separação física que os separe.		
2.14. Quanto à abertura de imóveis para a calçada:					Deslocamento
<input checked="" type="checkbox"/> ④ nenhuma abertura de porta, janela ou vitrine faceia o limite frontal do lote.	③ há somente janelas ou vitrines faceando o limite frontal do lote, mas não possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.	② há portas ou portões que margeiam a face frontal do lote, porém não possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.	① há pelo menos um lote com portas, portões, janelas ou outras aberturas que possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.		
3.4. Quanto à existência e implantação de mobiliário (fixo à fachada, no acesso ao lote ou exposto na calçada em frente):				() Não se aplica	Mobiliário
<input checked="" type="checkbox"/> ④ não possui nenhum mobiliário nem parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem esteja instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 1,80m.	③ não possui nenhum mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem esteja instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 1,20m.	② não possui nenhum mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 0,90m.	① possui mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público e que esteja a menos de 2,10m de altura ou instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 0,90m.		
3.5. Quanto às entradas no lote:				(X) Não se aplica	Deslocamento
④ toda a extensão entre lote e calçada está em condições de deslocamento, sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	③ caso haja mais de uma entrada à edificação, somente pela principal é possível acessar o lote sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	② caso haja mais de um entrada à edificação, somente por uma secundária é possível acessar o lote sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	① nenhuma das entradas permite o acesso sem desnível; ou tenha largura superiora 0,80m.	<u>OBS: Rampa provisória</u>	
3.6. Quanto à manutenção:				() Não se aplica	Manutenção
④ todos os acessos de pedestres são mantidos em bom estado de conservação, sem peças de piso saindo ou elementos que impeçam a total circulação.	③ pelo menos um acesso de pedestre é mantido em bom estado de conservação.	②	<input checked="" type="checkbox"/> ① o acesso está com pisos soltos, rachaduras ou irregular devido à falta de manutenção.		

Quadro 19 - Acesso ao lote da Igreja da Ordem Terceira do Carmo, elaborado pelo autor baseado no modelo de Lanchoti (2005).

A ficha do quadro 19 revela a análise de todos os detalhes dos ajustes de acessibilidade sobre o acesso do Pátio do Carmo à Igreja de Santa Tereza da Ordem Terceira do Carmo. A partir daí, há uma avaliação também da parte interna sobre acessibilidade arquitetônica e adaptações ambientais. Seguem as plantas baixas dessa igreja (figuras 26 e 27).

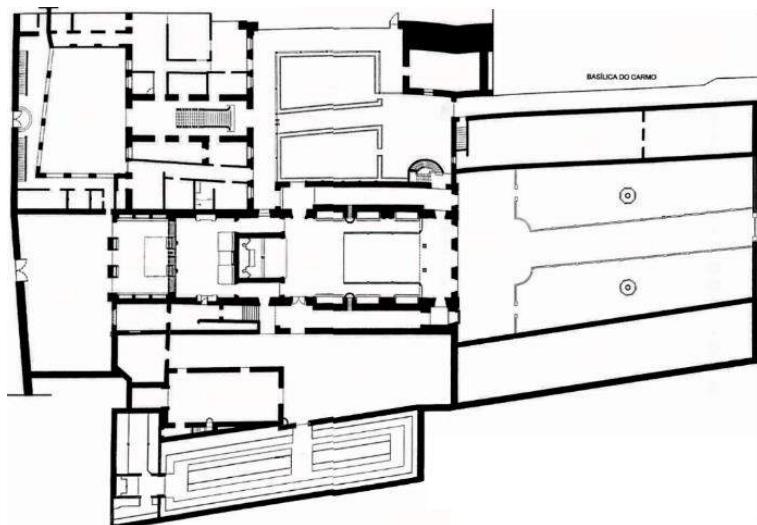


Figura 27 - Planta Baixa do pavimento térreo da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.

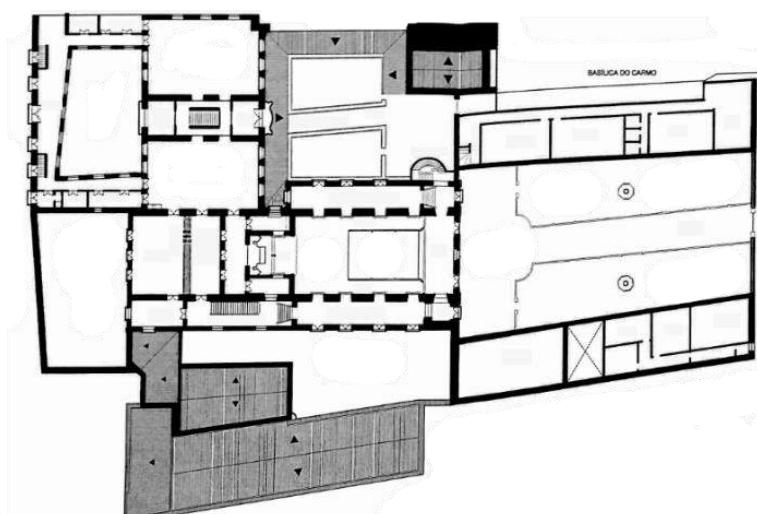
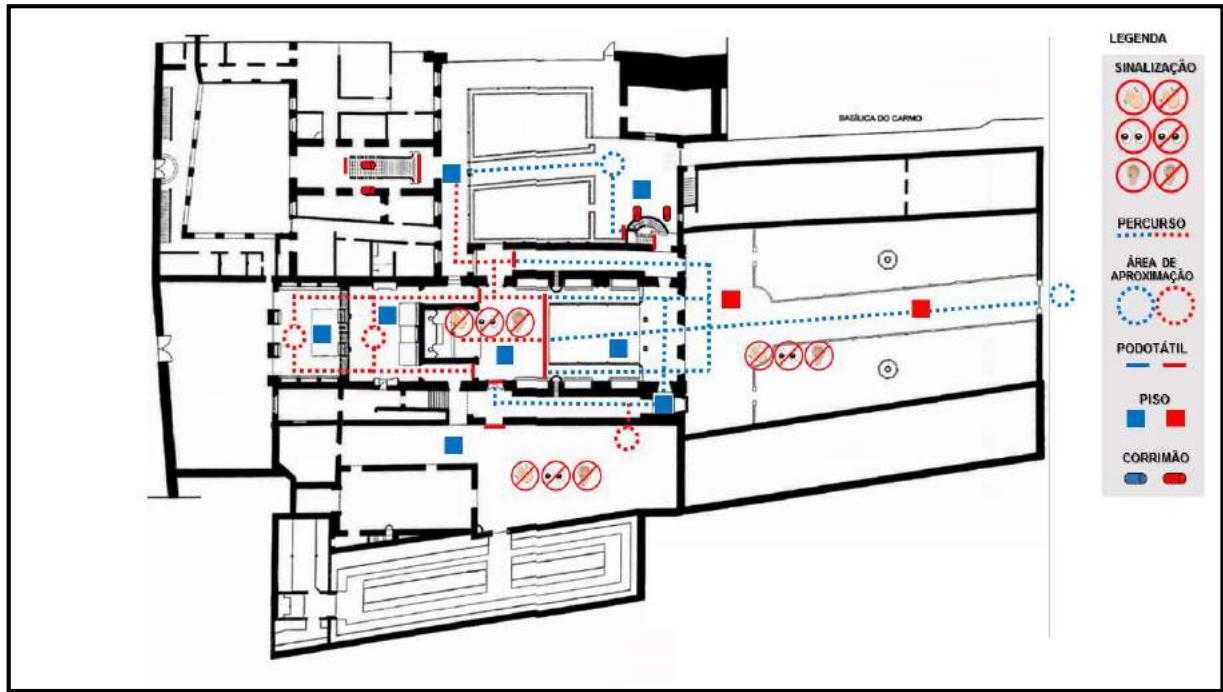


Figura 28 - Planta Baixa do pavimento superior da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: INBMI - IPHAN. 2015.

Figura 29 - Planta Baixa com rotas acessíveis. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



Na escada para o acesso ao coro (figura 29), há um grande desafio, pois há limitação nesta escada sem piso tátil, sem aproximação de espaço e com corrimões irregulares.

Figura 30 - Escada para chegar ao coro (mezanino) da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Outra ausência é quanto ao teto da nave: não há acessibilidade comunicacional.

Figura 31 - Teto da nave da Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Há outros compartimentos que precisam ser adequados tais como: banheiros, catacumbas, painéis de azulejos, o frontão e o frontispício da igreja etc.

Após o preenchimento da tabela da autenticidade e da ficha da avaliação, combinam-se essas informações na matriz:

Aspectos (Documentação)	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística / arquitetônica	Histórica	Social	Científica
Formas e Desenhos	O frontão da Igreja da Ordem Terceira deve atender à acessibilidade comunicacional na entrada da igreja, tais como áudio-descruição, descrição da imagem, maquete tátil, mapa-tátil, etc., identificando melhor o bem tombado.	Deve ser oferecida descrição dos azulejos da igreja em formato acessível. Existem os dados de pesquisa histórica no Inventário Nacional de Bens Móveis - INBMI do IPHAN para se tornarem recursos da acessibilidade comunicacional. Assim, multiplicam-se para mais pessoas a agregar mais valor ao bem.	As acessibilidades arquitetônica e urbanística visam a contribuir com os cidadãos com deficiência para que tenham acesso e possam atribuir os valores ao bem e, assim, aumentarem o valor desse bem tombado. Os bens móveis devem ser manuseados pelos cegos a partir de réplica, a fim de se preservarem os objetos originais.	A edificação necessita de conteúdo didático sobre a história das etapas das obras da construção da Igreja da Ordem Terceira em formato adequado para torná-lo mais acessível.
Materiais e Substância	Os dispositivos de acessibilidade poderão se tornar elementos de distinção, tais como rampas, podotáteis, corrimões bastante modernos e discretos em relação aos materiais, tais como cômodas e móveis.	É necessário, além de recursos de acessibilidade, ter um curador capacitado para atendimento diferencial para expor melhor nos locais internos e bens móveis da igreja, como por exemplo: os azulejos.	É necessário ter os áudio-descritores, guia de intérpretes, intérpretes de LIBRAS ^[1] e reservar uma cadeira de rodas para receber as pessoas com limitação motora ^[2] .	Os elementos arquitetônicos do frontão da Igreja da Ordem Terceira devem atender à acessibilidade comunicacional e na prestação de serviços na entrada da igreja, tais como áudio-descruição, descrição da imagem, maquete tátil, mapa-tátil, etc. Identificando melhor os elementos arquitetônicos para pessoas cegas.
Uso e Função	Permitir a rota acessível e a rota de fuga nos ambientes internos e externos e disponibilizar os recursos multisensoriais sobre os anos das evoluções da construção dos ambientes também na Igreja da Ordem Terceira e suas intervenções arquitetônicas e pictóricas desse local; mencionem-se como exemplos: sacristia, catacumbas, etc.	Oferecer os espaços seguros e equipamentos diferenciados para pessoas capacitadas quando socorrer os cidadãos com deficiências na Igreja, de desabamentos ou transtornos das construções.	Oferecer a acessibilidade em prestação de serviços. Além disso, oferecer a acessibilidade em comunicação visual e tátil nos ambientes internos com dispositivos para surdos e cegos, como por exemplo: extensão magnética (aro magnético) e presença de intérprete de LIBRAS.	É necessária a participação social das pessoas com deficiência na área de patrimônio cultural em parceria com os funcionários do IPHAN-PE e os curadores da Igreja da Ordem Terceira.
Tradição e Técnicas	Fornecer a maquete tátil e áudio-book para compreender as pinturas de João de Deus Sepúlveda e os azulejos ou outros elementos decorativos em outros ambientes.	X	Fornecer os elementos de equipamentos de transferência sem prejudicar as paredes estruturais, porém diminuirá a autonomia, a fim de compatibilizar o acesso e o risco da autenticidade.	É necessário adotar manutenção periódica e monitoramento das ações e planejamento da atividade administrativa do local.
Localização e Espaço	Deve-se adequar a acessibilidade urbanística por meio de check-list (segue em anexo) no entorno para chegar até a Igreja da Ordem Terceira do Carmo.	No Pátio do Carmo, existe uma estátua em homenagem a Zumbi, do Quilombo dos Palmares e deve atender a rota acessível e acessibilidade comunicacional nesse monumento.	Banheiros, catacumbas e altar-mor e mezanino (Coral) necessitam de adaptações de acessibilidade arquitetônica urgentes, pois são locais muito utilizados.	É necessário adquirir um andaire (plataforma elevada) acessível para receber a plataforma automotriz (tesoura) especializado para deslocar verticalmente os coristas com deficiência para o coro (mezanino).
Espírito e Sentimento	Divulgação e cartazes em formato acessível, tais como símbolos Internacionais de acessos nos locais e acessibilidade da web avisando sobre a acessibilidade ao meio físico nas igrejas do século XVIII de Pernambuco.	Deve-se adotar a acessibilidade comunicacional sobre as histórias das pessoas importantes, tais como: Frei Caneca e Maurício de Nassau por meio de áudio-descruição, descrição de LIBRAS e guias de intérprete, etc.	A mobilidade urbana nos transportes e turismo acessível para pessoas com deficiência deve ser trabalhada para se tornarem percursos acessíveis até chegar à Igreja da Ordem Terceira.	É necessário aprimorar os cursos de adequações de acessibilidade, treinamento e promoções de capacitações e vivências dos profissionais com esses conhecimentos específicos.

Quadro 20 - Matriz de acessibilidade e autenticidade da Igreja da Ordem Terceira do Carmo, elaborada por Ferreira (2011). 2015.

3.3.3 O Imóvel Especial de Preservação - IEP nº. 59, na Rua das Flores

O imóvel está localizado na esquina da Rua das Flores com a Rua da Palma no bairro de Santo Antônio da Cidade do Recife e foi projetado em 1941. O edifício está na Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural no setor de preservação ambiental - SPA.

Não possui o tombamento em nível federal nem estadual, porém está registrado pelo município como Imóvel Especial de Preservação – IEP³⁹, certificado nº. 59 e obteve da comissão municipal para seleção dos IEP's 18 pontos em sua classificação.

Descrição do objeto

A edificação está classificada como estilo protorracionalista da época do momento modernista. Foi projetado pelo arquiteto George Munier⁴⁰, por sua referência à Art Décor⁴¹.

O edifício possui uma planta ortogonal com quatro pavimentos e o sistema construtivo é em concreto armado, tendo-se fechamento em tijolo com revestimento de reboco e tinta. Os vãos das aberturas são em verga reta com esquadrias de madeira e alumínio com fechamento de vidro e a coberta é em laje com platibanda. As aberturas de ventilação do elevador e do portão fazem parte da composição decorativa dessa arquitetura moderna.

A estrutura e o telhamento da cobertura e o piso predominante não tem registro de dados. A intervenção arquitetônica no imóvel não foi registrada, apenas citam-se

³⁹ - Lei Municipal nº.16.284, de 22 de janeiro de 1997, define os IEP, situados no Município do Recife, estabelecendo as condições de preservação, assegurando compensações e estímulos para sua proteção. Os IEPs são os imóveis em formatos exemplares da arquitetura significativa para o patrimônio cultural ou ambiental com a finalidade de protegê-los.

⁴⁰ - Arquiteto francês formado na Europa com diploma dos governos francês e belga. Possuía escritório no Recife onde fez várias obras (NASLAVSKY 2004).

⁴¹ - É o estilo decorativo nas artes, *design* e arquitetura com traços simétricos, ziguezagueantes, geométricos simples e retilíneos. Foi lançado em 1925 na exposição Internacional das artes decorativas em Paris – França.

os problemas da descaracterização com introdução de elementos estranhos, tais como: chaminé, caixas de ar condicionado, instalação elétrica e hidráulica exposta na fachada. Além disso, há desprendimento de reboco nas fachadas, deixando aparente as estruturas de concreto armado.

Avaliação de autenticidade

Por meio da ficha de levantamento do imóvel, foram colhidos, na Diretoria de Preservação e Patrimônio Cultural – DPPC, os dados sobre os valores da autenticidade apresentados nos tópicos seguintes.

O quadro 21 mostra os valores dos aspectos e das dimensões do patrimônio cultural.

Quadro 07 – Avaliação de Autenticidade – Imóvel IEP - nº.59 na Rua das Flores				
Aspectos (Documentação)	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística/ arquitetônica	Histórica	Social	Científica
Formas e Desenhos	O edifício é classificado como protorracionalista e o estilo Art Décor.	Buscou-se a difusão do concreto armado e dos frisos e de outros elementos arquitetônicos na fachada.	Foi projetado pelo arquiteto George Munier, sendo referência na Art Décor.	Os vãos das aberturas são em verga reta com esquadrias de madeira e alumínio com fechamento de vidro.
Materiais e Substância	O fechamento das paredes é de tijolo e o revestimento da parede externa é de reboco e tinta.	O componente estrutural da edificação é de concreto armado, pertencendo à época da arquitetura modernista.	As aberturas de ventilação do elevador e do portão fazem parte da composição decorativa de ferro dessa arquitetura moderna.	A cobertura é em laje plana e a estrutura e o telhamento da cobertura possuem platibanda de alvenaria.
Uso e Função	O prédio aparentemente tinha função residencial. O uso é privativo e a atividade é comercial. Na parte interna da edificação, não existem bens móveis e integrados.	X	Desde 1996 funciona o restaurante Moranga com especialidades em comidas regionais em self-service.	Na edificação, funciona um elevador.
Tradição e Técnicas	A edificação possui sistema construtivo em concreto armado.	O estilo teve o apogeu na Europa nos anos 1920 e 1930. As características afetaram as artes decorativas, a arquitetura, as artes gráficas, as artes visuais, etc.	Foi visto como estilo elegante, funcional e ultramoderno.	O estilo da Art Décor se desenvolve com o design industrial que se utiliza dos materiais que possibilitam a produção em larga escala.
Localização e Espaço	O imóvel está localizado na esquina da Rua das Flores e da Rua da Palma no bairro de Santo Antônio da Cidade do Recife e foi projetado em 1941.	A edificação situa-se em zona de preservação ambiental e está localizado em um dos bairros mais antigos da cidade.	O imóvel está na Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural inscrito do setor de preservação ambiental – SPA da Prefeitura de Recife.	X
Espírito e Sentimento	O edifício representa valor da arquitetura moderna com traços da Art Décor.	X	A tradição da Art Décor ficou muito ligada aos anseios artísticos e culturais da burguesia europeia, incorporando-a na vida cotidiana naquela época.	X

Quadro 21 - Nara-Grid (Tabela de autenticidade) elaborada pelo autor, baseada a partir do modelo de Koenraad van Balen (2008) do IEP n.59. 2015.

Avaliação de Acessibilidade

Seguindo os dados após a vistoria do local, têm-se os seguintes resultados sobre a avaliação de acessibilidade:

3. Mobilidade no Acesso aos Lotes

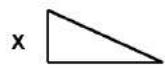
Caracterização do Lote / Edificação:

- [] vazio [] térreo [] sobrado [X] até 5 pav [] de 5 a 10 pav. [] mais de 10 pav.
 [] Ó.Público [] Com./Serv. [] Saúde [] Educação [X] Cultura [] Lazer [] não ident./desoc.

Nome do Estabelecimento: **Restaurante Moranga (Imóvel do IEP nº. 59)**

Nº no Logradouro: **Rua das Flores, nº 128.**

Principal Forma de (X) Degrau – Qde: _____ P: _____ E: _____
 Acesso ao () Rampa – %: _____ X: _____ Y: _____



Lote / Edificação: (X) Nivelado ou com desnível até 1,5cm com tratamento de rampa.

3.1. Quanto ao dimensionamento das aberturas:				() Não Se Aplica	Dimensionamento
④ possuem mais de 1,0m de passagem livre.	③ possuem entre 0,90m e 1,0m de passagem livre.	② possuem entre 0,80 e 0,90m de passagem livre.	X possuem menos de 0,80m de passagem livre.		
3.2. Quanto ao desnível do passeio público até a principal porta de entrada:				() Não Se Aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou, havendo, são desníveis vencidos por rampas internas ao lote com inclinação máxima de 6,25%.	③ os desniveis superiores a 1,5cm são vencidos com rampas internas ao lote com inclinação máxima de 8,00%.	② os desniveis superiores a 1,5cm são vencidos com rampas internas ao lote com inclinação máxima de 10%.	X há desniveis maiores que 1,5cm sem rampas; ou com rampas internas ao lote com inclinação superiora 10%; ou, inclinações no passeio para vencerem o desnível.		
3.3. Quanto ao material de transição entre lote e circulação urbana:				() Não Se Aplica	Material
X é perceptível em textura e cor em uma faixa de 0,25 a 0,60m de largura.	③ é perceptível em textura ou cor, em largura abaixo de 0,25m ou acima de 0,60m de faixa.	② não há textura nem cor mas há uma separação física que identifica o inicio do lote.	① não há diferenciação entre os pisos da calçada e do lote e nem há separação física que os separe.		
2.14. Quanto à abertura de imóveis para a calçada:					Deslocamento
④ nenhuma abertura de porta, janela ou vitrine faceia o limite frontal do lote.	③ sómente janelas ou vitrines faceando o limite frontal do lote, mas não possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.	X há portas ou portões que margeiam a face frontal do lote, porém não possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.	① há pelo menos um lote com portas, portões, janelas ou outras aberturas que possuem partes projetando-se sobre a área de circulação.		
3.4. Quanto à existência e implantação de mobiliário (fixo à fachada, no acesso ao lote ou exposto na calçada em frente):				() Não Se Aplica	Mobiliário
④ não possui nenhum mobiliário nem parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem esteja instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 1,80m.	X não possui nenhum mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m nem esteja instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 1,20m.	② não possui nenhum mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público com altura inferior a 2,10m e nem instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 0,90m.	① possui mobiliário ou parte dele que se projete sobre o passeio público e que esteja a menos de 2,10m de altura ou instalado no passeio reduzindo a passagem livre em menos de 0,90m.		
3.5. Quanto às entradas no lote:				() Não Se Aplica	Deslocamento
④ toda a extensão entre lote e calçada está em condições de deslocamento, sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	③ caso haja mais de uma entrada à edificação, somente pela principal é possível acessar o lote sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	② caso haja mais de um entrada à edificação, somente por uma secundária é possível acessar o lote sem desnível e com largura mínima de 0,80m.	X nenhuma das entradas permite o acesso sem desnível; ou tenha largura superior a 0,80m.		
3.6. Quanto à manutenção:				() Não Se Aplica	Manutenção
④ todos os acessos de pedestres são mantidos em bom estado de conservação, sem peças de piso saindo ou elementos que impeçam a total circulação.	③ pelo menos um acesso de pedestre é mantido em bom estado de conservação.	②	X o acesso está com pisos soltos, rachaduras ou irregular devido à falta de manutenção.		

Quadro 22 - Acesso ao lote do imóvel nº. 129 da Rua das Flores, elaborado pelo autor baseado no modelo de Lanchoti (2005).

De acordo com levantamento do quadro 22, observa-se que o limite entre o passeio público e o imóvel, tem praticamente mesmo nível ou até 1,5 cm. Entretanto, mais adiante, o elevador está entre o percurso da escada do acesso social e o percurso da escada do acesso ao restaurante Moranga, o que indica a impossibilidade de fazê-lo.

Figura 32 - Rota de acesso para o elevador impedido por escada sem sinalizações táteis e corrimões irregulares. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014



Pesquisando-se os registros dessa edificação, não foi encontrada a planta baixa arquitetônica na Diretoria de Controle Urbano da Prefeitura do Recife e nem na Diretoria de Preservação e Patrimônio Histórico do Recife. Adotaram-se, então, os registros fotográficos feitos pelo autor para compreender os problemas de acordo com as normas brasileiras de acessibilidade. Quanto à calçada do imóvel, ela foi requalificada e houve substituição de novas pedras portuguesas com certificação da Prefeitura do Recife.

Figura 33 - Calçada mantida, mas sem acessibilidade urbanística e comunicacional. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2014.



Uma solução para esse caso seria instalar uma cadeira escamoteável com troca da dobradiça para um formato de 180º graus, para projetar para fora apenas o lado direito (observa a figura 17). Apesar da Lei da Edificação (RECIFE, 1997), que menciona um ou outro artigo⁴², não é permitindo uma projeção externa das portas para o passeio público, nesse caso, poder-se-á reduzir esse parâmetro urbanístico para priorizar a acessibilidade, conforme o artigo 4º. da Lei da acessibilidade na concessão⁴³:

Art. 4º Excepcionalmente os projetos de adaptação das obras já concluídas e vistoriadas para fins de concessão de Habite-se ou Aceite-se poderão prever a redução de outros parâmetros exigidos na legislação urbanística municipal, quando tecnicamente não for possível, sem tal redução, a adaptação às regras sobre acessibilidade (RECIFE, 2008).

Isto é, tornam-se mais flexíveis as regras para adequar a acessibilidade à entrada do restaurante, instalando os equipamentos eletromecânicos sem atrapalhar os revestimentos dos materiais.

⁴² - Art. 60. As circulações, além das condições gerais estabelecidas nesta Lei, obedecerão aos seguintes requisitos: (...) V - as folhas de portas de saída dos locais de reunião, assim como as bilheterias, se houver, não poderão abrir diretamente sobre os passeios dos logradouros. Art. 105. As rampas, destinadas ao tráfego de veículos e/ou pedestres, atenderão ao estabelecido no Anexo II, Tabela 01, desta Lei, e ainda aos seguintes requisitos: (...) III - os portões de acesso à edificação, quaisquer que sejam, não poderão abrir para o exterior do lote ou terreno.

⁴³ - Lei nº 17.512 de 29 de dezembro de 2008 - Dispõe sobre a observância de normas sobre acessibilidade na concessão de Habite-se e Aceite-se em unidades habitacionais, não-habitacionais ou misto.

Outro fator de ajuste, o espaço do elevador antigo apresenta uma área mínima de transferência para aproximação dos usuários de cadeiras de roda. Precisa-se de sinalização sonora, tátil e visual para incrementar a acessibilidade de forma mais abrangente.

Figura 34 - Elevador não atende à norma do Mercosul nº.313/ 2007, entretanto, possibilita um alcance mesmo sem autonomia da acessibilidade. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



Figura 35 - Elevador que dá acesso ao restaurante, com elementos decorativos do estilo Art Decór. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



No primeiro pavimento, os banheiros estão inacessíveis para usuários de cadeiras de rodas, conforme o item 7 da NBR 9050/ 2004. Todavia, nesse caso não

há problema para a adequação, pois é possível a modificação como miolo (parte interna) desse imóvel.

Figura 36 - Banheiro inacessível. Fonte: Marcelo Pedrosa. 2015.



A Matriz de Autenticidade e Acessibilidade

Examina-se a compatibilização da autenticidade e acessibilidade apresentando-se a matriz no quadro 23.

Quadro 9 – Matriz de Autenticidade e Acessibilidade - Imóvel - IEP nº. 59, na Rua das Flores.

Aspectos (Documentação)	Dimensões do Patrimônio Cultural (Valores)			
	Artística/ arquitetônica	Histórica	Social	Científica
Formas e Desenhos	Deve-se atender à acessibilidade comunicacional na entrada da edificação, tais como áudio-descrção, maquete tátil, mapa-tátil e informações visuais identificando-se melhor o imóvel preservado.	Deve-se atender a uma descrição em formato acessível por meio de pesquisas históricas, tornando os recursos da acessibilidade comunicacional.	As acessibilidades arquitetônica e urbanística visam contribuir com os clientes com deficiência para que tenham maior quantidade de acessos causando um impacto positivo.	A edificação necessita um conteúdo didático sobre a construção da arquitetura moderna em formato acessível para torná-lo mais acessível.
Materiais e Substância	Os elementos de acessibilidade poderão torná-los elementos de distinuidade, tais como: podotáteis, corrimãos em ambos os lados bastante modernos e discretos.	Deve ser instalada uma cadeira escamoteável e trocar a dobradiça da porta decorativa do acesso social para um formato de 180° graus da folha para projetar para fora apenas o lado direito.	Fornecer a maquete tátil e áudio-book para que se possa compreender os elementos decorativos do local.	É necessário adotar manutenção periódica e monitoramento das ações e planejamento da atividade administrativa do local, a fim de evitar a descaracterização do imóvel preservado.
Uso e Função	Permitir a rota acessível e a rota de fuga nos ambientes internos e externos e disponibilizar cardápio em braille no restaurante e folders em braille sobre suas intervenções arquitetônicas desse local.	X	Adequar o self-service por meio do passa-prato para os usuários de cadeiras de rodas.	Deve-se atender à acessibilidade no elevador por meio de reforma para atender a Norma Mercosul de elevadores nº. 313/2007.
Tradição e Técnicas	Deve-se registrar mais o valor documental no DPPC - PCR nos objetos de elementos decorativos e arquitetônicos, permitindo o trabalho da metodologia científica e ter os registros fotográficos de antes e depois da intervenção nos locais de acesso tais como: entrada de hall e outras partes externas da edificação.	A técnica construtiva dos elementos arquitetônicos e decorativos nos ambientes internos ou externos necessita de restauro filológico, a fim de reproduzir também os registros justificados sobre a acessibilidade arquitetônica, como, por exemplo: uma rota acessível com composição da sinalização tátil da calçada até o self-service.	X	X
Localização e Espaço	O imóvel não possui informações tátiles, visuais sobre sua identificação.	X	Banheiros, self-service e caixa necessitam de ajustes de acordo com a NBR 9050/04 sob responsabilidade da propriedade do restaurante por meio de licença de funcionamento do alvará da Prefeitura do Recife.	X
Espírito e Sentimento	É necessária uma divulgação e cartazes em formato acessível, tais como símbolos Internacionais de acessos no local e acessibilidade da web informando sobre a acessibilidade ao meio físico nos edifícios de estilo Art Decór de Pernambuco.	X	A mobilidade urbana nos transportes e turismo acessível para pessoas com deficiência deve ser trabalhada para se tornarem percursos acessíveis até chegar a essa edificação.	É necessário aprimorar os cursos sobre acessibilidade atitudinal e vivências dos funcionários do local e cumprir de acordo com a norma de acessibilidade em comunicação em prestação de serviços.

Quadro 23 - Matriz de acessibilidade e autenticidade do imóvel nº. 129 da Rua das Flores, elaborada por Ferreira (2011). 2015.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Chega-se ao final da dissertação, que objetivou avaliar as dificuldades de compatibilização entre acessibilidade ao meio físico e conservação. Foram muitos os procedimentos e instrumentos usados para abarcar um grande conjunto de itens que detalham condições de acessibilidade, bem como especificam valores de significância do patrimônio, ou seja, informações que lhe dão realce e relevância.

A acessibilidade urbanística foi avaliada com três das cinco fichas elaboradas pelo arquiteto José Antônio Lanchoti (2005) que examinou o espaço urbano da cidade de Ribeirão Preto – SP, em sua tese de doutorado. Com esses instrumentos, foi possível realizar a avaliação da circulação urbana do entorno do Carmo, acessibilidade ao mobiliário urbano e acessibilidade nos modos de transporte, que complementaram as análises da acessibilidade arquitetônica dos edifícios tombados. Nenhuma das rotas examinadas no item circulação alcançou um índice superior a 75% para ser considerada muito satisfatória. O acesso ao mobiliário apresentou resultados inferiores a 60%; apenas três rotas foram consideradas satisfatórias. E quanto ao acesso aos modos de transporte todas as rotas tiveram pontuação abaixo de 50%, evidenciando que nenhuma atinge um padrão minimamente satisfatório.

O principal resultado obtido nesse trabalho dissertativo foi a construção da matriz de autenticidade e acessibilidade. Partindo de instrumentos e reflexões já existentes, Ferreira (2011) criou a matriz que permitiu, em sua pesquisa, o exame de seis patrimônios arquitetônicos em diferentes localidades do Brasil. Para as dimensões: artística, histórica, social e científica, ele considerou aspectos tais como: forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço; e, por último, espírito e sentimento, todos ligados ao patrimônio examinado. Esse cruzamento foi efetivado a partir de seu questionamento sobre possíveis intervenções para acessibilidade (IpA).

Na presente dissertação, o exame das três edificações tombadas no entorno do Carmo seguiu esse mesmo roteiro de questionamento de Ferreira (2011), para cada item que resultava do cruzamento entre as dimensões e os aspectos considerados. Entretanto, as intervenções sugeridas nesta dissertação foram frutos do amplo material normativo que compõe a legislação brasileira precedidas de avaliações meticulosas propiciadas pelos instrumentos elaborados por Lanchoti (2005), como já mencionadas, que além de possibilitar uma avaliação da

acessibilidade urbanística, e não apenas arquitetônica, acrescentou mais itens a serem examinados, complexificando a análise e contribuindo para sua maior abrangência. As matrizes dos três imóveis tombados, mais do que exemplos de avaliação da autenticidade *versus* acessibilidade, são instrumentos que podem ser usados e adaptados a qualquer bem ou área patrimonial. A matriz torna exequível o diálogo entre a autenticidade e a acessibilidade.

A construção da matriz propicia uma possível articulação entre a sustentabilidade urbana e a acessibilidade ao meio físico, norteando-se pela questão: qual a relação entre a acessibilidade ao meio físico e a integração da conservação patrimonial trazendo o tema da sustentabilidade?

A acessibilidade ao meio físico é uma condição para possibilitar o direito de ir e vir, gerando independência das pessoas com deficiência e re/inserção delas à cidade. Dar acesso aos bens patrimoniais é democratizá-los: a acessibilidade permite compartilhar valores culturais. Furtado (2014) levanta a hipótese de que a acessibilidade auxilia carrear maior significância ao patrimônio cultural e, consequentemente, maior possibilidade de se tornar um bem sustentável. Seguindo a reflexão da autora, especula-se que a sustentabilidade urbana traz possibilidades de argumentos e conceitos bons para adequar a acessibilidade aos bens tombados, pois quando o valor é atribuído coletivamente, fortalece-se a significância daquele patrimônio e, então, haverá maior chance de ele ser conservado e, assim, garantir-se que ele perdure para as próximas gerações. Assegura-se o direito da coletividade atual e futura.

Não se trata de um direito à inclusão sociocultural do ponto de vista individual, mas de um direito da coletividade. Em contrapartida, isso representa uma estratégia de luta para a sustentabilidade urbana. E quanto mais cuidadoso for o tratamento interventivo, mais se alcançará o equilíbrio entre acessibilidade ao meio físico e patrimônio cultural (FERREIRA, 2011).

Essa discussão, entretanto, não acontece num vazio: as pessoas têm concepções sobre seu entorno social. Acreditam em certos valores, aderem a determinadas ideias, participam reivindicando ou transgredindo certas regras, enfim, são elas quem se apropriam, constroem e transformam as significações socioculturais. Assim, esta dissertação também buscou conhecer um pouco das concepções dos principais atores sociais que lidam diretamente com acessibilidade e patrimônio cultural: as pessoas com deficiência, os arquitetos e os funcionários

públicos que trabalham em instituições que lidam com o patrimônio cultural da cidade do Recife.

Os resultados obtidos a partir dos questionários aplicados revelam que as pessoas com deficiência avaliam as condições de acessibilidade insuficientes – considerada a área examinada, o Largo do Carmo e seu entorno –, que conhecem a legislação pertinente aos seus direitos de acesso e que participam diretamente de discussões sobre adequações de acessibilidade aos sítios históricos. Mas, em sua maioria, estão insatisfeitas com a atuação do Conselho Municipal dos Direitos das Pessoas com Deficiência – COMUD. Elas não veem ações concretas decorrentes das deliberações das políticas públicas, bem como o cumprimento das legislações de acessibilidade. O Ministério Público tem promovido algumas discussões em apoio às suas reivindicações.

Os arquitetos apontam uma grande lacuna de informações sobre acessibilidade em suas formações acadêmicas; apontam também poucas oportunidades de capacitação profissional. Este item deveria ser motivo de uma discussão curricular nos diversos cursos universitários.

Os funcionários públicos demonstram sensibilidade às questões relativas à acessibilidade, mas revelam, por outro lado, que tiveram poucas oportunidades de formação específica sobre esse tema. Admitem também que há pouco monitoramento participativo ou adoção de instrumentos de análise e de acompanhamento em relação às condições de acessibilidade ao meio físico e, ainda, que não há participação efetiva das pessoas com deficiência em seus órgãos de trabalho.

De modo geral, os resultados dos questionários desses dois segmentos, arquitetos e funcionários públicos, propiciam uma reflexão sobre o estudo do planejamento urbano sob impacto dos direitos das pessoas com deficiência, indicando a necessidade de fortalecimento de políticas públicas e participação popular no planejamento urbano voltadas para acessibilidade ao meio físico. É estimulante pensar na implementação democrática dos espaços em respeito à igualdade de oportunidades e ao direito de todos de participarem para demandar respostas, de forma mais eficaz e efetivada por meio do caráter deliberativo dos conselhos, órgãos, fóruns e comitês, entre outros. De fato, mostra-se que, no Brasil, o Estado social está evoluindo democraticamente e, examinada a história do país, nunca esteve, como nos últimos 10 anos, tão democratizada a participação voltada para os direitos das

pessoas com deficiência, apesar de ainda estar longe de ser realizada a acessibilidade universal na sustentabilidade urbana e na conservação patrimonial.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15.599: 2008. Acessibilidade: comunicação na prestação de serviços. Rio de Janeiro: ABNT, 2008. 39p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: 1994. Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificação, espaço mobiliário e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 1994.

BALEN, Koenraad van. The Nara-Grid: an evolution scheme based on the Nara document on authenticity. *Association for Preservation Technology International – APT Bulletin*, vol. 39, n. 2-3, 2008, p. 39-45. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/25433951>. Acesso em 06.2015.

BERDUCOU, M. The Conservation of Archaeology. In: N.S.Price, M.K.Talley jr., and A.M.Vaccaro (eds). *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996. (1ed 1849).

BRANDI, Cesare. *Teoria da restauração*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2005. 264 p.

_____, Cesare, Theory of restoration, I. In: N.S.Price, M.K.Talley jr., and A.M.Vaccaro (eds). *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*, pp. 322–323. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996: p.231 (1ed 1849).

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

BRASIL. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*. 21 dez.1999. Disponível em: <http://www010.dataprev.gov.br/sislex/paginas/23/1999/3298.htm>. Acesso em: 02.2015.

BRASIL. Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, 3 dez. 2000.

BRASIL. Lei nº. 13.146. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). *Diário Oficial da União*, 6 jul. 2015.

CAMBIAGHI, Silvana. *Desenho universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas*. São Paulo: Senac, 2007.

CAVALCANTI, Murilo. *As lições de Bogotá e Medellín: do caos à referência mundial.* Recife: INTG, 2013. 192 p.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio.* 3. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2001. 304 p. Tradução de: Luciano Vieira Machado.

CONFERÊNCIA MUNICIPAL DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA DE RECIFE DEBATE CONVENÇÃO SOBRE OS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA, III, 2012, Recife. COMUD - Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência. In: *Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.* Disponível em:<http://www.sdh.gov.br/importacao/2012/05/29-mai-2012-conferencia-municipal-de-recife-debate-convencao-sobre-os-direitos-da-pessoa-com-deficiencia>. Acesso em 29.05.2012.

CONVENÇÃO SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E PROTOCOLO FACULTATIVO, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. In: DINIZ, Debora. et al. *Deficiência e Igualdade.* Brasília: Letras Livres: Editora Universidade de Brasília, 2010.

DINIZ, Fabiano Rocha; LEAL, S. M. R. Aula de Teoria do Planejamento Urbano, MDU. Recife: Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano – UFPE, 2014. In: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro; Orlando dos Santos Junior (Orgs.). *As metrópoles e a questão social brasileira.* Rio de Janeiro: Editora Revan; Fase, 2007, v. 1, p. 165-195.

ENGLISH HERITAGE. Conservation principles, policies and guidance for the sustainable management of the historic environment. London: English Heritage, 2008.

FERREIRA, Oscar Luís. *Patrimônio cultural e acessibilidade: as intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005.* 2011. 335 f.: il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

FURTADO, F. Tópicos Avançados em conservação integrada: sustentabilidade urbana. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano – MDU, da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2014. Notas de aula gravadas.

GASPAR, Lúcia. *Palácio da Boa Vista.* 2009. Disponível em: <http://www.onordeste.com/onordeste/enciclopediaNordeste/index.php?titulo=Paláci o+da+Boa+Vista+&r=p&id_perso=2163>. Acesso em: 6 ago. 2009.

GUIMARÃES, M. P. *Acessibilidade pelo design universal.* Apostila do Curso de Acessibilidade para Profissionais – IQ/ADAPTSE/UFMG. Recife: CREA-PE, 2007.

IMAGE. *Alceste versão Windows:* software de análise de dados textuais, 2010. Disponível em:<<http://www.alcestesoftware.com.br/manuais/alceste-manual.pdf>>. Acesso em dezembro de 2014.

BRASIL. Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados - INBMI. *Painel de Jesus do Horto das Oliveiras.* Recife - PE: 5ª. Superintendência Regional - IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Brasília: Iphan, 2003.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Instrução Normativa n.º 1*, de 25 de novembro de 2003. Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme específica. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/sedh/dpdh/legis/legislacao1.asp>. Acesso em: 08.2004.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos de restauro*, pp. 9-28. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002. 328 p.

LANCHOTI, José Antônio. *Critérios de desempenho da mobilidade no espaço urbano construído como avaliadores da cidade acessível: o caso de Ribeirão Preto - SP*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2005.

LANCHOTI, J. A., PEDROSA, M., & MELO, F. A. *Estudo de acessibilidade no Recife*. Rio de Janeiro: Instituto Muito Especial, 2011.

LANORD, A. F. Knowing how to ‘question’ the object before restoring it. In N. S. Price, M. K. Talley Jr., & A. M. Vaccaro. *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996. (1ed 1849).

LEAL, S.M.R. O novo capital social das cidades brasileiras. *Caderno Metrópoles*, 10 (2ºsem.), 55-74, 2004. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/9199>. Acesso em: 09.2014.

MACDONALD, Susan. Reconciling authenticity and repair in the conservation of modern architecture. *Journal of Architectural Conservation*, v. 2, n. 1, p. 36-54, March 1996.

MARICATO, Ermínia; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. Globalização e política urbana na periferia do capitalismo. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. (Org.). *As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Revan; FASE, 2007, p. 51-76.

MOREIRA, Fernando Diniz; NASLAVSKY, Guilah. *Conservação e Requalificação de grandes conjuntos habitacionais modernistas: reflexões sobre a experiência escandinava recente*. Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2010. 47 v. (Série 1 - Gestão da Conservação Urbana). Texto para discussão.

MORRIS, W. The principles of the Society [for the Protection of Ancient Buildings]. In: N. S. Price, M. K. Talley Jr., & A. M. Vaccaro. *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996. (1ed 1849).

PERNAMBUCO. Lei Estadual nº. 12.657, de 08 de setembro de 2004. Institui o Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência-CONED. *Diário Oficial*, 9 set.2004.

PHILIPPOT, P. Historic Preservation: Philosophy, Criteria, Guidelines, I. In: N. S. Price, M. K. Talley Jr., & A. M. Vaccaro. *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996. (1ed 1849).

POLITO, H. *Controle urbanístico como elemento da conservação de sítios históricos: o caso de Olinda*. Dissertação (Mestrado de Desenvolvimento Urbano - UFPE, Recife, 2000.

RECIFE. Lei Municipal nº. 16.292. Lei de Edificações e Instalações na cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife. *Diário Oficial*, 1997.

RECIFE. Lei Municipal nº. 17.116. Dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento, para idosos, na cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife. *Diário Oficial*, 2005.

RECIFE. Lei Municipal nº. 17.247. Institui o Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência - COMUD. Prefeitura da Cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife. *Diário Oficial*, 2006.

RECIFE. Lei Municipal nº.17.298. Dispõe sobre a reserva de vagas nos estacionamentos para veículos que transportam gestantes e mães com crianças de colo de até 02 anos de idade. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife. *Diário Oficial*, 2007.

RECIFE. Lei Municipal nº 17.512 de 29 de dezembro de 2008. Dispõe sobre a observância de normas sobre acessibilidade na concessão de Habite-se e Aceite-se em unidades habitacionais, não-habitacionais ou misto. Recife: Prefeitura do Recife. *Diário Oficial*, 2008.

RECIFE. Lei Municipal nº 17.511. Promove a revisão do Plano Diretor do Município do Recife. Prefeitura da Cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife. *Diário Oficial*, 2008.

RIEGL, A. The Modern cult of monuments: its essence and its development. In: N.S.Price, M.K.Talley jr., and A.M.Vaccaro (eds) *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*, pp. 322–323. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996. (1ed 1849).

RUSKIN, John. The Lamp of Memory II. In: N.S.Price, M.K.Talley jr., and A.M.Vaccaro (eds) *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*, pp. 322–323. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996. (1ed 1849).

SÃO PAULO. Lei estadual nº 45.904. Regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo. São Paulo: Prefeitura de São Paulo. *Diário Oficial*, 26.08.2005.

SILVA, Leonardo Dantas. *Pernambuco Preservado Histórico dos Bens Tombados em Pernambuco*. Recife: Editora do Governo do Estado de Pernambuco, 2008.

UNESCO. (2002). DECLARAÇÃO UNIVERSAL SOBRE A DIVERSIDADE CULTURAL. *Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura*. 31.^a sessão, 2 de Novembro de 2001.

VOLLET-LE-DUC, E. E. Restoration and Anti-Restauration. In: N. S. Price, M. K. Talley Jr., & A. M. Vaccaro. *Historical and philosophical issues in the conservation of cultural heritage*, pp. 319-321. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 1996. (1ed 1849).

ZANCHETI, S. M. *Teoria da contemporânea da conservação e a arquitetura moderna*. Recife: Centros de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2014. 58 v. (Série 1 - Gestão da Conservação Urbana). Texto para discussão.

ZANCHETI, S. M.; HIDAKA, L. T. *A declaração de significância de exemplares da arquitetura moderna*. Recife: Centros de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2014. 57 v. (Série 1 - Gestão da Conservação Urbana). Texto para discussão.

_____. *O monitoramento da gestão da conservação urbana*. Recife: Centros de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2014. 56 v. (Série 1 - Gestão da Conservação Urbana). Texto para discussão.

APÊNDICES

Apêndice A – Questionários dos usuários com deficiência

Questionário - Usuários com deficiência

Você está sendo convidada/o a participar como voluntária/o da pesquisa Compatibilização entre a conservação do sítio histórico e a acessibilidade em meio físico: o caso do Largo do Carmo, no bairro de Santo Antônio, Recife-PE. Você aceitará ao convite, respondendo o questionário abaixo. Essa pesquisa tem o objetivo de avaliar as dificuldades de compatibilizar acessibilidade em meio físico com a conservação do patrimônio histórico. Serão estudados elementos significativos (edifícios, ruas, calçadas, meio-fio e pavimentação) da área do Largo do Carmo, do Bairro Santo Antônio, no Recife, tomada como exemplo para problematizar essa questão. Você tem o direito de desistir de responder e isso não lhe causará prejuízo.

As informações desta pesquisa serão confidenciais e divulgadas apenas em eventos ou publicações científicas, não havendo identificação dos voluntários. Apenas o pesquisador, Marcelo de Carvalho Pedrosa, poderá identificar o participante a fim de esclarecer alguma dúvida, se for necessário. Por essa razão, são solicitadas algumas informações iniciais, que serão tratadas sob sigilo. O pesquisador é aluno da Pós-graduação de Desenvolvimento Urbano, da Universidade Federal de Pernambuco.

Fone para contato: 81-8801-6712.

E-mail: arq.marcelo.pedrosa@gmail.com

*** 1. Dados do usuário?**

Nome:

Qual deficiência:

Cidade/Município:

Endereço de email:

Nº telefone:

2. As ruas do entorno da Basílica do Carmo do Bairro de Santo Antônio estão acessíveis?

Nem um pouco acessível

- Pouco acessível
- Mais ou menos acessível
- A maioria é acessível
- Totalmente acessível

3. Se a resposta for "NÃO", o que falta para se tornar acessível? (Esta questão pode ter mais de uma resposta, até várias)

- indicação em braille nas portas, inclusive de entrada dos imóveis;
- comunicação visual e sonora nas orientações do mobiliário urbano;
- composição de sinalização tátil (direcional e alerta);
- disponibilidade de cadeiras de rodas nas igrejas ou outros estabelecimentos;
- equipamento eletromecânico ou rampa para acesso aos desníveis;
- estacionamento ou vagas acessíveis;
- folhetos turísticos em braille e letras alternativas;
- maquete tátil nas edificações relevantes e tombadas;
- mapa tátil nos espaços complexos;
- mobiliários urbanos;
- revestimento de piso;
- sanitários; e
- telefone com visualização de texto.

4. Você sabe que há leis que estabelecem a obrigatoriedade desses recursos supracitados?

- Sim
- Não

5. Você participa diretamente das discussões sobre as melhorias de adequação de acessibilidade nos sítios históricos?

- Sim
- Não

6. Se você respondeu sim na questão anterior, indique qual a forma de sua participação

- Nos Conselhos: (COMUD, CONED, CONADE)
- No Ministério Público de Pernambuco - MPPE e/ ou no Ministério Público da União - MPU
- No órgão municipal Departamento Patrimônio Cultural da Prefeitura do Recife - DPPC e/ ou da Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco - FUNDARPE e/ ou no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
- Nas manifestações das associações das pessoas com deficiência
- Outros

7. Você acha que tem direito de participar das discussões sobre os valores e as melhorias dos bens públicos tombados?

- Sim
- Não

8. Você conhece o COMUD (Conselho Municipal dos Direitos das Pessoas com Deficiência)?

- Sim
- Não

9. Se você conhece, você está satisfeito esse – COMUD – como um órgão de caráter deliberativo, fiscalizador, autônomo, formulador de diretrizes, monitorador da execução das políticas públicas dirigidas e de acompanhamento de todas as implementações urbanas?

- Nem um pouco satisfeito
- Pouco satisfeito
- razoavelmente satisfeito
- Satisfeito
- Muito satisfeito

Concluído

Apêndice B – Questionários dos arquitetos autônomos

Questionário - Arquitetos Autônomos	
1.	
<p>Você está sendo convidada/o a participar como voluntária/o da pesquisa Compatibilização entre a conservação do sítio histórico e a acessibilidade: no caso do Largo do Carmo, no bairro de Santo Antônio, Recife-PE. Você aceitará o convite, respondendo ao questionário abaixo.</p> <p>Essa pesquisa tem o objetivo de avaliar as dificuldades de compatibilizar acessibilidade em meio físico com a conservação do patrimônio histórico. Serão estudados elementos significativos (edifícios, ruas, calçadas, meio-fio e pavimentação) da área do Largo do Carmo, do Bairro Santo Antônio, no Recife, tomada como exemplo para problematizar essa questão. Você tem o direito de desistir de responder e isso não lhe causará prejuízo.</p> <p>As informações desta pesquisa serão confidenciais e divulgadas apenas em eventos ou publicações científicas, não havendo identificação dos voluntários. Apenas o pesquisador, Marcelo de Carvalho Pedrosa, poderá identificar o participante a fim de esclarecer alguma dúvida, se for necessário. Por essa razão, são solicitadas algumas informações iniciais, que serão tratadas sob sigilo. O pesquisador é aluno da Pós-graduação de Desenvolvimento Urbano, da Universidade Federal de Pernambuco.</p> <p>Fone para contato: (81)8801-6712.</p> <p>E-mail: arq.marcelo.pedrosa@gmail.com</p> <p>* 1. Dados do perfil:</p> <p>Nome: <input type="text"/></p> <p>Empresa: <input type="text"/></p> <p>Profissão: <input type="text"/></p> <p>Endereço de email: <input type="text"/></p> <p>Nº telefone: <input type="text"/></p> <p>2. Qual/ quais a(s) dificuldade(s) para execução de projeto e obras de acessibilidade em meio físico nos sítios históricos?</p>	

- Falta de espaço para viabilizar exigências técnicas;
- Incompatibilidade das legislações nos órgãos de aprovação;
- Possui poucos conhecimentos técnicos; e
- Conflitos entre os valores a serem conservados (pontes, edificações, monumentos, calçadas, meio-fio, etc.) e a acessibilidade em meio físico;

3. Já fez algum curso sobre acessibilidade em Pernambuco? Caso a resposta seja positiva, de quantas horas foi o curso:

- De 10 a 15 horas;
- De 16 a 30 horas;
- De 31 a 45 horas; e
- Mais de 45 horas.

4. No seu curso de graduação foi oferecida uma disciplina de acessibilidade?

- Sim
- Não

5. Cite duas alternativas eficazes para melhorar o conhecimento técnico dos arquitetos sobre acessibilidade?

Concluído

Apêndice C – Questionários dos funcionários públicos

Questionário - Funcionários Públicos de patrimônio	
<p>Você está sendo convidada/o a participar como voluntária/o da pesquisa Compatibilização entre a conservação do sítio histórico e a acessibilidade: no caso do Largo do Carmo, no bairro de Santo Antônio, Recife-PE. Você aceitará o convite, respondendo ao questionário abaixo.</p> <p>Essa pesquisa tem o objetivo de avaliar as dificuldades de compatibilizar acessibilidade em meio físico com a conservação do patrimônio histórico. Serão estudados elementos significativos (edifícios, ruas, calçadas, meio-fio e pavimentação) da área do Largo do Carmo, do Bairro Santo Antônio, no Recife, tomada como exemplo para problematizar essa questão. Você tem o direito de desistir de responder e isso não lhe causará prejuízo.</p> <p>As informações desta pesquisa serão confidenciais e divulgadas apenas em eventos ou publicações científicas, não havendo identificação dos voluntários. Apenas o pesquisador, Marcelo de Carvalho Pedrosa, poderá identificar o participante a fim de esclarecer alguma dúvida, se for necessário. Por essa razão, são solicitadas algumas informações iniciais, que serão tratadas sob sigilo. O pesquisador é aluno da Pós-graduação de Desenvolvimento Urbano, da Universidade Federal de Pernambuco.</p> <p>Fone para contato: (81)8801-6712.</p> <p>E-mail: arq.marcelo.pedrosa@gmail.com</p> <p>Palavra-chaves: Acessibilidade em meio físico, Sítio Histórico, Gestão Urbana e Monitoramento Participativo.</p> <p>1. Dados do perfil:</p> <p>Nome: <input type="text"/></p> <p>Instituição onde trabalha: <input type="text"/></p> <p>Cargo/função: <input type="text"/></p> <p>Data de nascimento: <input type="text"/></p> <p>Endereço de email: <input type="text"/></p>	

Nº telefone:

2. Sua instituição promoveu ações ou políticas públicas voltadas para adequação da acessibilidade nos sítios históricos?

- Sim
- Não

3. Já fez algum curso sobre acessibilidade em Pernambuco? Caso a resposta seja positiva, de quantas horas foi o curso?

- de 10 a 15 horas;
- de 16 a 30 horas;
- de 31 a 45 horas; e
- mais de 45 horas.

4. Sua instituição promove o monitoramento participativo ou adota instrumentos de análise e de acompanhamento, com relação às condições de adequação de acessibilidade em meio físico?

- Sim
- Não

5. As pessoas com deficiência ou membros de associações tiveram garantida sua participação nos processos de intervenção para acessibilidade ambiental?

- Sim
- Não

6. Na sua instituição, já prestou informações sobre acessibilidade em meio físico aos bens tombados a conselhos, comitês, instituições universitárias, organizações de profissionais, comissões permanentes de acessibilidade, etc.? Caso a resposta seja positiva, indique as entidades para as quais você prestou informações?

7. Você acha que a intervenção em um bem tombado, para adequação de acessibilidade, deve ser executada mesmo que isto venha a colocar em risco sua autenticidade?

- Sim Não

8. Você acha que um bem tombado deve ser adequado para oferecer acessibilidade em meio físico de forma plena sem ferir sua autenticidade?

- Plena
 Parcial
 Não oferecer

9. Justifique sua resposta na questão anterior.

Concluído

Apêndice D – Os assentamentos da Pedra portuguesa

A aplicação de revestimento nas áreas públicas ou sítios históricos para se tornar um piso regular, antiderrapante, nivelada, embora razoavelmente firme. A instalação da pedra é fundamental, pois o assentamento depende da durabilidade do piso. Entretanto, foi aplicado manualmente (figuras 36 e 37), o que se torna o piso com aspecto de nível de ondulação, torna-se desconforto para locomoção das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. É necessária uma máquina com tipo batedeira para torná-lo nivelado com mais precisão.

Figura 37 - Aplicação manual da pedra portuguesa. 2013.



Figura 38 - Assentamento manual do piso. 2013.



Apêndice E – Instalação para composição de sinalização podotátil.

A sinalização tátil deveria seguir de acordo com a norma, pois a composição de três direções na segunda foto possui fora do padrão (foto 38). A medida deveria ser atendida com as mudanças de direções corretas (foto 39). A execução do assentamento possui uma implantação do contrapiso (foto 40) antes de executar para receber a sinalização de podotátil paralelamente ao revestimento da pedra portuguesa (foto 41). A execução do contrapiso deveria ser instalada de forma mais larga para reservar também um espaço para rota acessível.

Figura 39 - Composição de sinalização tátil irregular na Rua das Flores. 2013.



Figura 40 - Composição de sinalização tátil regular na Rua das Flores. 2013.



Figura 41 - Rua das Flores no momento da obra. 2013.



Figura 42 - Rua das Flores após a obra. 2013.



Apêndice F – Acesso aos lotes.

O acesso ao lote é um dos segmentos da mobilidade e os acessos ao lote fazem parte na circulação, pois geralmente existem rampas e pisos elevados na entrada dos imóveis. É fundamental esse acesso, pois há inúmeros lotes que são usos coletivo e público, até mesmo para o uso privativo que atendem aos preceitos da adequação de acessibilidade. Segue a foto 42 que evidencia há desnível da via de pedestres em relação ao lote, pois há uma cinta no nível do chão o que impede a estrutura da edificação. Isso deveria fazer parte do planejamento para definir a cota de piso como é o caso da foto 43.

Figura 43 - Desnível da via de pedestres ao lote na Rua João Souto Maior. 2013.



Figura 44 - Sem desnível ao lote na Rua das Flores. 2013.



Apêndice G – Mudança de meio fio de um novo rebaixamento de calçada.

O meio-fio é um elemento que faz parte da integração do sítio histórico, conforme a Lei Municipal Lei nº. 13.957, de 26 de setembro de 1979 e, com essa intervenção mínima, há modificação para atender de acordo com a norma, que diz uma declividade das abas laterais com 10% e o rebaixamento de calçada de, no máximo, 8,33% (NBR, 2004). Nas fotos 44 e 45, indica-se um revestimento diferente e deveria ser estudado sobre essa substituição de materiais a fim de compreender os métodos interventivos.

Figura 45 - Abas laterais do rebaixamento da calçada irregulares. 2013.



Figura 46 - A declividade das abas laterais acima do permitido de acordo com a norma brasileira. 2013.



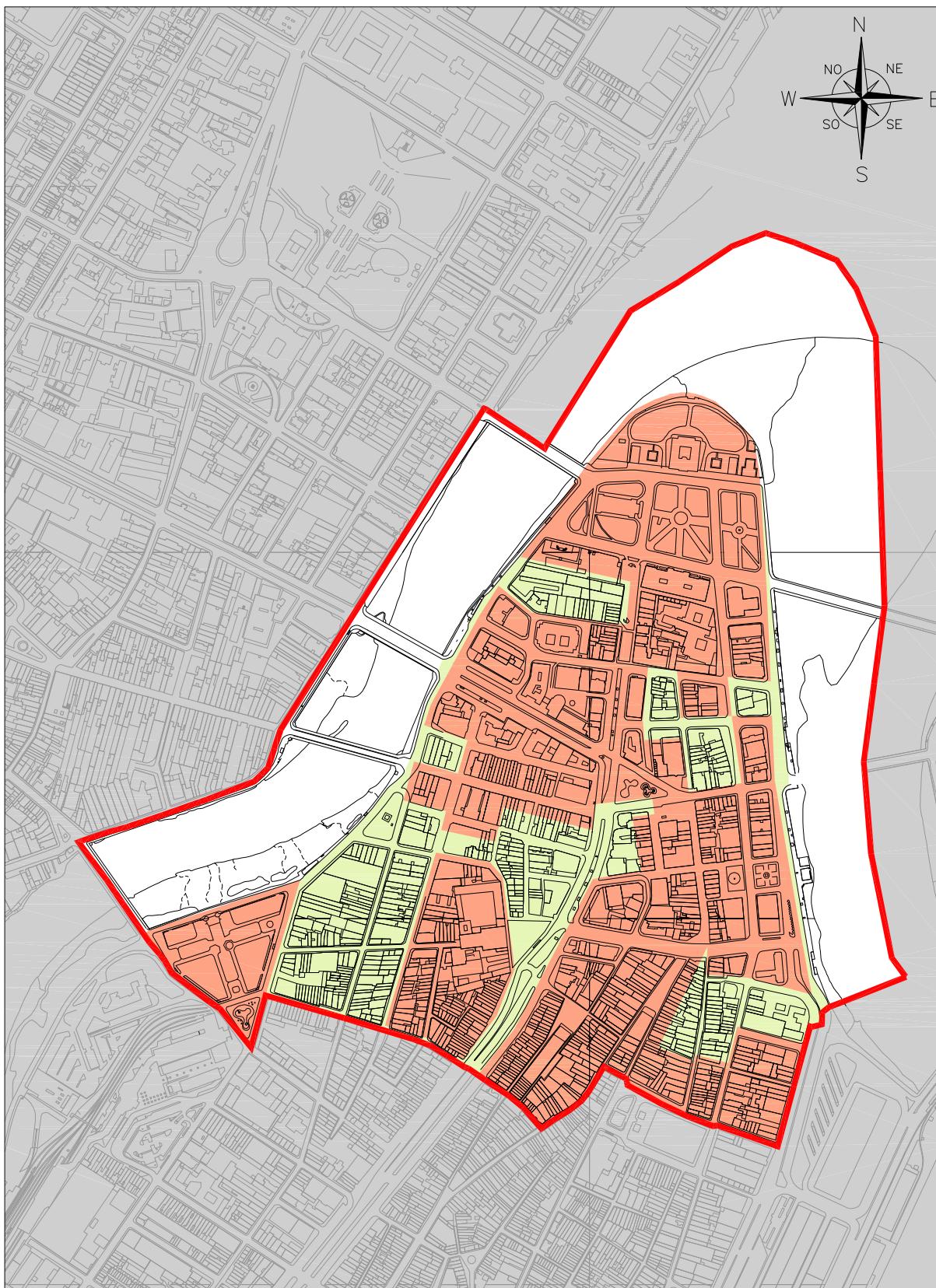
Apêndice H – Mobiliários urbanos nas vias de pedestres.

Os mobiliários urbanos são elementos que ocupam nas vias de mobilidade urbana. O que define os tipos de mobiliários e o que eles podem atender de acordo com as legislações urbanísticas para evidenciar o quanto à importância do ordenamento e controle urbano.

Quanto à locação de mobiliário, o passeio público também é bastante utilizável para sua instalação e demais elementos urbanos ou dispositivos pelos órgãos concessionários. Seguem exemplos dos mobiliários e seus instaladores: abrigos de ônibus, adotados pelo Consócio do Grande Recife; lixeira e limpeza, de responsabilidade da EMLURB; protetores de telefones públicos e armários de distribuição, ao encargo da operadora Oi; caixa de inspeção, feita pela COMPESA; postes e iluminação, instalados pela CELPE; postes de câmeras de segurança, sob a responsabilidade da Secretaria de Defesa Social; sinalização de trânsito e semáforos,

ordenados pela CTTU; arborização, ordenada pela Secretaria de Meio Ambiente; anúncio de publicidade e ocupantes de comércio, sendo controlados pela Diretoria de Controle Urbano - SECON; caixas de incêndio e hidrantes, instalados pelo Corpo de Bombeiros; elementos do meio-fio e rebaixamentos de calçada, sinalizados pela Secretaria de Serviços Públicos; placas informativas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

ANEXOS

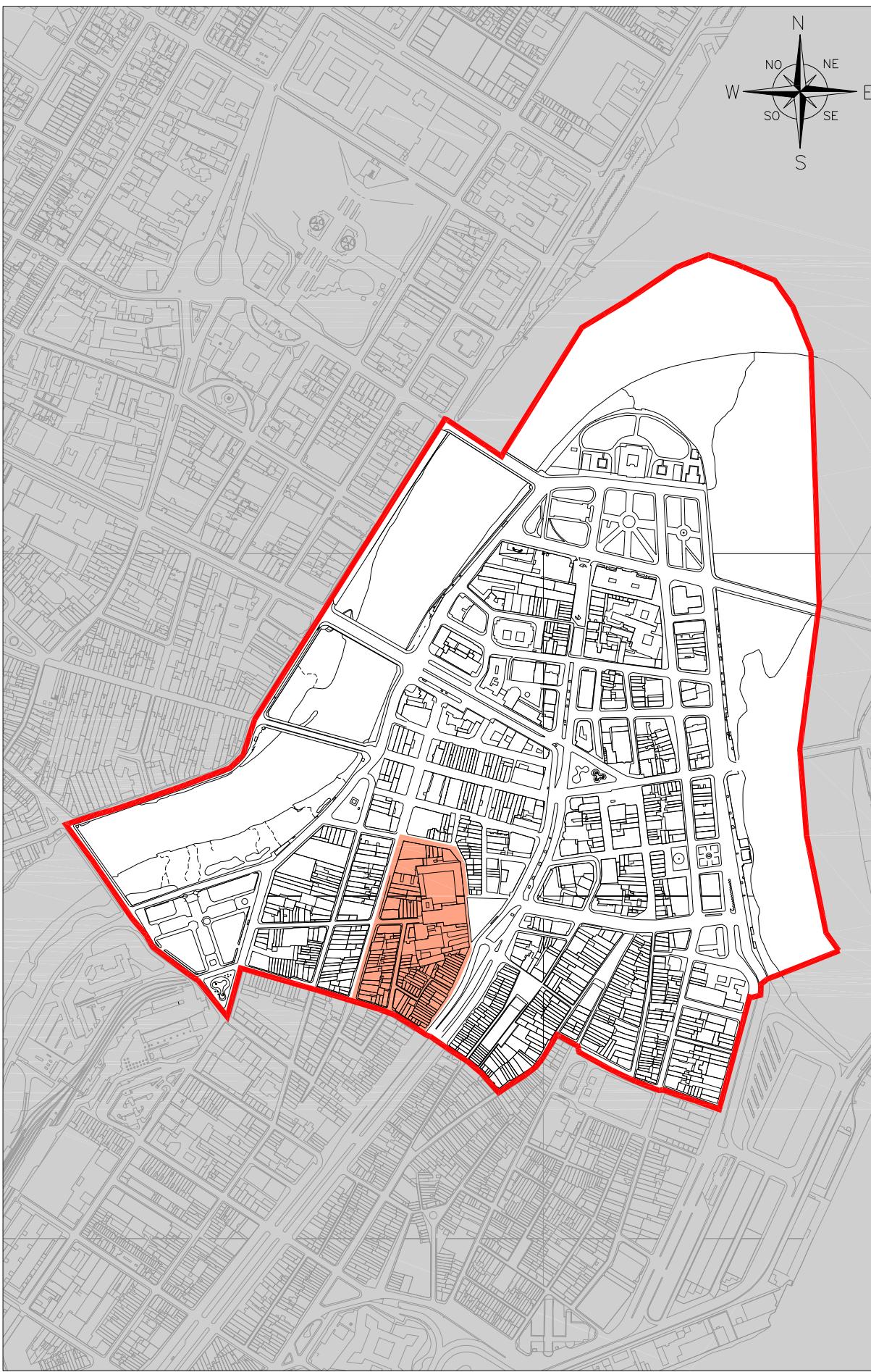


Fonte: UNIBASE - Empresa de Urbanização do Recife, Prefeitura do Recife. s/data.
ESIG - Informações Geográficas do Recife, Prefeitura do Recife, 2013.

Legenda: Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio
Histórico - Cultural - ZEPH

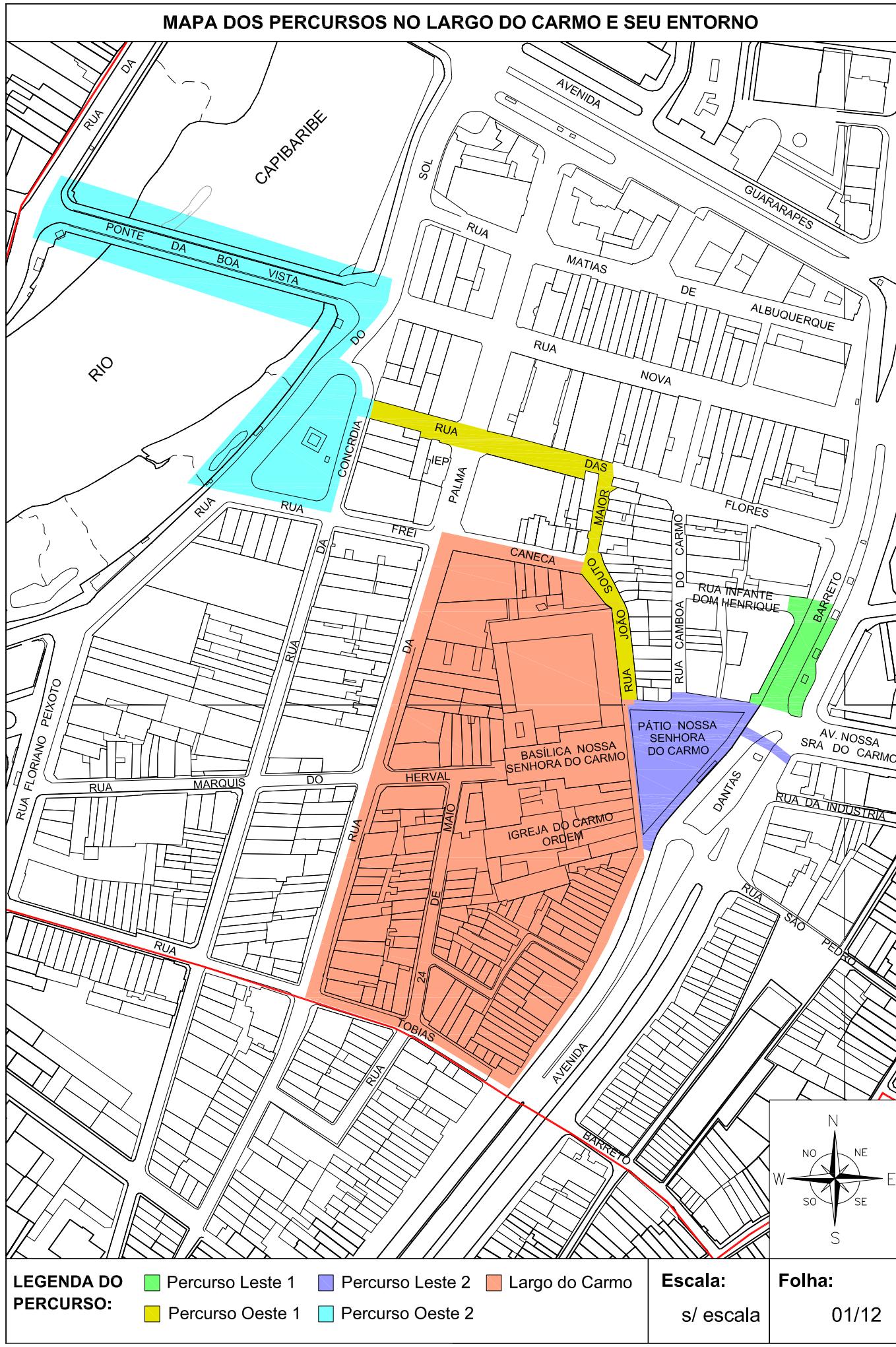
Setor de Preservação Rigorosa - SPR

Setor de Preservação Ambiental - SPA



Fonte: UNIBASE - Empresa de Urbanização do Recife, Prefeitura do Recife. 2014.

Legenda: Bairro de Santo Antônio Largo do Carmo



1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PL1 - AV. DANTAS BARRETO / PÁTIO DO CARMO / IGREJA DO CARMO	1.2 Rota R 1	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____ LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																						
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> terreos <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Pùb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
		LEGENDA DO MOBILIÁRIO <table border="1"> <tbody> <tr><td>CÓD</td><td>SÍMBOLO</td></tr> <tr><td>1</td><td>Ⓐ Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Ⓑ Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Ⓑ Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Ⓒ Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>☒ Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>☰ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Ⓐ Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Ⓗ Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>Ⓛ Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Ⓜ Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Ⓟ Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>Ⓐ Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>⌚ Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>▨ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>▨ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>☒ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td>ⓘ Informação</td></tr> </tbody> </table> 	CÓD	SÍMBOLO	1	Ⓐ Árvore	2	Ⓑ Banca	3	Ⓑ Banco	4	□ Barr. Estac.	5	Ⓒ Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	☒ Cx. Correio	8	☰ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	Ⓐ Grelha	12	Ⓗ Hidrante	13	Ⓛ Jardineira	14	■ Lixeira	15	Ⓜ Monumento	16	Ⓟ Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	Ⓐ Semáforo	24	⌚ Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	▨ Piso T. Alerta	27	▨ Piso T. Direc.	28	☒ Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	ⓘ Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Ⓐ Árvore																																																																					
2	Ⓑ Banca																																																																					
3	Ⓑ Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	Ⓒ Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	☒ Cx. Correio																																																																					
8	☰ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	Ⓐ Grelha																																																																					
12	Ⓗ Hidrante																																																																					
13	Ⓛ Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	Ⓜ Monumento																																																																					
16	Ⓟ Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	Ⓐ Semáforo																																																																					
24	⌚ Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	▨ Piso T. Alerta																																																																					
27	▨ Piso T. Direc.																																																																					
28	☒ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	ⓘ Informação																																																																					
LEGENDA DOS BENS CULTURAIS TOMBADOS E PRESERVADOS:		Escala: s/ escala Folha: 02/12																																																																				
Monumentos Tombados Federais		Igreja da Ordem Terceira do Carmo																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhuma forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13.. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

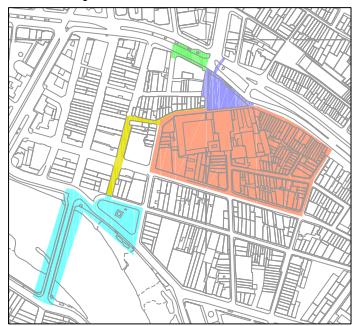
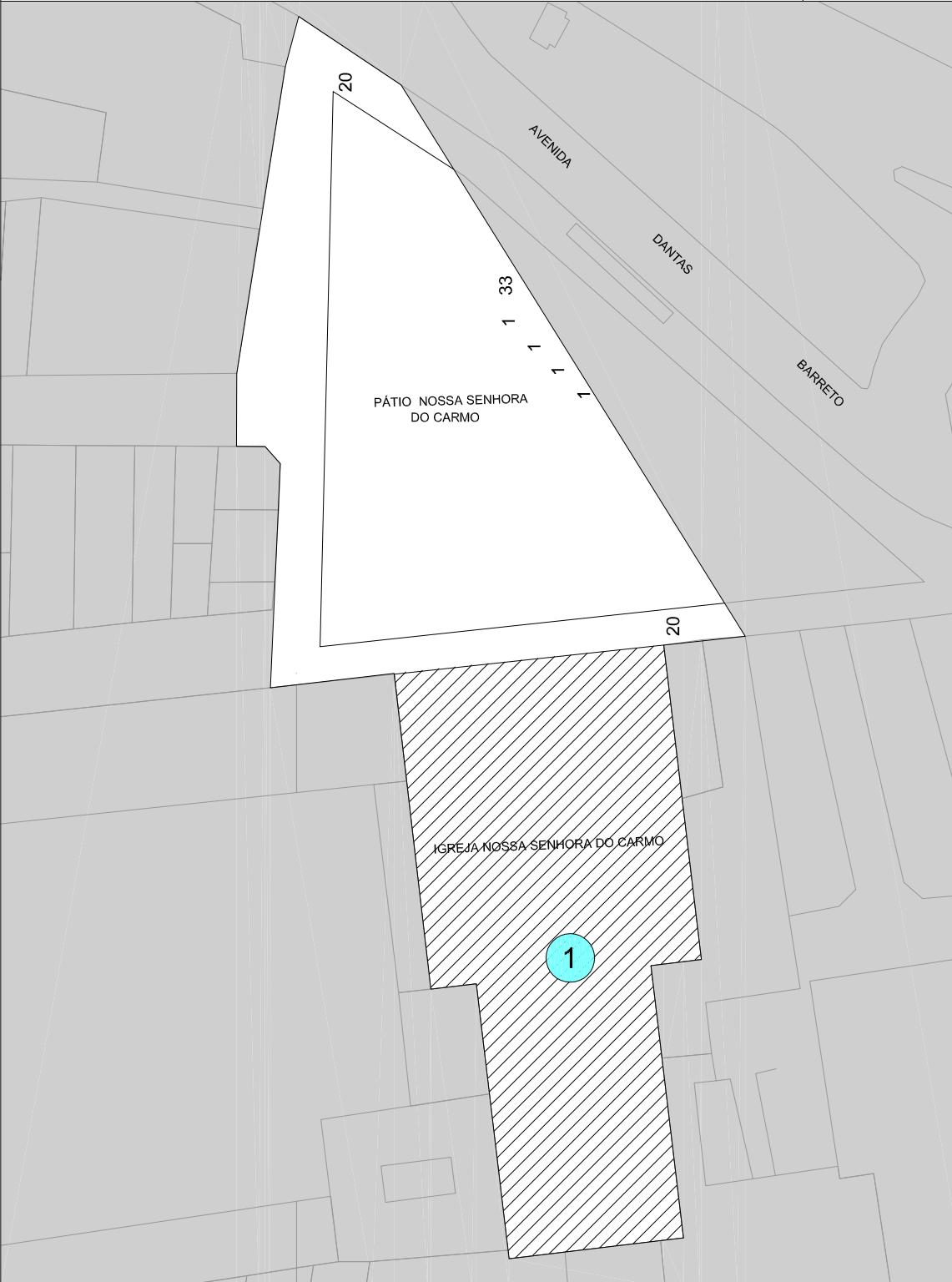
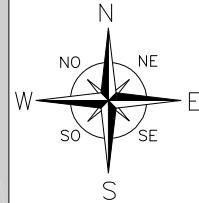
4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		NÃO HÁ ABRIGO
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	NÃO HÁ PARADA
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.	
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.	
5.3. Quanto às informações:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.	
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.	
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.	

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PL1 - PÁTIO DO CARMO / IGREJA NOSSA SENHORA DO CARMO	1.2 Rota R 2	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____	LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																					
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<p>[] TOTAL [] vazios [] terreos [] sobrados [] até 5 pav [] 5 a 10 pav. [] mais de 10 pav.</p> <p>[] Órgão Pùb. [] Com/Serv. [] Saúde [] Educação [] Cultura [] Lazer [] Vazio/desoc.</p>																																																																						
		LEGENDA DO MOBILIÁRIO <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>(○) Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>(B) Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>(B) Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>(□) Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>(C) Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>(X) Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>(C) Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>(≡) Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>(//) Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>(△) Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>(G) Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>(H) Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>(J) Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>(■) Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>(M) Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>(P) Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>(□) Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>(□) Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>(↓) Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>(○) Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>(\wedge) Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>(○) Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>(Δ) Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>(●) Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>(■) Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>(■) Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>(F) Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td>(I) Informação</td></tr> </tbody> </table> 	CÓD	SÍMBOLO	1	(○) Árvore	2	(B) Banca	3	(B) Banco	4	(□) Barr. Estac.	5	(C) Camelôs	6	(X) Cx. Concession.	7	(C) Cx. Correio	8	(≡) Escada	9	(//) Estacionamento	10	(△) Estac. PCD	11	(G) Grelha	12	(H) Hidrante	13	(J) Jardineira	14	(■) Lixeira	15	(M) Monumento	16	(P) Parada de Ônib.	17	(□) Placas Propag.	18	(□) Placa de Sinaliz.	19	(↓) Ponteira Estac.	20	(○) Poste	21	(\wedge) Rampa	22	— Rota Acessível	23	(○) Semáforo	24	(Δ) Sinal. Sonora	25	(●) Telefone Pub.	26	(■) Piso T. Alerta	27	(■) Piso T. Direc.	28	(F) Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	(I) Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	(○) Árvore																																																																					
2	(B) Banca																																																																					
3	(B) Banco																																																																					
4	(□) Barr. Estac.																																																																					
5	(C) Camelôs																																																																					
6	(X) Cx. Concession.																																																																					
7	(C) Cx. Correio																																																																					
8	(≡) Escada																																																																					
9	(//) Estacionamento																																																																					
10	(△) Estac. PCD																																																																					
11	(G) Grelha																																																																					
12	(H) Hidrante																																																																					
13	(J) Jardineira																																																																					
14	(■) Lixeira																																																																					
15	(M) Monumento																																																																					
16	(P) Parada de Ônib.																																																																					
17	(□) Placas Propag.																																																																					
18	(□) Placa de Sinaliz.																																																																					
19	(↓) Ponteira Estac.																																																																					
20	(○) Poste																																																																					
21	(\wedge) Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	(○) Semáforo																																																																					
24	(Δ) Sinal. Sonora																																																																					
25	(●) Telefone Pub.																																																																					
26	(■) Piso T. Alerta																																																																					
27	(■) Piso T. Direc.																																																																					
28	(F) Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	(I) Informação																																																																					
LEGENDA DOS BENS CULTURAIS TOMBADOS E PRESERVADOS:		Escala: s/ escala	Folha: 03/12																																																																			
 Monumentos Tombados Federais		 Igreja de Nossa Sra. do Carmo																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13.. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

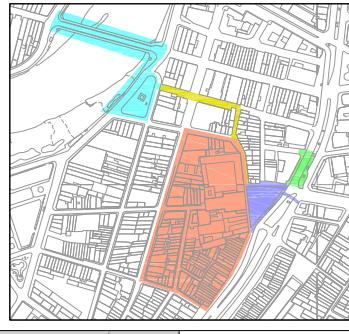
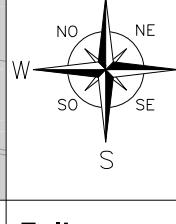
4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		NÃO HÁ ABRIGO
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				() Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				(X) Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	NÃO HÁ PARADA
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	Deslocamento
4.11. Quanto a manutenção:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica
④ todos os elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação.	③ a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, mas nenhum provoca risco à segurança dos usuários.	② poucos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, embora seja possível utilizá-los e nenhum provoque risco à segurança dos usuários.	① a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho não podem ser utilizados por necessitarem de manutenção; há pelo menos um mobiliário cuja falta de conservação provoque risco à segurança dos usuários.	Manutenção

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.		
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.		
5.3. Quanto às informações:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.		
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.		
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.		

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PL2 - ESTAÇÃO BRT / AVENIDA DANTAS BARRETO	1.2 Rota R 3	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____ LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																						
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> térreos <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav. <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Pùb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
		LEGENDA DO MOBILIÁRIO <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td>Informação</td></tr> </tbody> </table> 	CÓD	SÍMBOLO	1	Árvore	2	Banca	3	Banco	4	Barr. Estac.	5	Camelôs	6	Cx. Concession.	7	Cx. Correio	8	Escada	9	// Estacionamento	10	Estac. PCD	11	Grelha	12	Hidrante	13	Jardineira	14	Lixeira	15	Monumento	16	Parada de Ônib.	17	Placas Propag.	18	Placa de Sinaliz.	19	Ponteira Estac.	20	Poste	21	Rampa	22	Rota Acessível	23	Semáforo	24	Sinal. Sonora	25	Telefone Pub.	26	Piso T. Alerta	27	Piso T. Direc.	28	Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Árvore																																																																					
2	Banca																																																																					
3	Banco																																																																					
4	Barr. Estac.																																																																					
5	Camelôs																																																																					
6	Cx. Concession.																																																																					
7	Cx. Correio																																																																					
8	Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	Estac. PCD																																																																					
11	Grelha																																																																					
12	Hidrante																																																																					
13	Jardineira																																																																					
14	Lixeira																																																																					
15	Monumento																																																																					
16	Parada de Ônib.																																																																					
17	Placas Propag.																																																																					
18	Placa de Sinaliz.																																																																					
19	Ponteira Estac.																																																																					
20	Poste																																																																					
21	Rampa																																																																					
22	Rota Acessível																																																																					
23	Semáforo																																																																					
24	Sinal. Sonora																																																																					
25	Telefone Pub.																																																																					
26	Piso T. Alerta																																																																					
27	Piso T. Direc.																																																																					
28	Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	Informação																																																																					
Escala: s/ escala		Folha: 04/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

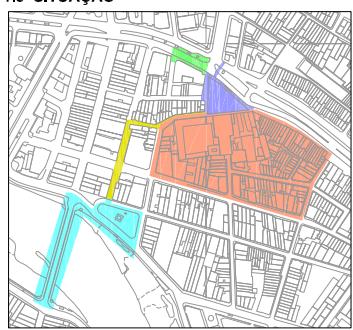
4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		NÃO HÁ NESSA RUA
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	EM CONSTRUÇÃO
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):				() Não se aplica
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	Deslocamento
4.11. Quanto a manutenção:				() Não se aplica
④ todos os elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação.	③ a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, mas nenhum provoca risco à segurança dos usuários.	② poucos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, embora seja possível utilizá-los e nenhum provoque risco à segurança dos usuários.	① a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho não podem ser utilizados por necessitarem de manutenção; há pelo menos um mobiliário cuja falta de conservação provoque risco à segurança dos usuários.	Manutenção

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				() Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.		
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				() Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.		
5.3. Quanto às informações:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.		
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.		
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				() Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.		

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO1 - RUA DAS FLORES - CALÇADA COMUM	1.2 Rota R 4	 <p>1.3 SITUAÇÃO</p>																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____	LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																					
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> térreos <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Púb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
 <p>LEGENDA DO MOBILIÁRIO</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Ⓐ Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Ⓑ Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Ⓑ Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Ⓒ Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>☒ Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>≡ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Ⓐ Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Ⓗ Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>Ⓛ Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Ⓜ Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Ⓟ Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>Ⓐ Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>⌚ Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>■ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>■■ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>Ⓕ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td>ⓘ Informação</td></tr> </tbody> </table> <p>N NE W SO E SE S</p>			CÓD	SÍMBOLO	1	Ⓐ Árvore	2	Ⓑ Banca	3	Ⓑ Banco	4	□ Barr. Estac.	5	Ⓒ Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	☒ Cx. Correio	8	≡ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	Ⓐ Grelha	12	Ⓗ Hidrante	13	Ⓛ Jardineira	14	■ Lixeira	15	Ⓜ Monumento	16	Ⓟ Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	Ⓐ Semáforo	24	⌚ Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	■ Piso T. Alerta	27	■■ Piso T. Direc.	28	Ⓕ Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	ⓘ Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Ⓐ Árvore																																																																					
2	Ⓑ Banca																																																																					
3	Ⓑ Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	Ⓒ Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	☒ Cx. Correio																																																																					
8	≡ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	Ⓐ Grelha																																																																					
12	Ⓗ Hidrante																																																																					
13	Ⓛ Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	Ⓜ Monumento																																																																					
16	Ⓟ Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	Ⓐ Semáforo																																																																					
24	⌚ Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	■ Piso T. Alerta																																																																					
27	■■ Piso T. Direc.																																																																					
28	Ⓕ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	ⓘ Informação																																																																					
Escala: s/ escala		Folha: 05/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.</p>		<p>③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.</p>	<p>② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.</p>	<p>① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.</p>	NÃO HÁ NESSA RUA
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.</p>		<p>③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.</p>	<p>② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.</p>	<p>① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.</p>	
4.3. Quanto à vegetação:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.</p>		<p>③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.</p>	<p>② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;</p>	<p>① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.</p>	
4.4. Quanto às bancas de jornais:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.</p>		<p>③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.</p>	<p>② ninguém entra na banca.</p>	<p>① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.</p>	NÃO HÁ NESSA RUA
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.</p>		<p>③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.</p>	<p>② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m</p>	<p>① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.</p>	NÃO HÁ NESSA RUA
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..</p>		<p>③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.</p>	<p>② há somente poste colocado no outro lado da via.</p>	<p>① não há iluminação pública.</p>	
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.</p>		<p>③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.</p>	<p>② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.</p>	<p>① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.</p>	BARRACA DE CÔCO OCUPANDO A CALÇADA
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				() Não se aplica	Material
<p>④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.</p>		<p>③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.</p>	<p>② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.</p>	<p>① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.</p>	
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				(X) Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	NÃO HÁ NESSE TRECHO
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):				() Não se aplica
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	BARRACA DE CÔCO NA ESQUINA
4.11. Quanto a manutenção:				() Não se aplica
④ todos os elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação.	③ a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, mas nenhum provoca risco à segurança dos usuários.	② poucos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, embora seja possível utilizá-los e nenhum provoque risco à segurança dos usuários.	① a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho não podem ser utilizados por necessitarem de manutenção; há pelo menos um mobiliário cuja falta de conservação provoque risco à segurança dos usuários.	Manutenção

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				() Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.		
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				() Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.		ÔNIBUS NA PRAÇA
5.3. Quanto às informações:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.		
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.		
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				() Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.		

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO1 - RUA DAS FLORES - CALÇADA IEP	1.2 Rota R 5	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____	LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																					
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<p>[] TOTAL [] vazios [] térreos [] sobrados [] até 5 pav [] 5 a 10 pav. [] mais de 10 pav.</p> <p>[] Órgão Púb. [] Com/Serv. [] Saúde [] Educação [] Cultura [] Lazer [] Vazio/desoc.</p>																																																																						
		LEGENDA DO MOBILIÁRIO <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>(I) Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>(B) Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>(B) Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>(C) Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>(C) Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>≡ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>(G) Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>(H) Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>(J) Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>(M) Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>(P) Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>(S) Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>▷ Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>■ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>■ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>↗ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td>(I) Informação</td></tr> </tbody> </table> 	CÓD	SÍMBOLO	1	(I) Árvore	2	(B) Banca	3	(B) Banco	4	□ Barr. Estac.	5	(C) Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	(C) Cx. Correio	8	≡ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	(G) Grelha	12	(H) Hidrante	13	(J) Jardineira	14	■ Lixeira	15	(M) Monumento	16	(P) Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	(S) Semáforo	24	▷ Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	■ Piso T. Alerta	27	■ Piso T. Direc.	28	↗ Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	(I) Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	(I) Árvore																																																																					
2	(B) Banca																																																																					
3	(B) Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	(C) Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	(C) Cx. Correio																																																																					
8	≡ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	(G) Grelha																																																																					
12	(H) Hidrante																																																																					
13	(J) Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	(M) Monumento																																																																					
16	(P) Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	(S) Semáforo																																																																					
24	▷ Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	■ Piso T. Alerta																																																																					
27	■ Piso T. Direc.																																																																					
28	↗ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	(I) Informação																																																																					
LEGENDA DOS BENS CULTURAIS TOMBADOS E PRESERVADOS:		Escala: s/ escala																																																																				
IEP Nº 59		Folha: 06/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

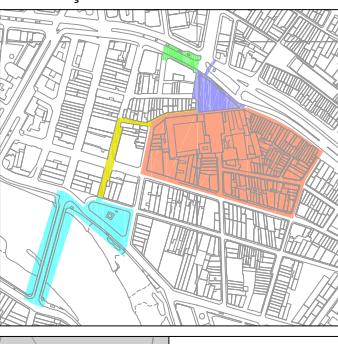
4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.</p>		<p>③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.</p>	<p>② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.</p>	<p>① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.</p>	NÃO HÁ NESSA RUA
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.</p>		<p>③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.</p>	<p>② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.</p>	<p>① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.</p>	
4.3. Quanto à vegetação:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.</p>		<p>③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.</p>	<p>② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;</p>	<p>① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.</p>	
4.4. Quanto às bancas de jornais:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.</p>		<p>③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.</p>	<p>② ninguém entra na banca.</p>	<p>① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.</p>	NÃO HÁ ESPAÇO
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.</p>		<p>③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.</p>	<p>② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m</p>	<p>① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.</p>	NÃO HÁ NESSA RUA
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..</p>		<p>③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.</p>	<p>② há somente poste colocado no outro lado da via.</p>	<p>① não há iluminação pública.</p>	
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				() Não se aplica	Dimensionamento
<p>④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.</p>		<p>③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.</p>	<p>② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.</p>	<p>① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.</p>	POSTE DE INFORMAÇÃO
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				() Não se aplica	Material
<p>④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.</p>		<p>③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.</p>	<p>② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.</p>	<p>① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.</p>	
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				(X) Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	NÃO HÁ NESSE TRECHO
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):				() Não se aplica
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	NÃO SE APPLICA PISO TÁTIL NO POSTE
4.11. Quanto a manutenção:				() Não se aplica
④ todos os elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação.	③ a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, mas nenhum provoca risco à segurança dos usuários.	② poucos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, embora seja possível utilizá-los e nenhum provoque risco à segurança dos usuários.	① a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho não podem ser utilizados por necessitarem de manutenção; há pelo menos um mobiliário cuja falta de conservação provoque risco à segurança dos usuários.	Manutenção

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				(X) Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.		③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.	NÃO PASSA TRANSPORTE
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				(X) Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.		③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.	
5.3. Quanto às informações:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.		③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.	
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.		③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.	
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				() Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.		③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.	

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO1 - RUA DAS FLORES	1.2 Rota R 6	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____																																																																						
LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																						
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> térreos <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Pùb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
 <p>LEGENDA DO MOBILIÁRIO</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td>Informação</td></tr> </tbody> </table> <p>N NO NE W SO SE S</p>			CÓD	SÍMBOLO	1	Árvore	2	Banca	3	Banco	4	Barr. Estac.	5	Camelôs	6	Cx. Concession.	7	Cx. Correio	8	Escada	9	// Estacionamento	10	Estac. PCD	11	Grelha	12	Hidrante	13	Jardineira	14	Lixeira	15	Monumento	16	Parada de Ônib.	17	Placas Propag.	18	Placa de Sinaliz.	19	Ponteira Estac.	20	Poste	21	Rampa	22	Rota Acessível	23	Semáforo	24	Sinal. Sonora	25	Telefone Pub.	26	Piso T. Alerta	27	Piso T. Direc.	28	Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Árvore																																																																					
2	Banca																																																																					
3	Banco																																																																					
4	Barr. Estac.																																																																					
5	Camelôs																																																																					
6	Cx. Concession.																																																																					
7	Cx. Correio																																																																					
8	Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	Estac. PCD																																																																					
11	Grelha																																																																					
12	Hidrante																																																																					
13	Jardineira																																																																					
14	Lixeira																																																																					
15	Monumento																																																																					
16	Parada de Ônib.																																																																					
17	Placas Propag.																																																																					
18	Placa de Sinaliz.																																																																					
19	Ponteira Estac.																																																																					
20	Poste																																																																					
21	Rampa																																																																					
22	Rota Acessível																																																																					
23	Semáforo																																																																					
24	Sinal. Sonora																																																																					
25	Telefone Pub.																																																																					
26	Piso T. Alerta																																																																					
27	Piso T. Direc.																																																																					
28	Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	Informação																																																																					
LEGENDA DOS BENS CULTURAIS TOMBADOS E PRESERVADOS:		Escala: s/ escala																																																																				
Monumentos Tombados Federais	 1 Igreja de Nossa Sra. da Conceição	Folha: 07/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				() Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	NÃO HÁ PARADA
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	Deslocamento
4.11. Quanto a manutenção:				<input type="checkbox"/> Não se aplica
④ todos os elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação.	③ a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, mas nenhum provoca risco à segurança dos usuários.	② poucos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, embora seja possível utilizá-los e nenhum provoque risco à segurança dos usuários.	① a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho não podem ser utilizados por necessitarem de manutenção; há pelo menos um mobiliário cuja falta de conservação provoque risco à segurança dos usuários.	Manutenção

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.		
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.		
5.3. Quanto às informações:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.		
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.		
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.		

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO1 - CONVENTO / RUA JOÃO SOUTO MAIOR	1.2 Rota R 7	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____ LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																						
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação) <input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> terreiros <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Púb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
<p>LEGENDA DO MOBILIÁRIO</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Ⓐ Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Ⓑ Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Ⓑ Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Ⓒ Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>☒ Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>☰ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Ⓐ Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Ⓗ Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>𝕁 Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Ⓜ Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Ⓟ Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>⌚ Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>🔊 Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>▣ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>▣ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>☒ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td> ⓘ Informação</td></tr> </tbody> </table> <p>N NO NE W SO SE E S</p>			CÓD	SÍMBOLO	1	Ⓐ Árvore	2	Ⓑ Banca	3	Ⓑ Banco	4	□ Barr. Estac.	5	Ⓒ Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	☒ Cx. Correio	8	☰ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	Ⓐ Grelha	12	Ⓗ Hidrante	13	𝕁 Jardineira	14	■ Lixeira	15	Ⓜ Monumento	16	Ⓟ Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	⌚ Semáforo	24	🔊 Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	▣ Piso T. Alerta	27	▣ Piso T. Direc.	28	☒ Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	ⓘ Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Ⓐ Árvore																																																																					
2	Ⓑ Banca																																																																					
3	Ⓑ Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	Ⓒ Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	☒ Cx. Correio																																																																					
8	☰ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	Ⓐ Grelha																																																																					
12	Ⓗ Hidrante																																																																					
13	𝕁 Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	Ⓜ Monumento																																																																					
16	Ⓟ Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	⌚ Semáforo																																																																					
24	🔊 Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	▣ Piso T. Alerta																																																																					
27	▣ Piso T. Direc.																																																																					
28	☒ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	ⓘ Informação																																																																					
LEGENDA DOS BENS CULTURAIS TOMBADOS E PRESERVADOS:		Escala: s/ escala																																																																				
	Monumentos Tombados Federais	Folha: 08/12																																																																				
1 Convento de Nossa Senhora do Carmo																																																																						

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

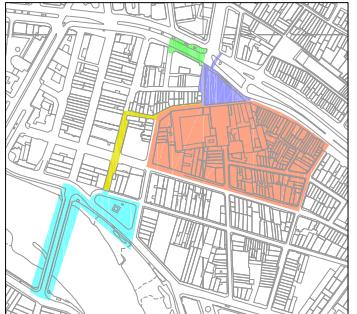
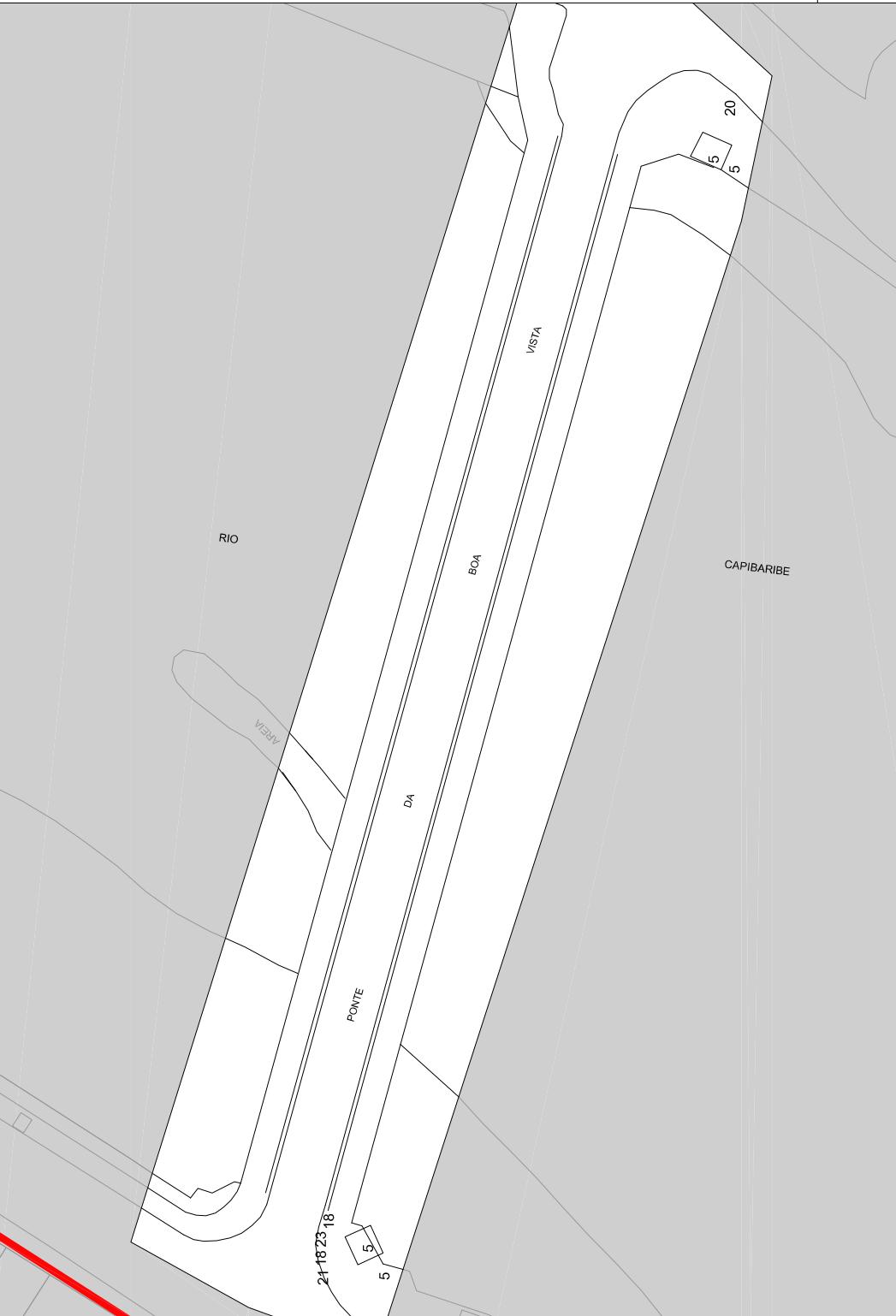
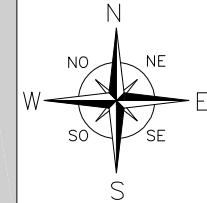
4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):			() Não se aplica	Deslocamento
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	
4.11. Quanto a manutenção:			() Não se aplica	Manutenção
④ todos os elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação.	③ a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, mas nenhum provoca risco à segurança dos usuários.	② poucos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, embora seja possível utilizá-los e nenhum provoque risco à segurança dos usuários.	① a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho não podem ser utilizados por necessitarem de manutenção; há pelo menos um mobiliário cuja falta de conservação provoque risco à segurança dos usuários.	

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				() Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.		
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				() Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.		
5.3. Quanto às informações:				(X) Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.		
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				(X) Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.		
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				(X) Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.		

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO2 - PONTE DA BOA VISTA (TRAVESSIA VOLTADA PARA A PRAÇA JOAQUIM NABUCO)	1.2 Rota R 8	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____ LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																						
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação) <input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> térreos <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Púb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
		LEGENDA DO MOBILIÁRIO <table border="1"> <tbody> <tr><td>CÓD</td><td>SÍMBOLO</td></tr> <tr><td>1</td><td>Ⓐ Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Ⓑ Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Ⓑ Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Ⓒ Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>☒ Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>☰ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Ⓒ Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Ⓗ Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>𝕁 Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Ⓜ Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Ⓟ Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>Ⓢ Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td> ⓘ Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>▨ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>▨ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td> ⓘ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidente</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td> ⓘ Informação</td></tr> </tbody> </table> 	CÓD	SÍMBOLO	1	Ⓐ Árvore	2	Ⓑ Banca	3	Ⓑ Banco	4	□ Barr. Estac.	5	Ⓒ Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	☒ Cx. Correio	8	☰ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	Ⓒ Grelha	12	Ⓗ Hidrante	13	𝕁 Jardineira	14	■ Lixeira	15	Ⓜ Monumento	16	Ⓟ Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	Ⓢ Semáforo	24	ⓘ Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	▨ Piso T. Alerta	27	▨ Piso T. Direc.	28	ⓘ Ver foto	29	Piso Trepidente	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	ⓘ Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Ⓐ Árvore																																																																					
2	Ⓑ Banca																																																																					
3	Ⓑ Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	Ⓒ Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	☒ Cx. Correio																																																																					
8	☰ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	Ⓒ Grelha																																																																					
12	Ⓗ Hidrante																																																																					
13	𝕁 Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	Ⓜ Monumento																																																																					
16	Ⓟ Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	Ⓢ Semáforo																																																																					
24	ⓘ Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	▨ Piso T. Alerta																																																																					
27	▨ Piso T. Direc.																																																																					
28	ⓘ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidente																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	ⓘ Informação																																																																					
Escala: s/ escala		Folha: 09/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				(X) Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				() Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				() Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				(X) Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):			<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:			<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.	
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.	
5.3. Quanto às informações:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.	
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.	
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:			<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.	

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO2 - PONTE DA BOA VISTA (TRAVESSIA VOLTADA PARA A PONTE DUARTE COELHO)	1.2 Rota R 9	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____	LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																					
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<p>[] TOTAL [] vazios [] térreos [] sobrados [] até 5 pav [] 5 a 10 pav. [] mais de 10 pav.</p> <p>[] Órgão Púb. [] Com/Serv. [] Saúde [] Educação [] Cultura [] Lazer [] Vazio/desoc.</p>																																																																						
		LEGENDA DO MOBILIÁRIO <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>(○) Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>(B) Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>(B) Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>(C) Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>(C) Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>≡ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>(G) Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>(H) Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>(J) Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>(M) Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>(P) Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>(S) Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>▷ Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>■ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>■ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>↗ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidente</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td>(I) Informação</td></tr> </tbody> </table> 	CÓD	SÍMBOLO	1	(○) Árvore	2	(B) Banca	3	(B) Banco	4	□ Barr. Estac.	5	(C) Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	(C) Cx. Correio	8	≡ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	(G) Grelha	12	(H) Hidrante	13	(J) Jardineira	14	■ Lixeira	15	(M) Monumento	16	(P) Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	(S) Semáforo	24	▷ Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	■ Piso T. Alerta	27	■ Piso T. Direc.	28	↗ Ver foto	29	Piso Trepidente	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	(I) Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	(○) Árvore																																																																					
2	(B) Banca																																																																					
3	(B) Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	(C) Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	(C) Cx. Correio																																																																					
8	≡ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	(G) Grelha																																																																					
12	(H) Hidrante																																																																					
13	(J) Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	(M) Monumento																																																																					
16	(P) Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	(S) Semáforo																																																																					
24	▷ Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	■ Piso T. Alerta																																																																					
27	■ Piso T. Direc.																																																																					
28	↗ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidente																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	(I) Informação																																																																					
		Escala: s/ escala																																																																				
		Folha: 10/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

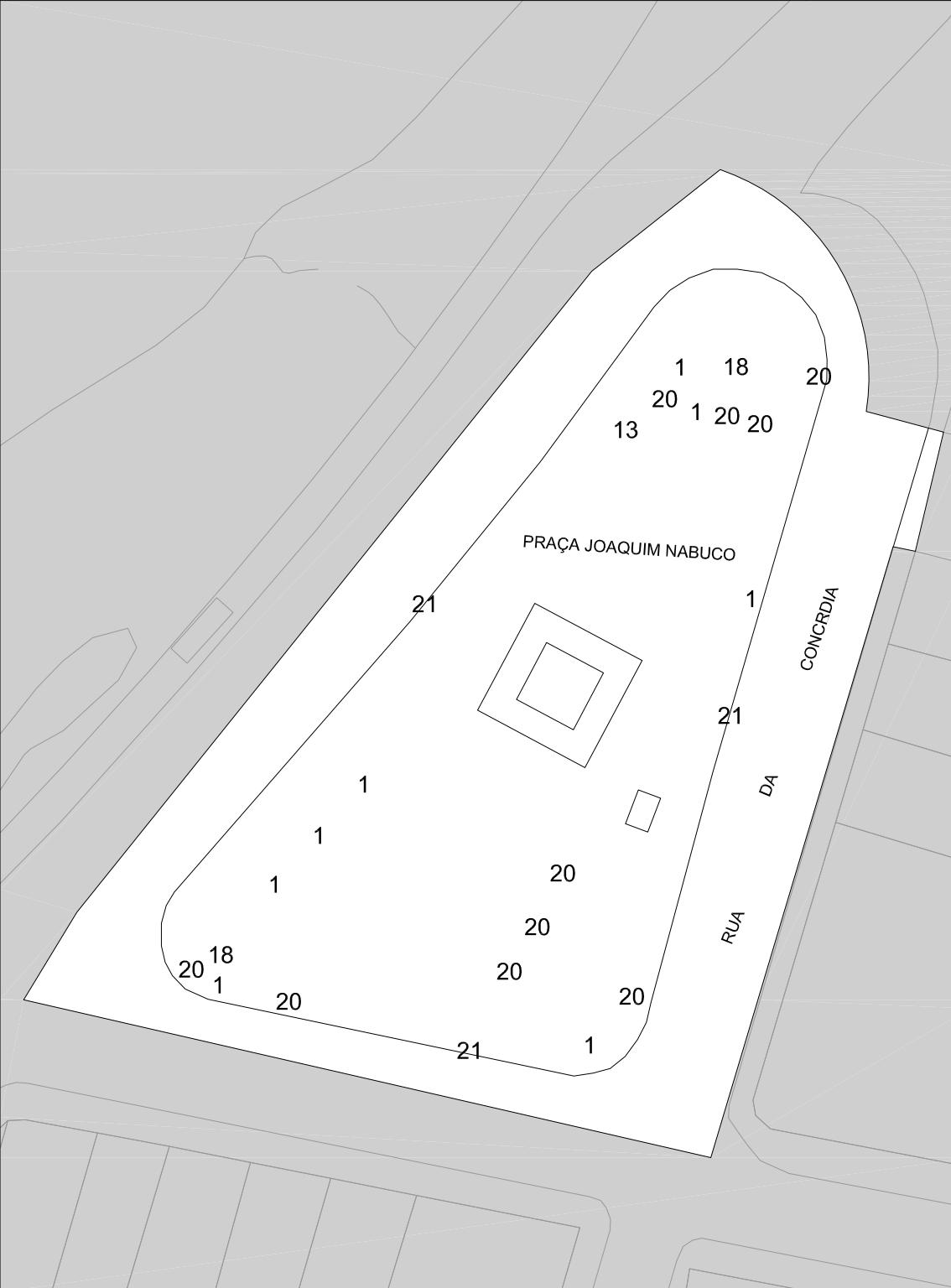
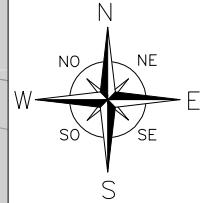
4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):			() Não se aplica	Deslocamento
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				() Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.		
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				(X) Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.		
5.3. Quanto às informações:				(X) Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.		
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				(X) Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.		
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				() Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.		

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO2 - PRAÇA JOAQUIM NABUCO / RUA DA CONCÓRDIA	1.2 Rota R 10	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____ LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																						
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação)																																																																						
<input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> terreiros <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Púb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
 <div style="float: right; margin-top: 10px;"> LEGENDA DO MOBILIÁRIO <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Ⓐ Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Ⓑ Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Ⓑ Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Ⓒ Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>☒ Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>≡ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Ⓒ Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Ⓗ Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>JKLMNOP Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Ⓜ Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Ⓟ Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>⌚ Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td> ⓘ Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>▣ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>▣ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td> ⓘ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidante</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td> ⓘ Informação</td></tr> </tbody> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div> </div>			CÓD	SÍMBOLO	1	Ⓐ Árvore	2	Ⓑ Banca	3	Ⓑ Banco	4	□ Barr. Estac.	5	Ⓒ Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	☒ Cx. Correio	8	≡ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	Ⓒ Grelha	12	Ⓗ Hidrante	13	JKLMNOP Jardineira	14	■ Lixeira	15	Ⓜ Monumento	16	Ⓟ Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	⌚ Semáforo	24	ⓘ Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	▣ Piso T. Alerta	27	▣ Piso T. Direc.	28	ⓘ Ver foto	29	Piso Trepidante	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	ⓘ Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Ⓐ Árvore																																																																					
2	Ⓑ Banca																																																																					
3	Ⓑ Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	Ⓒ Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	☒ Cx. Correio																																																																					
8	≡ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	Ⓒ Grelha																																																																					
12	Ⓗ Hidrante																																																																					
13	JKLMNOP Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	Ⓜ Monumento																																																																					
16	Ⓟ Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	⌚ Semáforo																																																																					
24	ⓘ Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	▣ Piso T. Alerta																																																																					
27	▣ Piso T. Direc.																																																																					
28	ⓘ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidante																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	ⓘ Informação																																																																					
Escala: s/ escala		Folha: 11/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

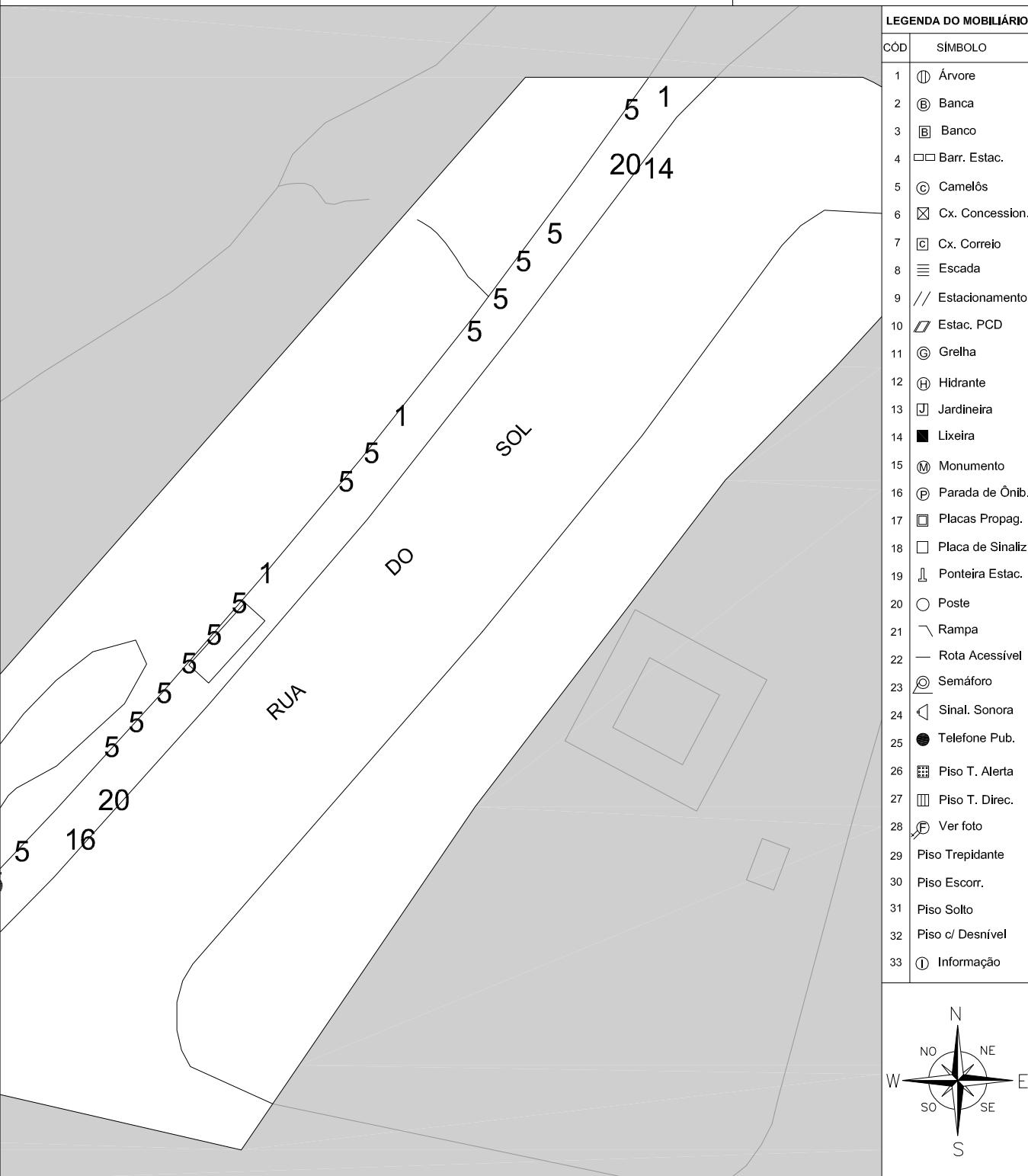
4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):			<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:			<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.	
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.	
5.3. Quanto às informações:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.	
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:			<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.	
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:			<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.	

1. Caracterização do Ambiente Pesquisado		Data: Dezembro / 2014																																																																				
1.1 Percurso PO2 - RUA DO SOL	1.2 Rota R 11	1.3 SITUAÇÃO 																																																																				
1.4 Localização LOGRADOURO DA FACE: _____ LOGR. LAT. DIR.: _____ LOGR. LAT. ESQ.: _____																																																																						
1.5 Dados de Uso e de Ocupação do Solo (informar a quantidade de cada situação) <input type="checkbox"/> TOTAL <input type="checkbox"/> vazios <input type="checkbox"/> térreos <input type="checkbox"/> sobrados <input type="checkbox"/> até 5 pav <input type="checkbox"/> 5 a 10 pav. <input type="checkbox"/> mais de 10 pav. <input type="checkbox"/> Órgão Púb. <input type="checkbox"/> Com/Serv. <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Cultura <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Vazio/desoc.																																																																						
 <p>LEGENDA DO MOBILIÁRIO</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CÓD</th> <th>SÍMBOLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Ⓐ Árvore</td></tr> <tr><td>2</td><td>Ⓑ Banca</td></tr> <tr><td>3</td><td>Ⓑ Banco</td></tr> <tr><td>4</td><td>□ Barr. Estac.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Ⓒ Camelôs</td></tr> <tr><td>6</td><td>☒ Cx. Concession.</td></tr> <tr><td>7</td><td>☒ Cx. Correio</td></tr> <tr><td>8</td><td>☰ Escada</td></tr> <tr><td>9</td><td>// Estacionamento</td></tr> <tr><td>10</td><td>□ Estac. PCD</td></tr> <tr><td>11</td><td>Ⓒ Grelha</td></tr> <tr><td>12</td><td>Ⓗ Hidrante</td></tr> <tr><td>13</td><td>𝕁 Jardineira</td></tr> <tr><td>14</td><td>■ Lixeira</td></tr> <tr><td>15</td><td>Ⓜ Monumento</td></tr> <tr><td>16</td><td>Ⓟ Parada de Ônib.</td></tr> <tr><td>17</td><td>□ Placas Propag.</td></tr> <tr><td>18</td><td>□ Placa de Sinaliz.</td></tr> <tr><td>19</td><td>↓ Ponteira Estac.</td></tr> <tr><td>20</td><td>○ Poste</td></tr> <tr><td>21</td><td>↖ Rampa</td></tr> <tr><td>22</td><td>— Rota Acessível</td></tr> <tr><td>23</td><td>⌚ Semáforo</td></tr> <tr><td>24</td><td>🔊 Sinal. Sonora</td></tr> <tr><td>25</td><td>● Telefone Pub.</td></tr> <tr><td>26</td><td>▣ Piso T. Alerta</td></tr> <tr><td>27</td><td>▢ Piso T. Direc.</td></tr> <tr><td>28</td><td>↗ Ver foto</td></tr> <tr><td>29</td><td>Piso Trepidente</td></tr> <tr><td>30</td><td>Piso Escorr.</td></tr> <tr><td>31</td><td>Piso Solto</td></tr> <tr><td>32</td><td>Piso c/ Desnível</td></tr> <tr><td>33</td><td> ⓘ Informação</td></tr> </tbody> </table> <p>N NE E SE S SW W NW N</p>			CÓD	SÍMBOLO	1	Ⓐ Árvore	2	Ⓑ Banca	3	Ⓑ Banco	4	□ Barr. Estac.	5	Ⓒ Camelôs	6	☒ Cx. Concession.	7	☒ Cx. Correio	8	☰ Escada	9	// Estacionamento	10	□ Estac. PCD	11	Ⓒ Grelha	12	Ⓗ Hidrante	13	𝕁 Jardineira	14	■ Lixeira	15	Ⓜ Monumento	16	Ⓟ Parada de Ônib.	17	□ Placas Propag.	18	□ Placa de Sinaliz.	19	↓ Ponteira Estac.	20	○ Poste	21	↖ Rampa	22	— Rota Acessível	23	⌚ Semáforo	24	🔊 Sinal. Sonora	25	● Telefone Pub.	26	▣ Piso T. Alerta	27	▢ Piso T. Direc.	28	↗ Ver foto	29	Piso Trepidente	30	Piso Escorr.	31	Piso Solto	32	Piso c/ Desnível	33	ⓘ Informação
CÓD	SÍMBOLO																																																																					
1	Ⓐ Árvore																																																																					
2	Ⓑ Banca																																																																					
3	Ⓑ Banco																																																																					
4	□ Barr. Estac.																																																																					
5	Ⓒ Camelôs																																																																					
6	☒ Cx. Concession.																																																																					
7	☒ Cx. Correio																																																																					
8	☰ Escada																																																																					
9	// Estacionamento																																																																					
10	□ Estac. PCD																																																																					
11	Ⓒ Grelha																																																																					
12	Ⓗ Hidrante																																																																					
13	𝕁 Jardineira																																																																					
14	■ Lixeira																																																																					
15	Ⓜ Monumento																																																																					
16	Ⓟ Parada de Ônib.																																																																					
17	□ Placas Propag.																																																																					
18	□ Placa de Sinaliz.																																																																					
19	↓ Ponteira Estac.																																																																					
20	○ Poste																																																																					
21	↖ Rampa																																																																					
22	— Rota Acessível																																																																					
23	⌚ Semáforo																																																																					
24	🔊 Sinal. Sonora																																																																					
25	● Telefone Pub.																																																																					
26	▣ Piso T. Alerta																																																																					
27	▢ Piso T. Direc.																																																																					
28	↗ Ver foto																																																																					
29	Piso Trepidente																																																																					
30	Piso Escorr.																																																																					
31	Piso Solto																																																																					
32	Piso c/ Desnível																																																																					
33	ⓘ Informação																																																																					
Escala: s/ escala		Folha: 12/12																																																																				

2. MOBILIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA

2.1. Quanto ao dimensionamento do trecho mais estreito no passeio, livre para circulação é:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ superior a 1,80m	③ entre 1,50m e 1,80m	② entre 1,20m e 1,50m	① inferior a 1,20m		
2.2. Quanto ao maior desnível no sentido longitudinal (no deslocamento):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há desnível ou é menor que 1,5cm, ou maior que 1,5cm com $i \leq 8,0\%$.	③ está entre 1,5cm e 2,0cm com $i \leq 10\%$, possuindo no máximo 4 segmentos de rampa.	② está entre 1,5cm e 7,5cm com $i \leq 12,5\%$, possuindo apenas 1 seguimento de rampa.	① é maior que 1,5cm e não há rampas ou não se enquadra nas alternativas anteriores.		
2.3. Quanto à inclinação transversal da calçada:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ todo o trecho é menor ou igual a 3%	③ na maioria do trecho é nivelado com $i \leq 3\%$	② há inclinações variadas, porém nenhuma $i \geq 3\%$	① há pelo menos um trecho acima de 3%		
2.4. Quanto à regularidade , estabilidade e assentamento, o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é contínuo e firme em todo o trecho	③ é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $\leq 1,5\text{cm}$	② é descontinuo ao longo do trecho, mas com espaçamento $> 1,5\text{cm}$.	① apresenta-se soltando ou não há material em pelo menos um trecho.		
2.5. Quanto à aderência , o material utilizado no piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ é antiderrapante em qualquer condição climática em todo o trecho.	③	②	① é escorregadio, em pelo menos um trecho do percurso.		
2.6. Quanto à textura no piso , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ piso tátil de alerta e piso tátil direcional com as finalidades específicas.	③ apenas piso tátil de alerta ou piso tátil direcional.	② possui pelo menos piso tátil de alerta nas travessias / cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de piso tátil.		
2.7. Quanto ao uso de cores , o trecho possui:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ diferenciação em locais de alerta, indicação de mobiliário e de percurso.	③ diferenciação em locais de alerta e para a indicação de mobiliário.	② diferenciação pelo menos nas travessias dos cruzamentos.	① não possui nenhum tipo de cor no piso que indique alerta, mobiliário ou percurso.		
2.8. Quanto à manutenção , o material do piso:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ está em bom estado de conservação em todo o trecho, sem peças soltas, trincas ou remendos salientes.	③ embora tenha algumas peças soltas ou trincas, permitem uma circulação livre e segura em uma largura mín. de 1,20m.	②	① há comprometimento na manutenção do material empregado no piso ou nas rampas em pelo menos um trecho.		
2.9. Quanto a existência de mobiliário (inclusive vegetação) :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ não há mobiliário ou está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,80m.	③ está instalado em uma faixa contínua, permitindo uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	② está instalado aleatoriamente no espaço, mas permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	① está implantado de tal forma que não permite uma rota livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.		
2.10. Quanto a informações para o deslocamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ em texto e braile para o nome das vias e em ícones para os locais de destaque.	③ está disponível em texto e braile para o nome das vias	② está disponível pelo menos em texto nas duas extremidades (vias de cruzamento) do trecho.	① não está disponível de nenhum forma ou em apenas uma extremidade do trecho.		
2.11. Quanto à telefone público :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário
④ há mais de um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	③ há pelo menos um telefone público acessível ($h \leq 1,20\text{m}$) para pessoas em cadeira de rodas.	② há telefones públicos, mas não estão acessíveis para pessoas com cadeira de rodas ($h \leq 1,20\text{m}$).	① não há telefones públicos.		
2.12. Quanto a semáforos para os cruzamentos:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ existem com orientação visual e sonora para a travessia exclusiva de pedestres (vermelho total).	③ existem apenas com orientação visual, mas com travessia exclusiva para pedestres (vermelho total).	② existem somente para a orientação do trânsito de veículos.	① não existem.		
2.13. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face adjacente da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ é feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou por rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		
2.14. Quanto às travessias de uma calçada a outra, em relação à face oposta da direita :				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Deslocamento
④ feito sobre faixa de pedestres, com elevação do piso da pista de veículos ou rampas com inclinação inferior a 8,0% nos dois lados.	③ é feito por rampas com inclinação inferior a 8,0% dos dois lados do cruzamento, mas sem faixa de pedestres.	② é feito por rampa apenas de um lado face com inclinação inferior a 8,0% sem faixa de pedestre.	① não há rampas ou outras formas de vencer o desnível da travessia do cruzamento.		

4. MOBILIDADE AO MOBILIÁRIO URBANO

4.1. Quanto a telefone público, seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e possuem amplificador de sinal para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal para pelo menos 5% dos telefones instalados no trecho.	② somente um aparelho instalado no trecho possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m e amplificador de sinal.	① possui telefone público no local, mas nenhum atende às alternativas anteriores; ou não há este mobiliário no local nem a 100m.		
4.2. Quanto a recipientes de resíduos sólidos (lixas), seu dimensionamento:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m para todo mobiliário implantado no trecho.	③ garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento de cada conjunto implantado.	② garante um campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m em pelo menos um elemento a cada 100m.	① nenhum elemento instalado no trecho ou a menos de 100m possui seu campo de utilização e manuseio entre 0,40m e 1,20m; ou não há este mobiliário no trecho nem a 100m.		
4.3. Quanto à vegetação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ não há plantas tóxicas em vasos ou canteiros; as árvores não possuem galhos ou espinhos abaixo de 2,10m, nem suas raízes danificam o passeio público; estes elementos estão implantados próximos ao meio-fio e nunca próximo ao limite com o lote e garantem uma circulação mínima de 1,20m.	③ há elementos com vegetação em qualquer parte do passeio, porém sem espinhos ou partes tóxicas, próximas à circulação; não há galhos, ramos ou outros elementos abaixo de 2,10m sobre a área do passeio, nem raízes danificando as calçadas; está garantida uma área de circulação com 1,20m de largura, no mínimo.	② não há árvores no local nem qualquer outro tipo de vegetação;	① não atende a nenhuma das alternativas anteriores.		
4.4. Quanto às bancas de jornais:				<input checked="" type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 8,0% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m e altura de produtos a no máximo 1,20m.	③ existe acesso ao seu interior com rampa de no máximo 10% e área interna para circulação de no mínimo 0,90m.	② ninguém entra na banca.	① há acesso ao interior da banca somente por degraus de qualquer altura.		
4.5. Quanto aos abrigos de transporte coletivo:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ há bancos para sentar e áreas livres para cadeira de rodas sob a cobertura, permitindo uma circulação livre de obstáculos de no mínimo 1,20m.	③ há somente a cobertura, sem nenhum local para as pessoas se sentarem; está garantida a circulação mínima de 1,20m.	② há somente abrigo, sem local para as pessoas se sentarem e não há espaço livre para a circulação de pessoas, porém há um espaço livre do suporte do abrigo de no mínimo 1,80m	① não atende às anteriores ou não há abrigo embora haja parada de transporte coletivo.		
4.6. Quanto aos postes de iluminação:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ além dos postes de iluminação pública colocados na via, há iluminação direta no passeio público ou na travessia de pedestres a uma altura máxima de 3,00m..	③ há postes de iluminação pública colocados neste lado da via.	② há somente poste colocado no outro lado da via.	① não há iluminação pública.		
4.7. Quanto a outros elementos do mobiliário urbano:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Dimensionamento
④ nenhuma parte dos elementos que compõem o mobiliário urbano instalado no trecho está projetada sobre o passeio a menos de 2,10m de altura do piso.	③ o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70 e 2,10m de altura possui uma faixa de no mínimo de 0,25m de piso tátil de alerta circundando o elemento e distante de 0,60m da parte projetada.	② o mobiliário instalado com partes projetadas entre 0,70m e 2,10m de altura encontram-se em faixa exclusiva de mobiliário, distante no mínimo 1,20m do alinhamento dos lotes e com demarcação contínua ao longo deste trecho de um faixa de piso tátil de alerta de no mínimo 0,25m.	① há partes do mobiliário instalado projetadas sobre o passeio entre 0,70m e 2,10m, sem nenhuma indicação de alerta.		
4.8. Analisando o conjunto do mobiliário instalado no trecho, em relação ao material:				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Material
④ o mobiliário é confeccionado em material durável e resistente às intempéries.	③ o mobiliário é em material resistente, embora necessite de manutenção periódica, mas está atualmente em bom estado.	② o mobiliário é confeccionado em material vulnerável às intempéries e está precisando de reparos e manutenção.	① o material do mobiliário está precisando de reparos urgentes pois seu material expõe perigo aos usuários.		
4.9. Quanto às paradas de coletivos (com ou sem abrigos):				<input type="checkbox"/> Não se aplica	Mobiliário (detalhes)

④ há itinerário em texto e em braile de todas as linhas que passam nesta parada.	③ há pelo menos o itinerário em texto de todas as linhas que passam nesta parada.	② há apenas a indicação de quais linhas passam nesta parada sem seus itinerários.	① não há informações de quais linhas passam nesta parada nem seus itinerários.	
4.10. Quanto à implantação (na garantia do deslocamento):			() Não se aplica	Deslocamento
④ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,80m.	③ está todo implantado em uma faixa distante 0,50m do meio fio ou em faixa demarcada com piso tátil de alerta, sempre permitindo um deslocamento livre de pessoas com no mínimo 1,20m.	② o mobiliário está implantado de forma aleatória no espaço, mas sempre com piso de alerta circundando uma área mínima de 0,60m do elemento e garantindo uma circulação livre de 0,90m em uma extensão máxima de 0,40m.	① a implantação do mobiliário não obedece nenhuma regra e não há piso de alerta indicando sua existência; ou não garante uma passagem mínima de 0,90m com extensão máxima de 0,40m.	
4.11. Quanto a manutenção:			() Não se aplica	Manutenção
④ todos os elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação.	③ a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, mas nenhum provoca risco à segurança dos usuários.	② poucos elementos que compõem o mobiliário do trecho encontram-se em bom estado de conservação, embora seja possível utilizá-los e nenhum provoque risco à segurança dos usuários.	① a maioria dos elementos que compõem o mobiliário do trecho não podem ser utilizados por necessitarem de manutenção; há pelo menos um mobiliário cuja falta de conservação provoque risco à segurança dos usuários.	

5. MOBILIDADE NOS MODOS DE TRANSPORTES

5.1. Quanto ao serviço:				() Não se aplica	Deslocamento
④ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro), adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 200m do trecho pesquisado.	③ na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) adaptado para pessoas com deficiência e a parada está a menos de 500m do trecho pesquisado.	② na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, van, metro, microônibus) e a parada mais próxima está a menos de 500m do trecho pesquisado, mas para pessoas com deficiência somente os serviços especializados para estes casos (veículos exclusivos)	① na via passa alguma modalidade de transporte coletivo (ônibus, microônibus, van, metro) mas nada adaptado para pessoas com deficiência.		
5.2. Quanto ao acesso ao veículo de transporte coletivo:				() Não se aplica	Material (detalhes)
④ é feito em nível com o veículo.	③ é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos, tanto nas plataformas quanto nos veículos, garantindo autonomia e segurança.	② é feito com a ajuda de aparelhos eletromecânicos mas dependem de acionamento e acompanhamento de terceiros;	① não permite o acesso.		
5.3. Quanto às informações:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há piso tátil de orientação até o acesso ao veículo e piso de alerta indicando o local de espera; há informativos na parada indicando a existência de transporte acessível.	③ não há piso tátil de orientação, mas há a indicação do local de espera do transporte; há indicação da existência do transporte acessível.	② há somente a indicação da existência do transporte acessível.	① não há nenhuma informação sobre a existência do transporte acessível nem pisos tátiles de orientação ou de alerta.		
5.4. Quanto às informações para pessoas com deficiência visual:				() Não se aplica	Mobiliário
④ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima e informar qual veículo necessita.	③ há algum mecanismo que permite a pessoa com deficiência visual identificar qual o veículo que se aproxima ou informar qual veículo necessita.	② há somente o itinerário em braile e piso de alerta indicando o local de espera do transporte.	① não há nenhum elementos que permita o reconhecimento dos veículos que passam pelo local por pessoas com deficiência visual.		
5.5. Quanto a existência de pistas para bicicletas:				() Não se aplica	Deslocamento
④ há ciclovias com largura mínima de 1,20m para cada pista, segregada da pista de veículos e ligando mais de um bairro, pelo menos.	③ há ciclovias com largura mínima de 1,0m para cada pista, segregada da pista de veículos, mas em apenas alguns trechos.	② há ciclovias ou ciclofaixas com largura mínima de 1,0m para cada pista, demarcada pelo menos com faixa pintada na pista e em qualquer extensão da cidade.	① não há ciclovias na cidade ou há, mas não está interligada a este trecho.		