

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS *CAMPUS* SOROCABA

CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, TURISMO E HUMANIDADES
BACHARELADO EM TURISMO

THAÍS OZELIN

**Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida no Centro Histórico da
Estância Turística de Itu (São Paulo - Brasil)**

SOROCABA/SP

2020

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS *CAMPUS* SOROCABA

THAÍS OZELIN

**Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida no Centro Histórico da
Estância Turística de Itu (São Paulo - Brasil)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Bacharelado em Turismo, para a obtenção de grau em Bacharelado em Turismo, pela Universidade Federal de São Carlos - *campus* Sorocaba.

Orientador(a): Prof^a. Dr^a. Maria Helena Mattos
Barbosa dos Santos

SOROCABA/SP

2020

THAÍS OZELIN

**Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida no Centro Histórico da
Estância Turística de Itu (São Paulo – Brasil)**

Trabalho de Conclusão de Curso

Universidade Federal de São Carlos – Campus Sorocaba

Sorocaba, 10 de março de 2020.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Maria Helena Mattos Barbosa dos Santos

Membro 1: Prof^a. Dr^a. Rita de Cássia Lana

Membro 2: Prof^a. Dr^a. Teresa Cristina Leança Soares Alves

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pelas bênçãos e iluminação concedida durante toda esta jornada.

Aos meus pais, em especial minha mãe, Idalina, que sempre me incentivou e me deu todo apoio e suporte em todos os momentos e fases da minha vida.

Agradeço à minha orientadora, Maria Helena, por todo apoio, paciência e sabedoria para me conduzir ao melhor caminho na realização deste trabalho.

A todos os docentes de turismo da Universidade Federal de São Carlos, *Campus* Sorocaba pelo aprendizado e bagagem agregada ao longo de todo período da graduação.

Agradeço à Adriana, pelo auxílio, carinho e dedicação em todos os momentos que precisei.

Um agradecimento especial aos meus amigos de graduação, Carolina, Natália, Taís, Caroline, Vanessa, Ana, Beatriz e Matheus que sempre estiveram ao meu lado durante essa fase tão importante em minha vida, me proporcionando bons momentos e memórias que levarei por toda vida.

DEDICATÓRIA

“Dedico esta pesquisa aos meus pais, meus maiores e melhores orientadores na vida.”

“A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê.”

(Arthur Schopenhauer)

LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACADIL	Academia Ituana de Letras
ACII	Associação Comercial e Industrial de Itu
ASTUR	Associação de Turismo Rural
CDL	Clube dos Dirigentes Lojistas
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMC	Índice de Massa Corpórea
INEVAT	Instituto de Estudos do Vale do Tietê
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
OAB	Ordem dos Advogados
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCD	Pessoa com Deficiência
PIT	Posto de Informação Turística
PMR	Pessoa com Morbidade Reduzida
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPD	Pessoa Portadora de Deficiência
SAI	Símbolo Internacional de Acesso
SACI	Sociedade Amigos da Cidade de Itu
SEADE	Sistema Estadual de Análise de Dados
SMPED	Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência
TA	Tecnologia Assistiva

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 - Igreja Matriz de Nossa Senhora da Candelária de Itu.....	16
FIGURA 02 - Cruzeiro de São Francisco.....	18
FIGURA 03 – Quadro “Vistas da Vila de Itu/SP.....	19
FIGURA 04 - Fábrica São Luiz.....	21
FIGURA 05 - Mapa das Estradas de Ferro.....	22
FIGURA 06 - Club Republicano.....	23
FIGURA 07 - Casa Imperial.....	25
FIGURA 08 – Relatório Listagem dos Municípios Inseridos e Excluídos 2017.....	29
FIGURA 09 - Dados Coletados do Plano Diretor de Turismo.....	32
FIGURA 10 – Esquema do Patrimônio Turístico.....	33
FIGURA 11 – Entrada principal da Estância Turística de Itu/SP.....	44
FIGURA 12 – Rua Paula Souza, centro da Estância Turística de Itu/SP.....	45
FIGURA 13 - Museu Republicano.....	46
FIGURA 14 - Praça Central do Centro Histórico.....	46
FIGURA 15 – Itinerário acessível para portadores de mobilidade reduzida.....	48
FIGURA 16 - Fotos de locais com calçada sem faixa livre (a) e inexistência de calçada (b) no centro histórico.....	49
FIGURA 17 – Faixa de serviço no centro histórico.....	50
FIGURA 18 – Faixa de Acesso.....	51
FIGURA 19 - Estacionamento público.....	52
FIGURA 20 – Entrada e Saída do Museu Republicano.....	53
FIGURA 21 – Rampa.....	54
FIGURA 22 - Escada e Degraus Isolados.....	55
FIGURA 23 – Entrada Museu Republicano.....	57
FIGURA 24 – Escada e degrau Museu Republicano.....	58
FIGURA 25 – Escadaria entrada principal Igreja Matriz.....	58
FIGURA 26 – Entrada para cadeirantes Igreja Matriz.....	59
FIGURA 27 – Rampa de acesso e entrada pós rampa com degrau.....	59
FIGURA 28 – Entrada secundária e degrau irregular Igreja Matriz.....	60
FIGURA 29 – Inexistência de calçada para acesso ao Conjunto Arquitetônico.....	60
FIGURA 30 – Faixa de entrada Fábrica São Luís.....	61

FIGURA 31 – Piso irregular do espaço interno.....	61
FIGURA 32 – Cruzeiro de São Francisco.....	62
FIGURA 33 – Calçada com piso irregular.....	62
FIGURA 34 – Fachada e porta principal.....	63
FIGURA 35 – Calçada e guia rebaixada irregulares.....	63

LISTA DE MAPAS

MAPA 01 – Localização dos municípios de Itu.....	35
MAPA 02 – Locais turísticos.....	35

LISTA DE TABELAS

TABELA 01 – Roteiro dos Bandeirantes.....	29
TABELA 02 - Número de vagas reservadas em estacionamento.....	52

RESUMO

A acessibilidade para pessoas com modalidade reduzida foi pesquisada em interface com o turismo na Estância Turística de Itu, no estado de São Paulo, vislumbrando verificar o desenvolvimento no tratamento do tema acessibilidade no âmbito dos centros históricos e a viabilidade da acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida em atrativos históricos e culturais. Para alcançar o objetivo desta pesquisa, realizou-se investigação com levantamento documental e revisão bibliográfica, além do uso de técnicas exploratórias. Para isto, fora aplicado um *Check list* relativo à adequação de espaço e empreendimento às normas de acessibilidade, presente no Manual de Instruções Técnicas de Acessibilidade para Apoio ao Projeto Arquitetônico (SMPED, 2008) elaborado pela Prefeitura de São Paulo, com o objetivo de visualizar de uma forma mais clara e objetiva as condições de acessibilidade, além de registros fotográficos, inclusive com a perspectiva de propor possíveis melhorias no Centro Turístico da cidade. Foi dada atenção especial a atrativos como Cruzeiro de São Francisco, Casa Imperial (Casa Capelli), Fábrica São Luiz, museu Republicano, Conjunto Arquitetônico século XIX e a Igreja Nossa Senhora da Candelária (Matriz) da Estância Turística de Itu, em relação à acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Apesar dos enormes desafios colocados às Instituições públicas e privadas no que se refere à aplicação das normas e diretrizes de acessibilidades, nacionalmente implementadas e difundidas, faz-se necessário ressaltar que há amplo esforço de pesquisa, por parte das instituições de ensino e pesquisas nacionais e internacionais, no sentido de oferecer soluções que harmonizem o enfrentamento destes desafios e a salvaguarda de memórias históricas e do patrimônio das comunidades. Ao fim do presente trabalho, concluiu-se que a acessibilidade para todos é apoiada por um amplo conceito na legislação do Brasil, as quais procuram uma maior inclusão, dando oportunidade de participarem do turismo, entretanto, uma grande parte das leis são ignoradas ou desconhecidas desde a sociedade, administração dos municípios e também pelas próprias pessoas com mobilidade reduzida.

Palavra-chave: Turismo; Acessibilidade; Pessoas com Mobilidade Reduzida; Turismo Acessível

ABSTRACT

The accessibility for people with reduced mobility was researched in interface with tourism in the Itu Tourist City, in the State of São Paulo, aiming to verify the development in the treatment of the issue of accessibility in the context of historic centers and the feasibility of accessibility for people with reduced mobility in historical and cultural attractions. To achieve the objective of this research, an investigation was carried out with documentary survey and bibliographic review, in addition to the use of exploratory techniques. For this, a Check List was applied regarding the adequacy of space and enterprise to accessibility standards, present in the Manual of Technical Accessibility Instructions to Support the Architectural Project (SMPED, 2008) elaborated by the city of São Paulo with the objective of visualizing in a clearer and more aims at accessibility conditions, in addition to photographic records, including with the perspective of proposing possible improvements in the city's Tourist Center. Special attention was given to attractions such as Cruzeiro de São Francisco, Casa Imperial (Casa Capelli), Fábrica São Luiz, 19th century Architectural Ensemble, Republican Museum, Church of Nossa Senhora da Candelária of the Itu Tourist Resort, in relation to accessibility for people with reduced mobility. Despite the enormous challenges posed to public and private institutions with regard to the application of accessibility norms and guidelines, nationally implemented and disseminated it is necessary to emphasize that there is ample research effort on the part of national and international teaching and research institutions international, in order to offer solutions that harmonize the confrontation of these challenges and the safeguarding of historical memories and the heritage of the communities. At the end of this work, it was concluded that accessibility for all is supported by a broad concept in Brazilian legislation, which seeks greater inclusion, giving an opportunity to participate in tourism, however, a large part of the laws are ignored or unknown from society, municipal administration and also by people with reduced mobility.

Keywords: *Tourism; Accessibility; People with Reduced Mobility; Accessible Tourism.*

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	15
1.1 HISTÓRIA.....	16
1.1.1 História da cidade de Itu	16
1.1.2 Século XX.....	24
1.2 HISTÓRIA DE ITU DO PONTO DE VISTA TURÍSTICO: Centro Histórico.....	26
1.2.1 Mapa com a Identificação dos edifícios.....	26
1.3 ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DO TURISMO E DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EM ITU.....	29
1.4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA E PONTOS PESQUISADOS.....	34
2. ACESSIBILIDADE	38
2.1 CONCEITO ACESSIBILIDADE.....	40
2.1.1 Mobilidade Reduzida.....	42
2.1.2 Mobilidade Reduzida na Estância Turística de Itu.....	43
3. ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NOS ATRATIVOS HISTÓRICO CULTURAIS: Estância Turística de Itu	47
3.1 ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NA REGIÃO DO CENTRO HISTÓRICO.....	47
3.1.1 Passeio Público.....	48
3.1.2 Estacionamento Público.....	51
3.1.3 Entradas e Saída de Edifícios.....	53
3.1.4 Rampa.....	53
3.1.5 Escada e Degraus Isolados.....	54
3.1.6 Museu Republicano.....	57
3.1.7 Igreja Nossa Senhora da Candelária.....	58
3.1.8 Conjunto Arquitetônico do Séc. XIX.....	60
3.1.9 Fábrica São Luis.....	61
3.1.10 Cruzeiro de São Francisco.....	62
3.1.11 Casa Imperial.....	63

CONCLUSÃO.....	65
REFERÊNCIAS.....	66
APÊNDICE 1.....	71
APÊNDICE 2.....	72
APÊNDICE 3.....	73
APÊNDICE 4.....	76
APÊNDICE 5.....	79

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa visa uma análise mais aprofundada sobre o tema acessibilidade e salvaguarda, além de preservação do patrimônio material e cultural.

Segundo os dados do Censo do IBGE (2010), as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida no país compõem um conjunto estimado de 45,6 milhões, ou seja, 23,9% da população, integrando ainda este conjunto 19 milhões de idosos - 10% (2010) e, 14,5 milhões de gestantes – 7,6% (2013).

Neste contexto questiona-se: como equacionar a acessibilidade turística com as demandas do Centro Histórico salvaguardado da Estância Turística de Itu-SP?

Assim, o objetivo desta pesquisa foi avaliar a estrutura dos atrativos histórico-culturais do Centro Histórico da Estância Turística de Itu, em relação à acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, destacando os aspectos metodológicos e técnicos.

Justifica-se o estudo face, a oportunidade de coletar dados dos principais locais de visitação do centro histórico na Estância Turística de Itu/SP, para pessoas com mobilidade reduzida, para analisar a carência de locais preparados para visitas turísticas, com a necessidade de ações da prefeitura voltada para acessibilidade às pessoas com mobilidade reduzida.

Nesta perspectiva, o desenvolvimento da pesquisa é pautado pela realização de levantamentos, leituras e revisões de trabalhos e pesquisas em temas correlatos ao projeto. Análise de documentos oficiais e referências institucionais, no âmbito nacional. Realização de pesquisa documental (referentes à leis sobre a herança histórica, acessibilidade e normas técnicas), referência bibliográfica para ter embasamento teórico, tendo em vista a compreensão da pesquisa, levantamento fotográfico e visita técnica exploratória, realizada através da técnica do *checklist* presente no Manual de Instruções Técnicas de Acessibilidade para Apoio ao Projeto Arquitetônico (SMPED, 2008) elaborado pela Prefeitura de São Paulo que identificará os problemas de acessibilidade, através de indicadores sobre a qualidade física, qualidade de conforto e segurança.

1.1 HISTÓRIA

1.1.1 História da cidade de Itu

A capela devotada a Nossa Senhora da Candelária¹, foi construída por Domingos Fernandes e seu genro, Cristóvão Diniz, em 1610, o marco da fundação da Vila de Itu (BARBAS, 2005), mostra a figura 01.

Recebeu provisão no ano de 1644 e, em 1653, foi elevada à categoria de Capela Curada. Quatro anos depois tornou-se paróquia, subordinada à de Parnaíba. Começou a sofrer transformações arquitetônicas a partir da conclusão das obras, apesar de manter algumas características barrocas, são as neoclássicas que se sobressaem, em seu interior, destaca-se o rico trabalho em talha no retábulo da capela-mor (CONDEPHAAT, 2014).

Figura 01 – Igreja Matriz de Nossa Senhora da Candelária de Itu, em 1780.



¹ Primeiro edifício que se situava no centro, mas como a população não possuía recurso para construir um edifício sólido, a igreja permaneceu em pé por apenas 100 anos, desabando em 1828 e reformada em 1918, chamada Praça Padre Miguel.



Fonte: (BARBAS, 2005)

A data de 02 de fevereiro foi adotada como data de fundação de Itu, a partir do povoado que se formou em torno desta capela.

Em 1657, o povoado passou à Vila de Itu com direito a possuir uma Câmara Municipal.

A história de Vila de Itu também nasceu na construção em cantaria², pelo escravo Joaquim Pinto de Oliveira, designado como o Mestre Canteiro Thebas, com granito rosa era a porta de entrada do Convento Franciscano, fundado em 1692 e datado de 1795, figura 02 (p.18) (CÂMARA DE VEREADORES ITU, 2019).

² Método de entalhe em pedra, possivelmente, o único exemplar no mundo em rochas de arenito e varvito.

Figura 02 - Cruzeiro de São Francisco



Fonte: (BARBAS, 2005)

Em 1726, os comerciantes ergueram a capela de Santa Rita, inaugurada em 1728, num lugar ainda descampado. Em 1750, manteve-se como uma Vila, uma única rua, com menos de 100 casas, sendo uma boa parte, proprietários fazendeiros (CÂMARA DE VEREADORES ITU, 2019).

Figura 03 – Quadro “Vistas da Vila de Itu/SP” - Jean-Baptiste Debret (1768-1848)



Fonte: (MACRUZ, 2012)

Em 1776, com o crescimento das lavouras da cana-de-açúcar e do algodão, a Vila cresceu, como mostra a figura 03, contando com 180 casas, moradores predominantemente como artesão³. Em função dos negócios de exportação de açúcar para a Europa, multiplicaram-se os engenhos e escravos.

Em 1805, o padre Jesuíno do Monte Carmelo fez o desenho original da igreja, de seus altares, imagens e pinturas junto com seus filhos Eliseu, Eliza e Simão, além de orientar os escravos na execução das obras. Em 1811, foi criada a Comarca de Itu, em 1819, inauguração da Igreja do Patrocínio (Ibidem).

A partir de 1830, alguns senhores começam a permitir publicamente as congadas, os caiapós e batuques. O espaço central para manifestações era o pátio de São Francisco, local onde encontrava-se o santo negro São Benedito e a irmandade católica dos negros, formada em torno da devoção a este santo (CÂMARA DE VEREADORES ITU, 2019).

Com 185 anos após à categoria de vila, por Ordem Régia, foi elevado à condição de cidade e sede do município com denominação de Itu, pela Lei Provincial nº 5, de 05 de fevereiro de 1842, gentílico de “*Ytu-guaçu*”⁴. Pouco tempo após seu reenquadramento político-administrativo, em 1850 a cidade já contava com 800 casas

³ Sapateiros, ferreiros, carpinteiros, tecelões, costureiras e fiandeiras.

⁴ Significado da palavra – “Cachoeira Grande”, devido a cachoeira existente no rio Tietê que cruza o território.

sendo considerada a mais rica da Província de São Paulo, o maior centro produtor de açúcar do Primeiro Império e parte do Segundo Império, situação que a fez alcançar mais um degrau no seu desenvolvimento econômico do município, cultura extremamente importante para o município devido a adaptação na época, mesmo com a decadência que viria em sequência, houve uma adaptação do município, que passou ser como destaque o ciclo do café (NARDY FILHO, 1999).

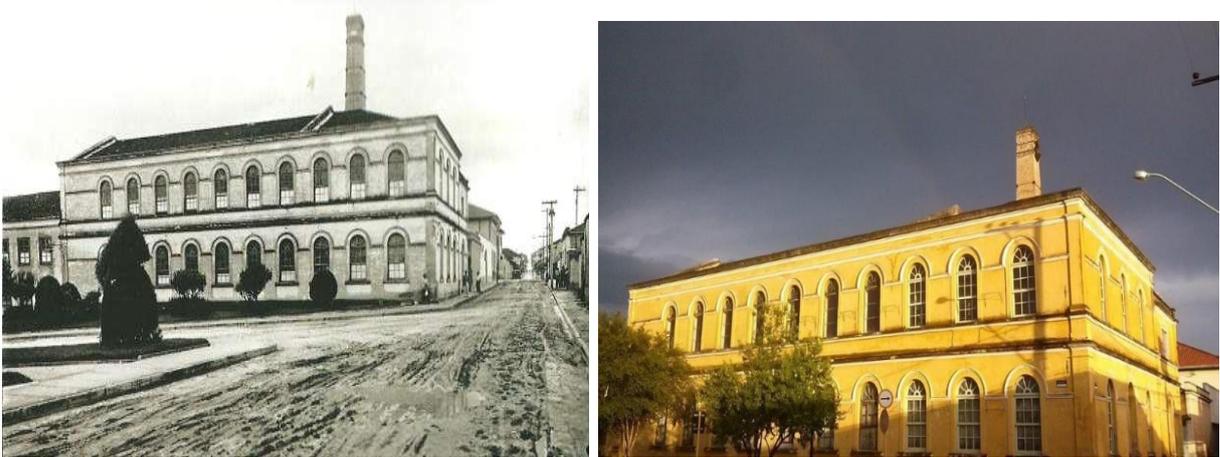
Com a grande crise no mercado internacional do açúcar, causou um conflito entre os políticos e fazendeiros ituanos, pelo seu espírito liberal, contra o Governo Imperial, contexto em que despontou a ideia de uma grande assembleia de republicanos e que teve como presidente João Tibiriçá Piratininga ao lado de José Vasconcelos de Almeida Prado.

A substituição da cana-de-açúcar pelo café teve o início a crise de 1860 sobre o açúcar, crise que posteriormente geraria o título de “Berço da República” ao município, devido conflitos entre políticos e fazendeiros ituanos que originaria o Movimento Republicano, resultando na criação do Partido Republicano Paulista (CONDEPHAAT, 2014).

No ano de 1869 foi instalada a primeira fábrica de tecidos de algodão (cultura que dividia os campos com a cana de açúcar), a fábrica São Luiz (figura 04, p.21), trazendo outras indústrias ao território. O desenvolvimento industrial de Itu impulsionou também a oferta de empregos e o deslocamento de um grande número de migrantes rurais que buscavam serviço nas cidades, pois encaravam a jornada de trabalho como mais rentável do que no campo, ao iniciarem às atividades nas novas indústrias (Ibidem).

Em 10 de setembro 1872 era instalado em Itu o Club Republicano, o qual sobressaiu no Movimento Republicano.

Figura 04 - Fábrica São Luiz em 1869, a primeira fábrica de tecidos de algodão do município.



Fonte: (NARDY FILHO, 1999; Espaço Fábrica São Luiz, 2019)

A primeira tecelagem a funcionar no Estado de São Paulo e a utilizar a energia a vapor surgiu por iniciativa de um grupo de fazendeiros de café e algodão, entre eles, o coronel Antonio Luís de Anhaia e o capitão Antonio Paes de Barros (CONDEPHAAT, 2014).

O desenvolvimento produtivo e industrial, assim como o crescimento econômico deste derivado promoveram importantes transformações tecnológicas na cidade e no Estado de São Paulo, para além daquelas circunscritas ao ambiente produtivo. A cidade de Itu, em 17 de abril de 1873, encontrava-se em festa, às comemorações da inauguração da estrada de ferro Ituana, que foi idealizada e custeada pelos fazendeiros da região, com objetivo da intensificar a comercialização do café, do algodão, do chá e da cana de açúcar.

A modernização nos transportes permitiu a integração de Itu com a cidade de Jundiaí e, pelo entroncamento de linha ferroviária da São Paulo Railway⁵, com a cidade de São Paulo e com o Porto de Santos, figura 05 (p.22) (ZEQUINI, 2015).

⁵ São Paulo Railway *Company Ltd.* Conhecida como inglesa, foi inaugurada em 1867.

Figura 05 - Mapa das Estradas de Ferro



Fonte: (GIESBRECHT, atualizado 2019)

A liderança e competência transformadora dos habitantes empreendedores e intelectuais de Itu, materializada não apenas na construção e inauguração da via férrea de Itu, pois a reunião dos Clubes Republicanos paulistas, seria em 18 de abril de 1873 um dia depois da inauguração, a realização da primeira “Convenção Republicana do Brasil”, criando o Partido Republicano Paulista, sede da Convenção⁶.

Posteriormente o partido se aliou aos partidos fluminenses e mineiro, bem como aos militares e à igreja católica, aliança que culminou com a Proclamação da República em 1889 (ZEQUINI, 2015).

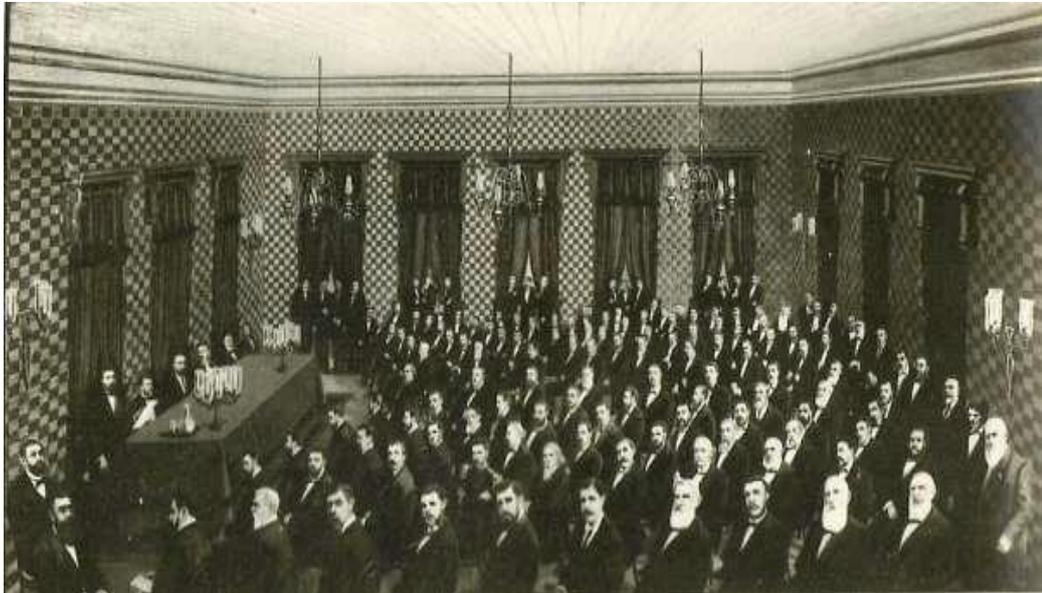
Segundo Zequini (2015 *apud* ARANHA, 1936, p.62),

“fosse, como de fato foi, nomeada uma comissão dentre os cidadãos presentes para que se dirigisse aos amigos e núcleos republicanos da província, convidando-os a que organizassem o partido, afim de que se ache pronto, sendo necessário, a entrar na luta; e mais promovesse por todos os meios ao seu alcance larga e eficaz proteção a empresa republicana, principalmente aos jornais que sustentam aquela ideia na corte e nesta província”.

⁶ Foi realizada no sobrado localizado na Rua Barão do Itaim, que hoje abriga o Museu Republicano.

Por isso mesmo, Itu passou a ser denominada “Berço da República” ou “Meca Republicana”, a figura 06, registra os 133 homens que participaram deste movimento político, destacando-se a presença de: Campos Salles, Américo de Campos, Francisco Glicério, Jorge e Miranda, Manoel de Moraes Barros, Bernardino de Campos e representante das cidades de Bragança (04), Campinas (14), Sorocaba (05), Botucatu (04), Amparo (04), Itu (32), Jundiaí (09), Indaiatuba (09), Capivari (14), Itatiba (01), Itapetininga, Jaú (01), Mogi Mirim (02), Monte Mor (01), Porto Feliz (14), Piracicaba (05), São Paulo (09), Rio de Janeiro (02) e Tietê (01) (ZEQUINI, 2015).

Figura 06 - Club Republicano, sobressaiu no Movimento Republicano



Fonte: (NARDY FILHO, 1999)

O cultivo da cana-de-açúcar foi gradativamente substituído pelo café alicerce da economia do município até 1936. Foi o produtor da maior safra de café de toda a história, até quase a Segunda Guerra Mundial, mas perdeu terreno para outros ramos de atividade econômica, de caráter industrial, que se revelaram mais lucrativos. O crescimento das lavouras e abolição da escravatura, os fazendeiros buscaram mão de obra de baixo custo assalariado, assim toda a família trabalhava, imigrantes como italianos⁷, espanhóis, japoneses, portugueses e de outras regiões do Brasil em especial Nordeste e Paraná, os quais exerciam diversas funções⁸, grande carência destas profissões, conseqüentemente exigiu a presença de, bancos, ferrovias,

⁷Vieram da região de Vêneto, Toscana e Lombardia.

⁸Tradicional mestres-de-obras, mecânicos e comerciantes.

estabelecimentos comerciais variados. Trouxe maior importância às atividades econômicas da cidade de Itu, e também com o incentivo do governo republicano, proclamado em 1889, vieram milhares de imigrantes para Itu, cerca 1800 casas. Residiram muitos Barões do Café e autoridades importantes do Brasil, como Prudente de Moraes⁹ (Secretaria de Turismo, Lazer e Eventos, 2019).

1.1.2 Século XX

Em 1905, das 20 mil pessoas que habitavam o Município de Itu, 8 mil eram italianos. A influência que tiveram na mudança da cultura ituana foi muito grande, alterando desde sua arquitetura até os hábitos da cidade (CÂMARA DE VEREADORES ITU, 2019).

Em 1910, foi inaugurada a maior fábrica de Itu, a Fiação e Tecelagem São Pedro que chegou a construir um conjunto habitacional para seus operários, em virtude de sua dimensão. Em 1912 foram instaladas a Metalúrgica Gazzola e a Tecelagem Perseverança. Houve um declínio da lavoura no município, fazendo com que as indústrias se tornassem de suma importância para a cidade, pois absorveram a mão-de-obra que se concentrava no campo (Ibidem).

Entre 1940 e 1950 o crescimento industrial foi pequeno, pois nesse período as indústrias preferiram ficar perto da capital do Estado. Porém, o crescimento industrial voltou a se acelerar após 1950, quando grandes cerâmicas foram construídas, além de inúmeras metalúrgicas e indústrias diversas. Com a construção da rodovia Castelo Branco, novas indústrias instalaram-se em Itu, principalmente às margens de suas estradas de acesso (ANTUNES, 2003, p.216).

Foi neste século apenas que a conservação cultural no Brasil começou a ser pensada com o Decreto-Lei n° 25, de 30 de novembro de 1937, que criou o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), órgão que seria responsável pela conservação dos monumentos e obras relevantes à cultura nacional, determinando o tombamento como meio de conservação,

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (Presidência da República, 1937)

⁹ O 1º presidente civil da República Brasileira, eleito em 1894 – sigla PRP.

Em 1923 foi criado um memorial da história republicana paulista, iniciativa pioneira instalada na casa que sediou a Convenção de Itu e que também foi palco em 1922 das comemorações do Centenário da Independência do Brasil, passando a visitação pública em 18 de abril de 1923.

Em 1968, o edifício denominado Casa Imperial e a residência¹⁰ adquirida pelo Sr. Sebastião Gomes Caselli, produtor de café, foi restaurada, com pequenas adaptações (figura 07).

Figura 07 - Casa Imperial (Casa Caselli).



Fonte: (Revista ConstruMáxima, 2014)

¹⁰ Está residência foi construída, em 1861, pelo Dr. Francisco de Paula Souza, aonde fazia parte das terras dos frades franciscanos, sendo um dos mais belos exemplos de arquitetura de Itu, existente até hoje.

A figura 07 (p.25) mostra também a placa de comemoração da visita do filho de D. Pedro de Alcântara, D. Pedro Gastão de Orléans e Bragança, que visitou a cidade e foi recebido pelos Caselli. Desta vez, para comemorar o centenário da passagem da família imperial por Itu. A visita durou três dias, entre 11 e 13 de novembro de 1984 (CONSTRUMÁXIMA, 2014).

Itu em 2010 foi o 153º município populoso no Brasil, e 86º município do Estado de São Paulo e a 5ª maior cidade da microrregião de Sorocaba, completou 400 anos. Em 2010 os dados demográficos mostram que, a população total (urbana e rural) – 156.983, onde homens – 76.243 e mulheres – 77.957. Sendo uma Estância Turística do Brasil seu PIB per capita total R\$ 44.504,91, comparado a outros municípios do Estado de São Paulo é considerado 101º e na microrregião 6º lugar (SEADE IBGE, 2012).

1.2 HISTÓRIA DE ITU DO PONTO DE VISTA TURÍSTICO: Centro Histórico

Na pesquisa de campo constatei que, o centro comercial de Itu é localizado em área lindeira a um dos espaços de grande movimentação turística da cidade – o Centro Histórico¹¹ é formado principalmente pelas ruas Floriano Peixoto e Santa Rita, duas das principais ruas comerciais, com outras ruas no entorno, nas quais concentram-se lojas, bancos, lanchonetes e restaurantes. Além das atividades comerciais, que marcam a dinâmica da região central da cidade o Centro Histórico da Estância Turística de Itu compreende também monumentos como o Cruzeiro de São Francisco, a Casa Imperial, a Fábrica São Luiz, o Conjunto Arquitetônico do séc. XIX, o museu Republicano e a Igreja Nossa Senhora da Candelária (Matriz) e outros locais

1.2.1 Mapa com a Identificação dos edifícios

Para Lemos (1981), os centros históricos são como bens econômicos que irão tratar de recursos que auxiliarão no desenvolvimento da comunidade local.

A conscientização das pessoas quanto a importância da cultura popular torna-se a primeira ferramenta a ser trabalhada para o implementar a preservação, pois a cidade é vista como um bem cultural do povo, a qual está em constante transformação

¹¹ Significa núcleo antigo e monumental das cidades anteriores ao século XIX.

com participação de instituições pública e privadas, com um objetivo em comum, e também a conservação em ações cotidianas destinadas a manutenção dos bens. Segundo Le Goff (1997) destaca que a "identidade cultural de um país, estado, cidade ou comunidade se faz com a memória individual e coletiva"; a partir do momento em que a sociedade se dispõe a "preservar e divulgar os seus bens culturais".

Com a compreensão da relevância destas formas consolidadas no espaço e as transformações pelas quais estas passam será possível conhecer então a história da população e da cidade Estância Turística de Itu.

Segundo Ballart (2005) importante a planificação turística, processada mediante a colaboração entre as administrações pública e privada, e o fomento da comercialização de produtos e serviços culturais podem facultar oportunidades para o desenvolvimento social e econômico, e ainda, garantir a ação de mecanismos autossustentáveis de preservação dos bens materiais.

Além disso, é possível relatar que o Centro Histórico da cidade é um pólo que também abrange inúmeros equipamentos e atrativos turísticos e bens de suma importância para a cultura e história do local, além dos diversos empreendimentos tanto no setor gastronômico como lanchonetes, cafeterias e restaurantes quanto nos setores financeiro e comercial como lojas e bancos.

O turismo fenômeno social da contemporaneidade, que se concretiza em intrínseca relação com a dimensão espacial, seja das cidades, em âmbito urbano ou rural, promove o uso de diferentes elementos destes espaços, que assumem o papel de atrativos naturais e culturais e/ou estruturas e empreendimentos que oferecem suporte às viagens longas e curtas.

Aloísio Magalhães, *apud* Cabral (2001) afirma que,

“à conscientização e uso adequado de nossos valores é única maneira de nos contrapormos, oferecendo alternativas nossas, á inevitável velocidade de transferência cultural entre as nações no mundo de hoje.”

A Estância Turística de Itu/SP atualmente apresenta um perfil variado, tanto em sua oferta, quanto em termos de demanda turística, dada a articulação entre comércio, indústrias, prestações de serviços, equipamentos culturais e de eventos e turismo.

Seu grande potencial turístico deve-se ao patrimônio¹² histórico, cultural, religioso, arquitetônico e ambiental, que por vezes é promovido a partir do título atribuído à cidade de “terra dos exageros”, devido ao humorista ituano Francisco Flaviano¹³, que trabalhou em diversas profissões no município, mas seu gosto pela música o alçou à posição de Secretário Municipal da Cultura e Turismo de Itu (MACRUZ, 2012).

Os equipamentos de turismo da cidade foi caracterizado como “dos exageros”, o qual é o turismo mais importante da Estância Turística de Itu devido à forte atração de turistas, que visitam à cidade em busca de objetos gigantes espalhados pelo centro, e também equipamentos destinados a programação turística com base nas características geográficas naturais do local, assumindo um vínculo com o contexto histórico, através de estratégias de marketing (DEBORD, 2003):

(...) o papel da mídia e da comunicação, entre outros elementos com aporte da tecnologia, fazem com que haja uma visibilidade maior (...) direcionado à aos olhos do turista, como também sobre o ideário de cidade da própria população.

Também construídos com base nas características geográficas naturais do local, o Parque do Varvito¹⁴, monumento geológico inaugurado em 23 de julho de 1995 e tombado pelo Condephaat (CONDEPHAAT, 1974).

Pode-se dizer que, o turismo pelo fato de ser uma fonte geradora de desenvolvimento socioeconômico, cumpre uma função como possível meio de conservação da paisagem em questão. A oferta de inúmeras possibilidades de experiências de lazer e turísticas em um Centro Histórico, como o da Estância Turística de Itu, pode viabilizar a proteção de patrimônios edificados e bens culturais, devido sua forma de uso da paisagem, diferenciando-se de outras atividades “convencionalmente”, transformadoras do espaço físico urbano desde que privilegie estratégias para utilizar-se do existente, sem a necessidade de alteração do Centro Histórico para a adaptação de novos comércios.

¹² Significado Patrimônio - advém etimologicamente da concepção de "herança paterna", deriva do latim “*patrimonium*” e faz alusão à "propriedade herdada do pai ou dos antepassados" ou "aos monumentos herdados das gerações anteriores" (PELEGRINI, 2006).

¹³ Francisco perpetuou sua reputação com o personagem que contava histórias de forma exagerada sobre o município de sua origem, Itu, passando a ser conhecido como Simplício (MACRUZ, 2012).

¹⁴ Varvito é o nome utilizado pelos geólogos para denominar um tipo de rocha sedimentar única, formada pela sucessão repetitiva de lâminas ou camadas, cada uma delas depositada durante o intervalo de um ano (CONDEPHAAT, 1974).

1.3 A ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DO TURISMO E DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO NA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE ITU/SP

O mapa do Ministério do Turismo - MTur (2018) mostra que, a Estância Turística de Itu está inserida em um dos roteiros nacionalmente divulgados, o Roteiro dos Bandeirantes. Este compõe as cidades de Araçariguama, Cabreúva, Itu, Pirapora do Bom Jesus, Porto Feliz, Salto, Santana de Parnaíba, São Roque, que concentram o fluxo de turístico regional domésticos e internacionais, (Tabela 01).

No dia 31 maio de 2017, com o marco revisional do Mapa do Turismo Brasileiro, a região foi elevada ao status de Região Turística, dispondo de reconhecimento a nível Estadual e Nacional.

Tabela 01 – Roteiro dos Bandeirantes

Distância de Itu das demais cidades Da Região Turística Roteiro dos Bandeirantes (SP)							
Cidade	Porto Feliz	Salto	Cabreúva	São Roque	Araçariguama	Pirapora do Bom Jesus	Santana de Parnaíba
Itu	25,8 km	8,6 km	27,4 km	56,1 km	50 km	51,3 km	69,1 km

Fonte: MTur (2019)

O MTur (2019) no relatório/listagem de municípios “Inseridos e Excluídos” da Região Sudeste de 2017 – 2019 mostra que muitos foram excluídos da listagem, por não estarem dentro do perfil dos parâmetros do MTur. A Estância Turística de Itu está mantida dentro dos parâmetros, conforme figura 08.

Figura 08 – Relatório/Listagem dos Municípios Inseridos e Excluídos do perfil de parâmetros turístico região sudeste 2017-2019.

UF	Município	Categoria	Situação
SP	Itapura	E	Excluído
SP	Itaquaquecetuba	C	Incluído
SP	Itaquaquecetuba	D	Excluído
SP	Itararé	C	Mantido
SP	Itariri	D	Mantido
SP	Itatiba	C	Mantido
SP	Itatinga	D	Mantido
SP	Itirapina	D	Mantido
SP	Itirapuã	E	Incluído
SP	Itobi	D	Mantido
SP	Itu	B	Mantido
SP	Itupeva	C	Mantido
SP	Ituverava	C	Incluído
SP	Ituverava	D	Excluído
SP	Jaboticabal	C	Mantido
SP	Jacareí	B	Incluído



UF	Município	Região Turística	Domésticos	Internacionais	Estabelecimentos	Empregos	Arrecadação de Impostos	Categoria
SP	Itu	Roteiro dos Bandeirantes	213.786	5.135	19	446	8.294.308	B

Fonte: MTur (2019)

Além disto, Itu é um dos 29 municípios paulistas considerados Estâncias Turísticas pelo Estado de São Paulo, por cumprimento determinados pré-requisitos definidos por Lei Estadual nº 1261/2015. Tal status garante a esses municípios uma verba maior por parte do Estado para a promoção do turismo regional. Também, o município adquire o direito de agregar, junto a seu nome o título de “Estância Turística”, termo pelo qual passa a ser designado tanto pelo expediente municipal oficial quanto pelas referências estaduais (ENCICLOPÉDIA, 2019).

Por Lei Estadual nº 1261/2015 estabelece condições e requisitos para classificação de Estâncias e de Município de interesse Turístico e dá providências corretas (SECRETARIA DE TURISMO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2015, p.12)

Art. 2º - São condições indispensáveis e cumulativas para a classificação de Município como Estância Turística: I - ser destino turístico consolidado, determinante de um turismo efetivo gerador de deslocamentos e estadas de

fluxo permanente de visitantes; II - possuir expressivos atrativos turísticos de uso público e caráter permanente, naturais, culturais ou artificiais, que identifiquem a sua vocação voltada para algum ou alguns dos segmentos (...); III - dispor, no mínimo, dos seguintes equipamentos e serviços turísticos: meios de hospedagem, serviços de alimentação, serviços de informação e receptivo turísticos;

IV - dispor de infraestrutura de apoio turístico, como acesso adequado aos atrativos, serviços de transporte, de comunicação, de segurança e de atendimento médico emergencial, bem como sinalização indicativa de atrativos turísticos adequada aos padrões internacionais;

Art. 6º - § 1º - Os municípios classificados como Estâncias que não atenderem ao requisito previsto no inciso V do artigo 2º desta lei complementar deverão aplicar parte dos recursos oriundos do Fundo de Melhoria dos Municípios Turísticos de que trata o artigo 146 da Constituição do Estado em obras e serviços de infraestrutura básica, até que satisfaçam as condições estabelecidas nesta lei complementar.

A Secretaria de Turismo, Lazer e Eventos é a instituição pública responsável pela promoção do setor turístico na cidade e busca aprimorar a atividade no município que leva o título de Estância Turística. A composição da equipe responsável pelo desenvolvimento da Estância Turística de Itu:

- **Representantes do Poder Público:** 02 representantes do Executivo Municipal; 01 representante da Câmara de Vereadores;
- **Representantes da Sociedade Civil:** 01 representante da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB-53 Subseção de Itu; 01 representante do Instituto de Estudos do Vale do Tietê – INEVAT; 01 representante do Clube dos Dirigentes Lojistas – CDL; 01 representante da Associação Comercial e Industrial de Itu – ACII; 01 representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Itu; 01 representante da Associação dos Agentes de Turismo de Itu; 01 representante dos Hoteleiros de Itu; 01 representante da Associação de Turismo Rural – ASTUR; 01 representante das Escolas de Turismo de Itu; 01; representante da Academia Ituana de Letras – ACADIL; 01 representante da Sociedade Amigos da Cidade de Itu - S.A.C.I.;
- **Representantes Executivo:** 02 representantes do Executivo Municipal deverão ser funcionários concursados pertencentes às áreas técnicas (PDT, 2018).

De acordo com dados sistematizados em 2017 a Estância Turística de Itu tem 34 estabelecimentos de hospedagem: hotel (12); camping (09); pousada (01); SPA (01); Motel (03) e outros (08), que perfazem um total de 4.953. Também possui variedade de serviços de alimentação aos turistas - 1511 estabelecimentos - com capacidade de atendimentos de 9.597 lugares, estabelecimentos que responderam pesquisas realizadas durante a elaboração do Plano Diretor de Turismo (2018).

No que se refere aos serviços de informação turística para visitantes, a Secretaria de Turismo mantém um Posto de Informação Turística – PIT que se localiza na Praça da Matriz, cumprindo o papel de oferta de informação e orientação dos turistas. Além disso, mantém os displays e folhetaria, diariamente, das 8hs às 17hs, com funcionários dedicados destaca que a Associação Comercial também mantém um serviço de atendimento aos turistas na Praça da Matriz para orientar os visitantes.

Segundo o MTur (2007) as instâncias de governança podem ser privadas ou públicas. Têm como autores: empresas, associações, agências locais e regionais de governo, centros tecnológicos, universidades, agências de desenvolvimento, etc.

Para planejar e desenvolver a atividade é necessário que a localidade possua atrativos efetivos, que estejam aptos para o uso do turismo e também vontade política voltada ao alcance de resultados positivos de desenvolvimento local, dado que, como afirmam Ruschmann e Widmer (2000), a ação de planejamento - “Consiste em um conjunto de atividades que envolvem a intenção de estabelecer condições favoráveis para alcançar objetivos propostos.”

No Plano Diretor de Turismo (2018) da cidade foram considerados pontos positivos e negativos nos atrativos, que contribuem para o trabalho de planejamento e desenvolvimento turístico de Itu. Contudo, cabe salientar que, está pesquisa coletou dados apenas de alguns atrativos turísticos, a saber (Figura 09):

Figura 09 - Dados Coletados do Plano Diretor de Turismo (2018)

Nome do Atrativo	Pontos Fortes	Pontos Fracos
Igreja Matriz N. Sra. Candelária	<ul style="list-style-type: none"> Localização / Acesso; Preservação; Capacidade de visitação; 	<ul style="list-style-type: none"> Sanitários; Fechado às sextas feiras; Acessibilidade
Museu Republicano - Convenção de Itu	<ul style="list-style-type: none"> Conservação; Sanitários; Localização / Acesso; Horário de Funcionamento; 	<ul style="list-style-type: none"> Não possui monitoria; Acessibilidade; Capacidade de visitação
Igreja do Bom Jesus	<ul style="list-style-type: none"> Localização / Acesso; Capacidade de Visitação 	<ul style="list-style-type: none"> Conservação; Sanitários; Acessibilidade; Horário de funcionamento;

Praça Padre Miguel (Matriz)	<ul style="list-style-type: none"> • Eventos Religiosos e Culturais; • Segurança; • Localização / Acesso; • Limpeza 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanitários; • Acessibilidade; • Conservação do Piso;
-----------------------------	---	--

Fonte: (PDT, 2018)

O cenário que se desenha a partir da lista que apresenta pontos positivos e negativos, mostra realmente a falta de acessibilidade.

Projetos propostos para a recuperação e adaptação de vias públicas do centro histórico, destinadas à sua maior acessibilidade, tem prazo estimado de conclusão 12 meses e valor estimado para a realização R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais). Já as ações destinadas à Praça Padre Miguel e calçadas do entorno, tem projeto com prazo estimado 12 meses e valor estimado R\$800.000,00 (oitocentos mil reais) (PDT, 2018).

Figura 10 – Esquema do Patrimônio Turístico – Estância Turística de Itu

Patrimônio Histórico e Cultural

Cruzeiro de São Francisco, Casa Imperial, Fábrica São Luiz, museu Republicano e a Igreja Nossa Senhora da Candelária (Matriz)



ACESSIBILIDADE FÍSICA E LEGAL (RECURSOS)



ATRATIVOS



IMPLANTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS PORTADORAS DE MOBILIDADE REDUZIDA

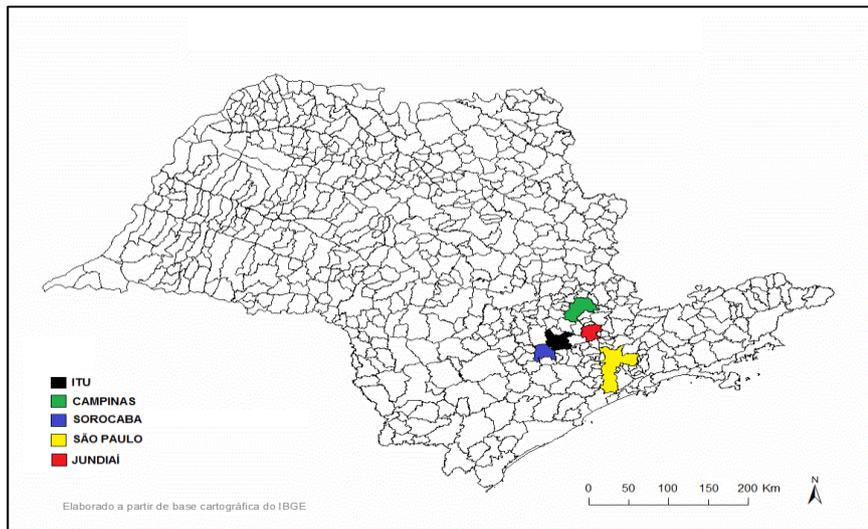
Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Tomando como referência os estudos de Santos (1994, p.111) o turismo pode ser analisado como um fenômeno essencialmente de caráter socioespacial e, qualquer reflexão sobre o fenômeno turístico - em toda sua complexidade - deve rever suas expressões no espaço, este último entendido como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. Formas nos espaços da cidade onde o turismo está inserido, funções turísticas, como hospedagem, alimentação, lazer etc., mostra a figura 10.

1.4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA E PONTOS PESQUISADOS

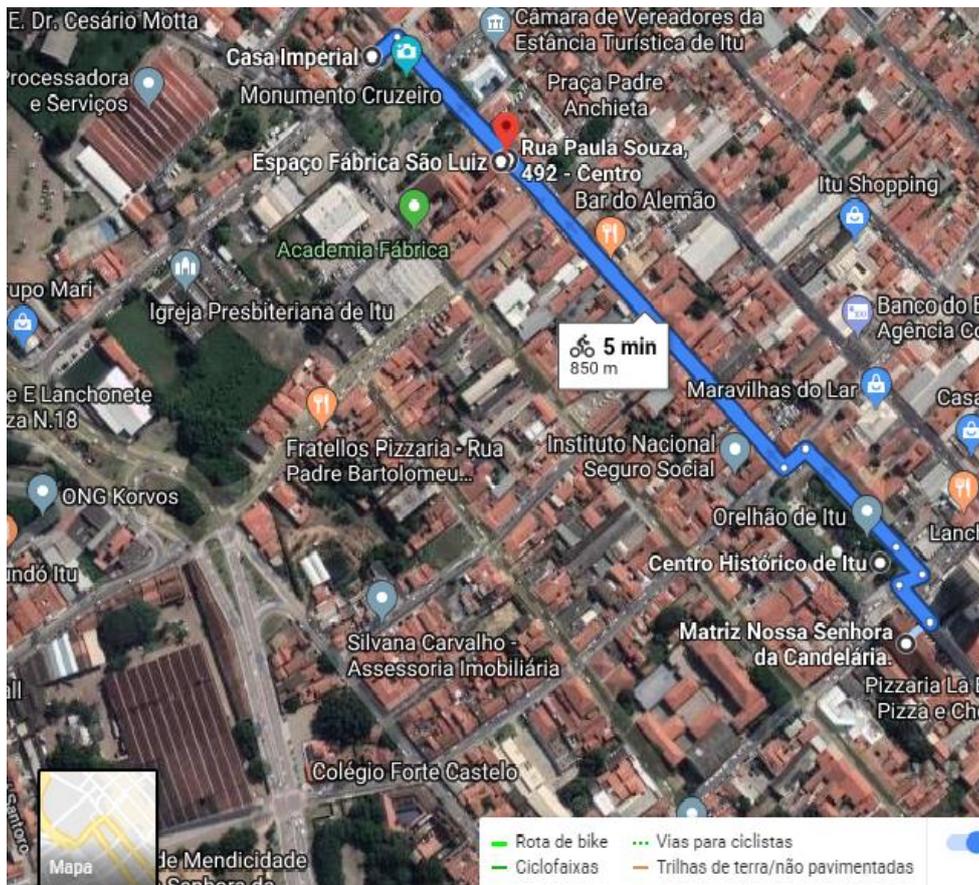
Itu está localizado no interior do Estado de São Paulo, à 102 quilômetros de distância da capital e a 583 metros de altitude do nível do mar (IBGE, 2014a), fazendo parte da sub-região de Sorocaba. Está situado em uma localização considerada privilegiada, face à proximidade de importantes centros urbanos, como Sorocaba (35 quilômetros), Campinas (47 quilômetros), Jundiaí (49 quilômetros) e São Paulo (102 quilômetros), mostra o mapa 01 (p.35).

Mapa 01 – Localização dos municípios de Itu, Campinas, Sorocaba, São Paulo e Jundiaí.



Fonte: IBGE (2014b)

Mapa 02 – Locais turísticos - Cruzeiro de São Francisco, Casa Imperial, Fábrica São Luiz, museu Republicano e a Igreja Nossa Senhora da Candelária (Matriz)



Fonte: (Google Maps, 2019)

A rota escolhida está no mapa 02 (p.35), os locais turísticos como: Cruzeiro de São Francisco, Casa Imperial, Fábrica São Luiz, museu Republicano e a Igreja Nossa Senhora da Candelária (Matriz), para que a pesquisa se inicie é importante termos uma visão da distância e como é o acesso para os locais escolhidos da pesquisa, para focar em uma análise, com o objetivo de compreender quais são as necessidades para acessibilidade portadores de mobilidade reduzida em atrativos históricos e culturais da Estância Turística de Itu.

Segundo Gomide e Galindo (2013), a mobilidade urbana pode ser entendida como as condições de deslocamento humano e de bens pela cidade, independente da forma de transporte empregada: coletivo ou individual, motorizado ou não.

A mobilidade urbana está dentro do planejamento urbano e é ação imperativa no contexto do crescimento das cidades, à cada vez mais vem considerando aspectos relativos à acessibilidade, enquanto direito e à necessidade que as pessoas têm de se locomover.

Partindo para um novo conceito, de mobilidade urbana sustentável, a qual promove o acesso universal das pessoas à cidade e às oportunidades por ela oferecida, ainda hoje muito pouco vem acontecendo, para tornar as cidades acessíveis, mesmo parecendo sinais. Para Urry (2007), os fenômenos sociais mais importantes só serão satisfatoriamente analisados se eles forem colocados “em movimento”. Pois ela é um recurso com o qual nem todo mundo tem um relacionamento igual.

Cada meio de turismo fornece diferentes experiências, performances e possibilidades. Para

O Ministério de Direitos Humanos da Presidência da República (BRASIL, 2011b, p.26), Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência, define as pessoas com deficiência como,

“(...) aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (...)” (BRASIL, 2011b, p. 26).

Essa pesquisa também se propôs a demonstrar que para acessibilidade de portadores de mobilidade reduzida é preciso pensar nos processos de planejamento e gestão de territórios propiciem a melhoria na qualidade de vida da população e,

consequentemente, favorecer outros atores sociais – turistas, pois a acessibilidade não é um requisitos apenas para pessoas com deficiência, mas como medidas positivas para todos. Dessa forma o primeiro passo seria eliminar diversas barreiras. A Pessoa com Deficiência - PCD Lei nº 13.146/2015, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência ou Estatuto da Pessoa com Deficiência (BRASIL, 2015),

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

A Política Nacional de Mobilidade Urbana¹⁵- PNMU, trata de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município (BRASIL, 2012), no artigo 4º, a lei considera:

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autônomo nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”

O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC em cidades históricas, é a gestão desse patrimônio ganha uma nova dimensão que vai além da intervenção física nos monumentos protegidos e reforça o sentimento de pertencimento e de cidadania dos brasileiros em relação aos símbolos de nossa cultura. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN (2010) foi criado pela portaria nº 623/2009, seção 02 com o Programa Nacional de Mobilidade e Acessibilidade em Áreas Tombadas, com objetivos:

Contempla propostas de circulação viária e formas de humanização dos espaços públicos, priorizando a permanência e acessibilidade nestes espaços, partindo do princípio cidadão e espaços multimodais, onde bicicletas e pedestres terão prioridade no ir e vir pela cidade. Outro foco é a acessibilidade física das pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência física. A proposta também considera como condicionantes de projeto as relações entre mobilidade, moderação do tráfego e projetos de desenvolvimento local como a promoção turística no centro histórico (IPHAN, 2010)

¹⁵ Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº12.587, de 3 janeiro de 2012), que dentre outras providências, trata de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município.

2. ACESSIBILIDADE

A acessibilidade, no caminhar da história, enfrentou vários momentos e está em ampla discussão no mundo e no Brasil. Isto porque, nos dias atuais vivemos a pouca acessibilidade ao deficiente permanente ou pessoas com mobilidade reduzida. O direito de ir e vir é inerente a todo ser humano, mas nem todos usufruem dele¹⁶. No Brasil diversos são os casos de cidades que não se constata a efetividade das necessidades de maneira eficaz, pois possuem barreiras arquitetônicas, tanto nos espaços públicos como privados, fatores que dificultam e muitas vezes impedem o descolamento de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Apesar de existirem inúmeras leis e conjuntos de normas que buscam assegurar os direitos e bem-estar das pessoas deficientes.

Segundo o levantamento do Censo IBGE (2010), mostra que o Brasil segue atrasado no quesito acessibilidade, pois somente 4,7% das vias urbanas do país contam com rampas para cadeirantes. Considerando que 84,7% da população brasileira vivem em áreas urbanas, assim a locomoção para as pessoas deficientes e portadoras de mobilidade reduzida se torna cada vez mais desafiante e inadequada (GARCIA, 2012).

O Ministério da Justiça classifica como pessoas com deficiência o indivíduo que possui limitações ou incapacidade, para o desempenho de algum tipo de atividade. A tipologia de pessoas com mobilidade reduzida se enquadra no conceito de pessoas com deficiência, dificuldade de movimentar-se.

A NBR 9050:2004 entende por pessoa com mobilidade reduzida, além da pessoa com deficiência, o idoso, o obeso, a gestante, dentre outros, conforme apresentado a seguir (BRASIL, 2006, p.12):

- Pessoa idosa – Indivíduo que atingiu a plenitude da idade, mas apresenta limitações físicas, cardíacas e neurológicas. No Brasil, é considerada idosa a pessoa com 60 anos ou mais;
- Pessoa obesa – Indivíduo que excede o índice de massa corporal - IMC adequado para sua constituição física;
- Outros - Mulheres gestantes, pessoas com crianças de colo etc.

A relação entre a acessibilidade das pessoas portadoras com deficiência ou mobilidade reduzida, que promulga a Lei nº10.098/2000 conhecida como Lei da

¹⁶ Está expresso na constituição federal de 1988.

Acessibilidade, estabelece normas e critérios básicos para a promoção da acessibilidade, art. 2º. com as seguintes definições:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;
 II - barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

- a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
- b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;
- c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;
- d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa; (BRASIL, 2000).

Considerando a crescente ampliação recente do fluxo turístico e a demanda por viagens, apresentada por diferentes grupos sociais, inclusive aqueles portadores de mobilidade reduzida, faz sentido refletir a necessidade de adaptação das estruturas e empreendimentos do turismo, considerando as premissas, diretrizes, políticas e objetivos apresentados nas discussões relativas á acessibilidade

Segundo Andrade (2004),

o turismo é o complexo de atividades e serviços relacionados aos deslocamentos, transportes, alojamentos, alimentação, circulação de produtos típicos, atividades relacionadas aos movimentos culturais, visitas, lazer e entretenimentos (ANDRADE, 2004).

Autores têm empenhado esforços no estudo da acessibilidade no turismo, da literatura pesquisada para o presente trabalho, é possível afirmar que Beni (2005 – análise estrutural do turismo), Trigo e Rushman e Rejowski, são autores que, em seus trabalhos, apenas apresentam considerações iniciais sobre os temas – não fizeram a revisão de pesquisas empreendidas para análise detalhada da acessibilidade em destinos turísticos e por isso são autores que ajudam um leigo compreender o que é acessibilidade e sua importância, em um primeiro momento, para o turismo, mas sem dúvida, não são referências relevantes para pesquisas aprofundadas. São um guia

inicial, importante, mas que devem ser complementados por outros trabalhos de pesquisa mais robustos.

Temos também na literatura sobre acessibilidade, Figueira (2008), Sasaki (2003a; 2003b;) e Silva (1986) que estão entre os principais autores que abordam a temática sobre a deficiência com o olhar voltado ao processo histórico das conquistas obtidas em prol da pessoa com deficiência na contemporaneidade.

O turismo acessível já realizado em outros países, esta prática torna-se um segmento do mercado turístico e agora desponta no cenário brasileiro como proposta de oferta de produtos e serviços, ainda que de forma bem acanhada e com ausência de volume de estruturas preparadas.

Os turistas com deficiência possuem os mesmos anseios para o turismo do que os outros grupos de turistas, porém com maiores necessidades de equipamentos, estruturas e pessoas preparadas para a inserção na atividade (LOI; KONG, 2015).

Se faz necessário cada vez mais uma fiscalização mais rigorosa em relação à essas leis para garantir o direito de ir e vir de cada cidadão.

2.1 CONCEITO ACESSIBILIDADE

Na década de 90, diferentes trabalhos evidenciam a necessidade de se ter o máximo de adaptações nos meios sociais, para que todos pudessem usufruir igualmente do espaço social.

Sendo assim, o direito de ir e vir que é inerente a todo ser humano e que está presente na Constituição Federal de 1988, sendo o diploma legal mais importante da política brasileira, no qual diz no Artigo 5º, inciso XV, “É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou sair com seus bens”.

Especificamente no que diz respeito ao direito à acessibilidade, estabelece a Carta Magna de 1988 (BRASIL, 1988), o Estado passou a ter a obrigação de propiciar um contexto favorável de cada habitante do País, estabelece a Constituição Federal,

Art. 227.

§2º. A lei disporá sobre normas de construção de logradouros e dos edifícios de uso e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Segundo a Lei de Acessibilidade n°.10.098/2000, busca-se no início do século XX estabelecer,

Art.1º. as normas gerais e os critérios básicos para promover a acessibilidade de todas as pessoas portadoras de deficiência ou apresentam mobilidade reduzida (...), através da eliminação dos obstáculos e barreiras existentes nas vias públicas (...) e ainda nos meios de comunicação e transporte.

O Ministério da Saúde (2017), por sua vez, conforme o Decreto n°.5.296/2004, define no contexto dos documentos oficiais o termo acessibilidade, significando este: as ações para inclusão da pessoa com deficiência na ampla participação de atividades da vida social, como o uso de produtos, serviços e informações.

Considerando a aprovação do Congresso Nacional, por meio do Lei nº13.146 foi inspirada na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência assinados em Nova York, em 2007, mostra no Preambulo

e) Reconhecendo que a deficiência é um conceito em evolução e que a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas;

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os principais princípios no art. 3º. da Convenção são a respeito pela dignidade, pela autonomia individual, pela liberdade do deficiente de fazer suas próprias escolhas, pela não discriminação e pelo respeito da diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade, pela igualdade de oportunidades e pela acessibilidade (FILHO, 2015).

Nos dias atuais, a Tecnologia Assistiva¹⁷ – TA, atua na ampliação e solidificação de equipamentos ou meios criados especificamente para harmonizar a acessibilidade universal e a especializada, com objetivo de melhorar ou manter a capacidade

¹⁷. Área híbrida do conhecimento de domínio de profissionais de reabilitação, engenheiros, arquitetos, desenhistas industriais, entre outros, trabalhando juntos para restaurar a função humana através do uso de produtos assistivos.

funcional do sujeito/indivíduo na *interface* com o ambiente, no tamanho, localização e formato incomuns para prover acessibilidade especializada, como exemplo pessoas obesas necessitam de portas de largura maior, fora do padrão, limites importantes na relação de investimentos ou na acessibilidade de ambientes. Assim, esse olhar diferenciado define o lado das instituições como uma prática inclusiva e dos indivíduos, como autonomia e interação.

Segundo Guimarães (2013) cita que,

as atitudes, os procedimentos formais, as atividades, os comportamentos das pessoas, as condições de uso e de manutenção dos equipamentos e das instalações, e a experiência vivencial da acessibilidade de todos compõem o universo das práticas inclusivas. A autonomia se trata do poder de decisão para ações conscientes de efeito pessoal e social.

Focar na TA não pode implicar na falta de investimentos apenas pelo motivo de ser um pequeno grupo relativo à população, assim prefeitura, instituições e profissionais precisam estar preparados para atender sua peculiaridade.

2.1.1 Mobilidade Reduzida

O Ministério do Turismo (BRASIL, 2006, p.14) adota como conceito de mobilidade reduzida a dificuldade de movimento, permanente ou temporária gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência. A NBR 9050:2004 entende por pessoa com mobilidade reduzida, além da pessoa com deficiência, o idoso, o obeso, a gestante.

Segundo o Decreto n°.6.949/2009 (BRASIL, 2011b) mostra o papel do Ministério sobre Mobilidade pessoal,

Art. 20º. Os Estados Partes tomarão medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência sua mobilidade pessoal com a máxima independência possível:

- a) Facilitando a mobilidade pessoal das pessoas com deficiência, na forma e no momento em que elas quiserem, e a custo acessível;
- c) Propiciando às pessoas com deficiência e ao pessoal especializado uma capacitação em técnicas de mobilidade;
- d) Incentivando entidades que produzem ajudas técnicas de mobilidade, dispositivos e tecnologias assistivas a levarem em conta todos os aspectos relativos à mobilidade de pessoas com deficiência.

No que tange à pessoa com mobilidade reduzida o Decreto n°. 6.949/2009 (BRASIL, 2011b) cita a Participação na vida cultural e em recreação, lazer e esporte, como direito

Art. 30º.

1. Os Estados Partes reconhecem o direito das pessoas com deficiência de participar na vida cultural, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, e tomarão todas as medidas apropriadas para que as pessoas com deficiência possam:
 - a) Ter acesso a bens culturais em formatos acessíveis;
 - b) Ter acesso a locais que ofereçam serviços ou eventos culturais, tais como teatros, museus, cinemas, bibliotecas e serviços turísticos, bem como, tanto quanto possível, ter acesso a monumentos e locais de importância cultural nacional.

Poucas são as cidades que realmente mostram comprometimento com a defesa destes direitos e com o cumprimento da legislação e mais do que isso, trata-se na verdade de comprometer-se com a qualidade de vida dos portadores de deficiência e mobilidade reduzida (PORTAL EDUCAÇÃO, 2019).

Para as pessoas com mobilidade reduzida as atividades turísticas compreendem uma forma de inclusão social. Assim esta pesquisa, que objetivou analisar a infraestrutura física existente na Estância Turística de Itu, avaliou a qualificação voltada ao atendimento de pessoas com mobilidade reduzida, assim como verificou a possibilidade de adaptação dos locais para a prática do turismo acessível.

2.1.2 Mobilidade Reduzida na Estância Turística de Itu

Nas regiões turísticas, onde as questões da acessibilidade são reais para os turistas, além de para os próprios habitantes, todo o esforço deve ser feito pelos gestores públicos e agentes locais para contemplar também nas políticas de turismo as necessidades de acessibilidade de todos os cidadãos. Outrossim, o setor turístico deve empreender ações visando a inserção das pessoas com deficiência no mercado de trabalho, pela prestação de serviços turísticos, em cumprimento a legislação vigente (BRASIL, 2007, p.22).

Na cidade da Estância Turística de Itu o turismo deve passar por mudanças quanto a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida, em termos de infraestrutura dos locais como nos equipamentos adaptados para o acesso nos locais turísticos.

Tendo como princípios, um olhar diferenciado, onde valores socioculturais priorizem a mobilidade sob capacidade física e emocional, a pesquisa busca desvelar necessidades de mudança na Estância Turística de Itu, como: “identificar as dificuldades de mobilidade”.

Na data de 31 de maio de 2019 foi realizada uma pesquisa de campo para analisar a questão da acessibilidade voltada às pessoas com mobilidade reduzida no Centro Histórico da Estância Turística de Itu-SP com o objetivo de inicialmente identificar a infraestrutura e condições em geral do Centro Histórico que seriam passíveis de melhorias em relação à acessibilidade.

Pesquisas realizadas a partir de observações sistemáticas de campo identificaram diferentes dificuldades: ruas apertadas, não há rampas rebaixadas, calçadas contendo obstáculos e mal conservação ou inexistência de calçadas, presente no cotidiano “reivindicar estratégias de acessibilidade” e “reconhecer a necessidade de reurbanizar a cidade”, sendo que o reconhecimento dessas necessidades deve partir inclusive da sociedade e de todas as esferas governamentais.

Foram coletadas algumas imagens que demonstram a falta de preparo estrutural em equipamentos, ruas e museu da cidade, que mesmo pelo fato de ser uma Estância Turística, ainda se faz necessário inúmeras reformas e melhorias para atender a demanda de turistas e visitantes da cidade.

Figura 11 – Entrada principal da Estância Turística de Itu/SP



(a)



(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

A figura 11 (a) mostra a entrada da estância turística de Itu, local este, que possui uma Central de Informação Turística (b) em desuso e em estado de

deprecação. Essa situação gera uma “má imagem” da cidade para os turistas e visitantes já que as centrais são essenciais para o desenvolvimento da atividade turística, pelo fato de serem as responsáveis pelas informações que orientam os turistas em uma localidade.

Em seguida, foi possível perceber a presença de calçadas em determinadas ruas com pisos irregulares e extremamente estreitas ou mesmo a ausência desses passeios públicos, não permitindo a circulação de cadeirantes. Sem os passeios não apenas cadeirantes, mas todos ficam impossibilitados de utilizar esse espaço para se locomover, necessitando utilizar as vias de tráfego para veículos como meio de locomoção e desta forma, correndo risco de vida, como mostra a figura 12.

Figura 12 – Rua Paula Souza, centro da Estância Turística de Itu/SP

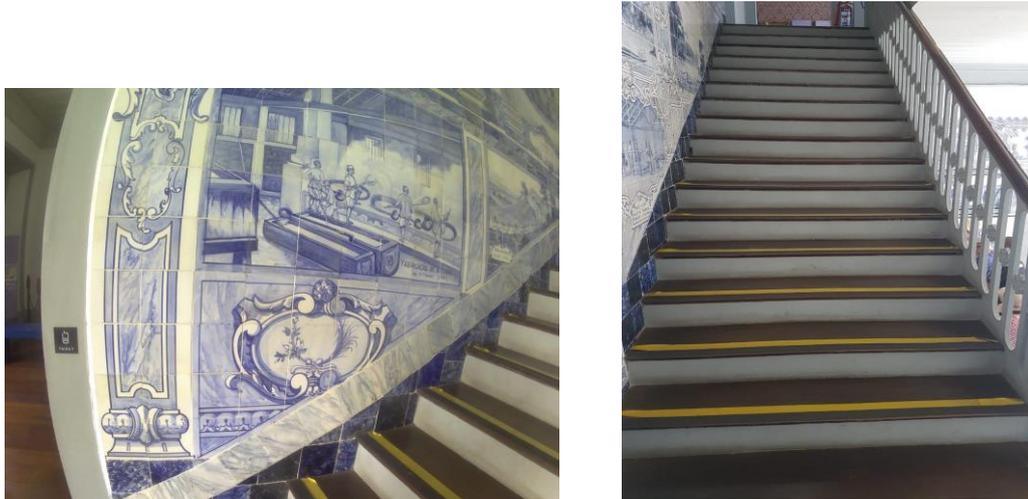


Fonte: Thaís Ozelin (2019)

A imagem em questão retrata uma situação localizada na rua Paula Souza – Centro, rua que antecede o Centro Histórico da cidade, bastante utilizada pelos turistas que visitam os atrativos ali presentes, mas que impossibilita a circulação de pessoas portadoras de mobilidade reduzida.

Outro ponto registrado, fora o Museu Republicano, que fica localizado no Centro Histórico, mas que também possui algumas limitações para o público portador de mobilidade reduzida, por não conter rampas de acesso para os espaços em que estão localizadas as obras que fazem parte do acervo do museu, a figura 13 (p.46).

Figura 13 - Museu Republicano, localizado no Centro Histórico (a) e (b)



(a)

(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Na data da pesquisa, a Praça Central do Centro Histórico estava fechada para manutenção, porém também fora possível perceber a presença de algumas faixas de pedestres rebaixadas para cadeirantes, a figura 14 abaixo:

Figura 14 - Praça Central do Centro Histórico



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Sendo possível dizer que não são exatamente todos os pontos do Centro Histórico que não possuem acessibilidade, necessitando com isto, uma pesquisa de campo mais aprofundada e elaborada para analisar essas questões de acessibilidade especificamente nos atrativos histórico-culturais que são o foco deste trabalho.

3. ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NOS ATRATIVOS HISTÓRICO CULTURAIS

Visto a importância do Centro Histórico da Estância turística de Itu e de todo o seu patrimônio histórico cultural, o presente trabalho apresentará uma pesquisa e análise física e fática das condições de acessibilidade do Centro Histórico e também de seus atrativos histórico culturais para pessoas com mobilidade reduzida, que são o foco do presente trabalho.

Após análise criteriosa e presencial elaborada através de visitas e informações de especialistas como guias e representantes da prefeitura, verifiquei e constatei as seguintes informações, com base no *check list* e instruções retiradas do Manual de Instruções Técnicas de Acessibilidade para Apoio ao Projeto Arquitetônico (SMPED, 2008), elaborado pela Prefeitura de São Paulo - Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida.

No *check list*, considerando os itens da parte 1 foram coletados os itens que devem ser observados e atendidos na execução do projeto arquitetônico. Registra-se, porém, que alguns destes itens não foram avaliados, pelo fato de não serem aplicáveis na análise da região do Centro Histórico.

3.1 ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NA REGIÃO DO CENTRO HISTÓRICO

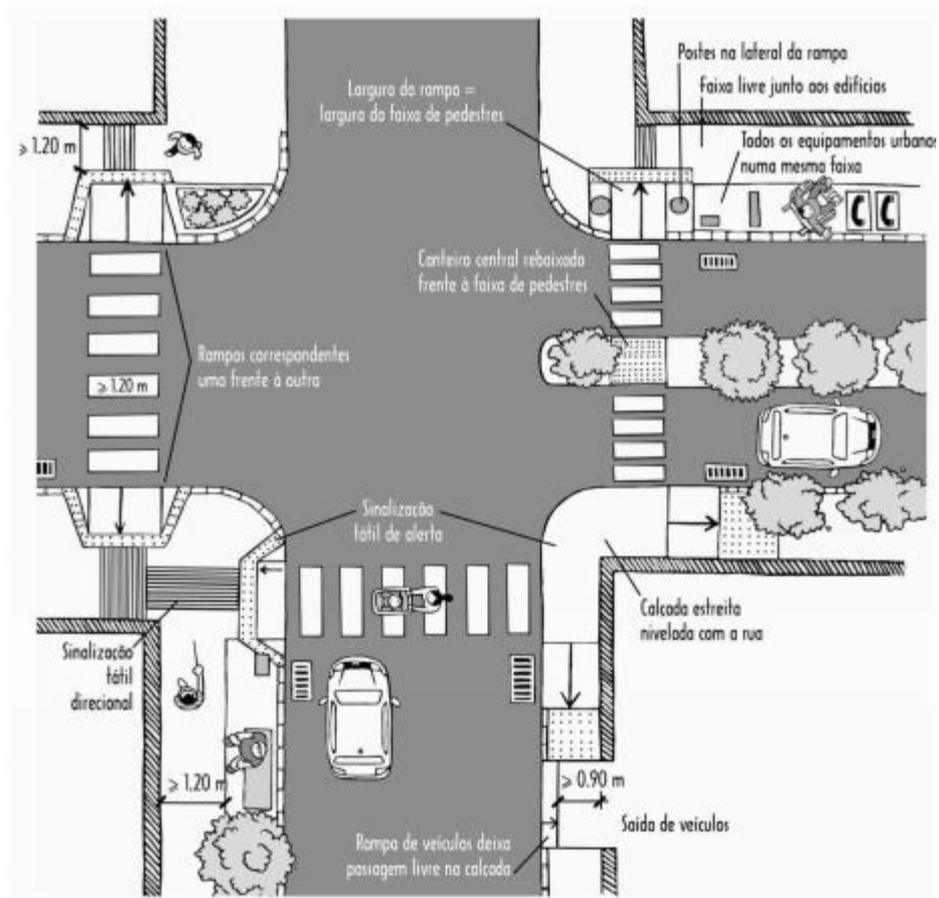
Para análise mais detalhada das condições de mobilidade do Centro Histórico da Estância Turística de Itu, foi aplicado um *check list* relativo a adequação de espaço e empreendimento às normas de acessibilidade, presente no Manual de Instruções Técnicas de Acessibilidade para Apoio ao Projeto Arquitetônico (SMPED, 2008), com o objetivo de visualizar de uma forma mais clara e objetiva as condições de acessibilidade.

CHECK LIST

PARTE I

Itens que devem ser observados e atendidos na execução da análise arquitetônica de itinerário acessível, como mostra a figura 15 (CAMISÃO, *et al.*,2014)

Figura 15 – Itinerário acessível para pessoas com mobilidade reduzida.



Fonte: (CAMISÃO, *et al.* 2014, p.15)

3.1.1 Passeio Público

O passeio público está dividido em três partes faixa livre, faixa de serviço e faixa de acesso.

Segundo o Decreto n° 45.904/2005 regulamenta o artigo 1º. Cap.1 (MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2005, p.01),

Art.1º. o passeio público é a parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas.

Segundo o SMPED (2008, p.12) a faixa livre é a área destinada à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária. A mesma deve atender algumas características como:

- possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante, sob qualquer condição;
- ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua;
- ter inclinação transversal constante, recomendável de 2% (dois por cento), não superior a 3% (três por cento);
- ter inclinação transversal constante, recomendável de 2% (dois por cento), não superior a 3% (três por cento);
- possuir largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros);
- ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica;
- destacar-se visualmente no passeio por meio de juntas de dilatação, em relação as outras faixas da calçada;
- ser livre de emendas ou reparos de pavimento, devendo ser recomposta em toda a sua largura, dentro da modulação original dos painéis;
- não apresentar paginação com contrastes visuais que causem efeitos tridimensionais. (SMPED, 2008, p.12)

Figura 16 - Fotos de locais com calçada sem faixa livre (a) e inexistência de calçada (b) no centro histórico



(a)



(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Como mostra a figura 16 (p.49), o local encontra-se com calçada irregular e a inexistência da calçada impedindo o acesso aos pedestres, como foi detalhado na pesquisa de campo, demonstrado no apêndice 4.

A faixa de serviço, caso a mesma exista, deverá estar localizada em posição adjacente a guia, e destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e à outras interferências existentes nos passeios. Também deverá ser instalado o rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustível e similar (SMPED, 2008).

Figura 17 – Faixa de serviço no centro histórico



(a)



(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Como mostra a figura 17 (a), a faixa de serviço sendo usada uma placa de ferro que não está na medida correta, colocado para passagem, propiciando um grande risco de acidentes, a figura (b) mostra a guia rebaixada com largura e piso irregular para acesso aos portadores de mobilidade reduzida.

Segundo o SMPED (2008, p.12) a faixa de acesso

é a área mínima necessária para a acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública, desde que devidamente justificados e autorizados pelo órgão público competente, de forma a não interferir na faixa livre. Em relação à sua localização na calçada, e caracterizada pelo espaço excedente entre a faixa livre e o limite da edificação. Quando a acomodação na faixa de acesso demandar algum sacrifício da faixa de serviço, deve-se evitar a instalação de equipamentos, mobiliários urbanos e outros nessa última; O piso dos passeios deverá ser de concreto pré-moldado ou moldado *in loco*, com juntas ou em placas, bloco de concreto intertravado ou ladrilho hidráulico; Os acessos de estacionamento deverão estar localizados dentro da faixa de serviço ou dentro da faixa de acesso junto aos imóveis, não obstruindo a faixa de livre circulação e não interferindo na sua inclinação transversal, lembrando que os mesmos não devem ocupar mais do que 1/3 da largura da calçada e

deverão respeitar a dimensão mínima de 0,50 m e máxima de 1,00 m. (SMPED, 2008, p.12)

Figura 18 – Faixa de Acesso



(a)



(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Não há faixa de acesso no centro histórico, mesmo em calçadas com largura de 2 metros, conforme no apêndice 4.

3.1.2 Estacionamento Público

Segundo o SMPED (2008) as vagas reservadas deverão estar “localizadas próximas ao acesso principal (...), com dimensão de 3,50 m x 5,50 m.” A sinalização horizontal deverá estar pintada no piso, e a vertical identificada com placa, de acordo com o Símbolo Internacional de Acesso - SIA.

Quando necessário, deverá haver rebaixamento de guia no alinhamento da faixa de circulação, como demonstrado no apêndice 4. O número de vagas deverá estar de acordo com a tabela 02 (p.52).

Figura 19 - Estacionamento público

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Como mostra a figura 19, a vaga de estacionamento público não se encontra localizada próxima ao acesso principal, não há rebaixamento de guia no alinhamento da faixa de circulação, suas dimensões encontram-se inferiores a padrão. Mas, apesar das inadequações citadas, tal vaga possui a sinalização horizontal pintada no asfalto.

A tabela 02, por sua vez, mostra o número de vagas reservadas em estacionamentos públicos e privados para pessoas com mobilidade reduzida, baseado no Código de Obras e Edificações, Lei Municipal nº11.228/92.

Tabela 02 - Número de vagas reservadas em estacionamento

Estacionamento privativo Uso exclusivo da população permanente da edificação	Estacionamento coletivo Aberto à população permanente e flutuante da edificação	Vagas reservadas
Até 100 vagas	-	-
Mais de 100 vagas	-	1%
-	Até 10 vagas	-
-	Mais de 10 vagas	3%

Fonte: (SMPED, 2008, 14)

Com a pesquisa de campo foi constatado que não há todas essas vagas, em locais de estacionamento coletivo.

3.1.3 Entradas e Saída de Edifícios

Segundo o SMPED (2008, p.15), cita que

Devem possuir superfície regular, firme, contínua, estável e antiderrapante, ter percurso livre de obstáculos, com largura mínima de 1,20 m e inclinação transversal da superfície de no máximo 2% para pisos internos e 3% para externos. Deverá possuir piso tátil de alerta para a sinalização e indicação de mudança de plano da superfície do piso e presença de obstáculos. Na existência de catracas, ao menos uma deverá ser acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o SAI deverá existir para indicar, localizar e direcionar adequadamente a pessoa para a rota acessível.

Figura 20 – Entrada e Saída do Museu Republicano



(a)

(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

As imagens da figura 20, representam uma entrada inacessível para as pessoas com mobilidade reduzida, impossibilitando o acesso interno, como demonstrado no apêndice 3.

3.1.4 Rampa

Segundo o SMPED (2008, p.17), cita que

Todas as rampas deverão possuir largura mínima de 1,20 m para obras novas ou 0,90 m para reformas, com patamar mínimo de 1,20 m de comprimento, inclinação máxima de 8,33%, atendendo ao desnível máximo por segmento de rampa especificado nas tabelas;

Todas as rampas devem possuir paredes laterais ou guia de balizamento com altura mínima de 5 cm executadas nas projeções dos guarda-corpos;

Todas as rampas deverão possuir piso tátil de alerta com largura entre 0,25 m e 0,60 m, distante no máximo 0,32 m da mudança de plano, localizado antes do início e após o término da rampa;

A inclinação transversal máxima de todas as rampas deverá ser de 2% em rampas internas e 3% em rampas externas;

Todas as rampas deverão possuir corrimãos contínuos nos dois lados, com dupla altura de 0,70 m e 0,92 m, prolongamento de 0,30 m nas extremidades, seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm e permitir passagem contínua da mão;

Rampas com mais de 2,40 m de largura deverão possuir corrimão central, além dos laterais;

As rampas em curva deverão possuir inclinação máxima de 8,33% e raio de 3,00 m no mínimo, medidos no perímetro interno à curva. (SMPED, 2008, p.17)

Figura 21 – Rampa



(a)



(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

A rampa representada na figura 21, apresenta uma inclinação superior ao nível de inclinação padrão e contém faixa de pedestre com piso desnivelado, como demonstrado no apêndice 4.

3.1.5 Escada e Degraus Isolados

Segundo o SMPED (2008, p.17), cita que

Todas as escadas deverão possuir largura mínima de 1,20 m, com patamar mínimo de 1,20 m de comprimento;

Todos os degraus isolados e escadas deverão possuir piso tátil de alerta com largura entre 0,25 m e 0,60 m, distante no máximo a 0,32 m da mudança de plano, localizado antes do início e após o término da escada.

A inclinação transversal de todos os degraus deverá ser de no máximo 1%.

Todas as escadas deverão possuir corrimãos contínuos nos dois lados, com altura de 0,92 m, prolongamento de 0,30 m nas extremidades, seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm e permitir passagem contínua da mão.

Todos os degraus deverão possuir sinalização visual em cor contrastante na borda do piso com comprimento mínimo de 20 cm e largura entre 2 cm e 3 cm. (SMPED, 2008, p.17)

Figura 22 - Escada e Degraus Isolados



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

A escada mostra que o degrau possui largura superior ao padrão da norma e não possuem corrimão contínuos dos lados, como demonstrado no apêndice 4.

Foram analisadas no período de junho/2019 a outubro/2019, a região do Centro Histórico da Estância Turística de Ituí, as condições de acessibilidade que a via pública e os passeios públicos oferecem atualmente aos pedestres, seguindo o *Check List* – parte I, apêndice 4.

O obstáculo mais comum encontrado foi a presença de buracos nas calçadas. Estes buracos ocupavam a faixa livre ou até mesmo boa parte do passeio público, caracterizando um fator de risco para a locomoção livre e segura dos pedestres. Ainda foram encontrados outros fatores que influenciam na acessibilidade das calçadas, como ausência de piso na via pública, calçadas em mau estado de conservação e até mesmo a ausência de calçadas para circulação de pedestres.

Segundo Castro (2010) relata que,

nossos passeios públicos deveriam facilitar a circulação dos pedestres e possibilitar com que as pessoas com deficiência e seus familiares encontrassem menos ou nenhuma dificuldade para chegar até atendimentos de saúde, cinemas, igrejas, estabelecimentos comerciais, parques públicos, shows artísticos, locais comuns e que devem ser frequentados por qualquer pessoa, mesmo aquelas sem condições ou com dificuldades de locomoção. Os passeios sem qualidade e os locais inacessíveis inibem a circulação de pessoas, levando-as ao isolamento, forçando-as a se concentrarem em espaços fechados e impedindo-as de sociabilizarem-se.

O tipo de piso utilizado na calçada também é um fator importante para a acessibilidade da mesma. Ao longo das ruas da região do Centro Histórico foi constatado a ausência de piso tátil direcional e apenas em duas ocasiões a utilização de piso tátil de alerta, o que inviabiliza a locomoção de um deficiente visual com segurança e autonomia.

A NBR 9050 (2004), recomenda que os pisos devem ter superfície regular, firme, estável e antiaderente sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê).

Entre as barreiras para estes deficientes, uma das principais são as calçadas com péssimas condições físicas e tipos de pisos inadequados.

A partir da análise física e coleta de imagens, é possível dizer, que seguindo as normas e instruções do **“MANUAL DE INSTRUÇÕES TÉCNICAS DE ACESSIBILIDADE PARA APOIO AO PROJETO ARQUITETÔNICO”**, o Centro Histórico da Estância turística de Itu, apresenta inúmeras irregularidades em relação à acessibilidade física para as pessoas com mobilidade reduzida, o que acaba interferindo na visita deste público ao local.

Importante que haja sempre, no mínimo uma possibilidade de itinerário acessível para todos os pedestres, já que o acesso aos lugares públicos é um direito concedido a todos. Em especial, dessas categorias, os espaços públicos precisam ser projetados eliminando obstáculos físicos que dificultem a movimentação das pessoas.

Além da análise do espaço público do Centro Histórico de modo geral, foram analisados, também, as condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, particulares de cada atrativo histórico cultural, presentes na região do Centro Histórico. Sendo eles, o Museu Republicano, a Igreja Nossa Senhora da Candelária, Conjunto Arquitetônico do Séc. XIX, Fábrica São Luiz, Cruzeiro de São Francisco e a Casa Imperial.

Check List –

Parte II

Para análise mais detalhada das condições de mobilidade do Centro Histórico da Estância Turística de Itu, foi aplicado também o *check list* - parte II relativo aos itens que devem ser observados para serem atendidos na execução da edificação, presente no Manual de Instruções Técnicas de Acessibilidade para Apoio ao Projeto Arquitetônico (SMPED, 2008), com o objetivo de visualizar de uma forma mais clara e objetiva as condições de acessibilidade.

3.1.6 Museu Republicano

Foram analisadas várias irregularidades para o acesso no museu no *check list* parte 1, mas a figura 23 e 24 mostram também além da entrada inacessível com degraus isolados de tamanhos irregulares e com portas e aberturas com largura inferior ao proporcional para acessibilidade, apêndice 5.

Figura 23 – Entrada Museu Republicano



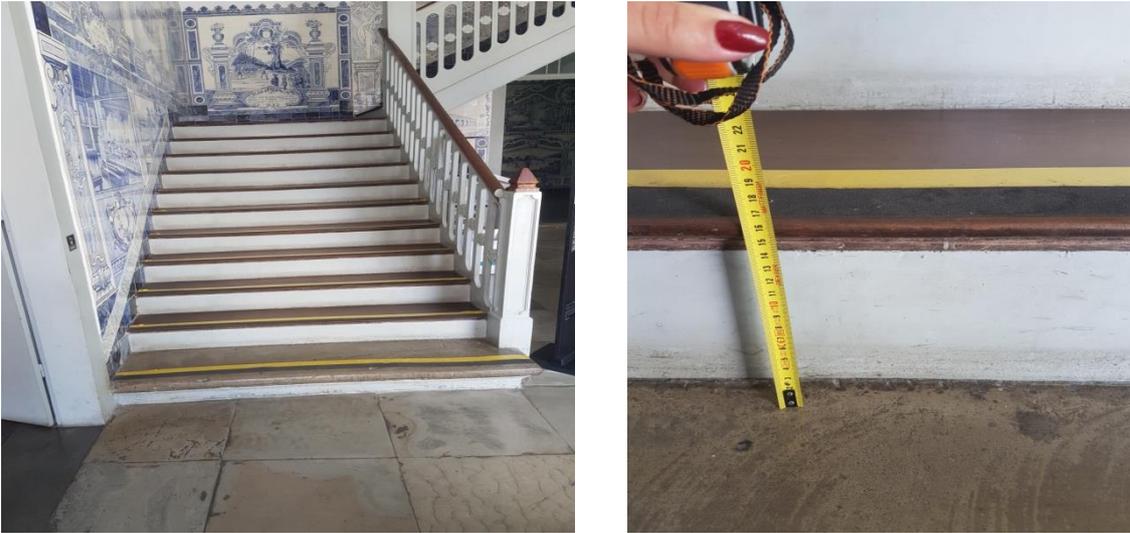
(a)



(b)

Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Figura 24 – Escada e degrau Museu Republicano



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

3.1.7 Igreja Nossa Senhora da Candelária

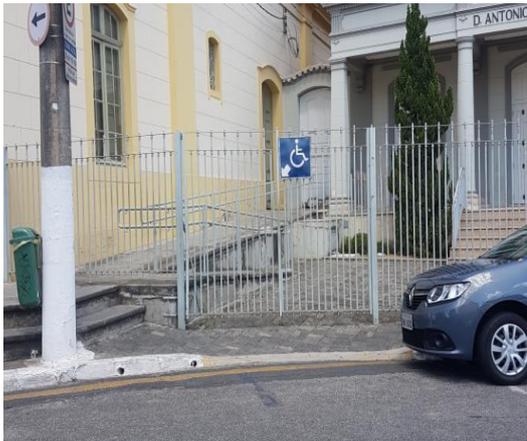
A figura 25, mostra a entrada principal da igreja com a escada inacessível. Porém há uma segunda entrada como mostra a figura 26, a qual se destina o acesso para portadores de mobilidade reduzida, contendo uma sinalização da rampa de acesso. Mas a figura 27, retrata está rampa contendo uma irregularidade, já que ao final da mesma e a entrada para a igreja há um degrau elevado, fator este, acaba criando uma barreira do acesso (apêndice 5).

Figura 25 – Escadaria entrada principal Igreja Matriz



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Figura 26 – Entrada para cadeirantes



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Figura 27 – Rampa de acesso e entrada pós rampa com degrau



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

A figura 28 (p.60), como já citado sobre o degrau, aponta também para sua dimensão (comprimento mínimo de 20 cm e largura entre 2 cm e 3 cm) mesmo correta, não mostra uma sinalização visual em cor contrastante na borda do piso, (apêndice 5).

Figura 28 – Entrada secundária e degrau irregular Igreja Matriz



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

3.1.8 Conjunto Arquitetônico do Séc. XIX

Como mostra a figura 29, a inexistência de calçada, para o acesso de pedestres e portadores de mobilidade reduzida, impossibilitando o acesso seguro (apêndice 5)

Figura 29 – Inexistência de calçada para acesso ao Conjunto Arquitetônico.



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

3.1.9 Fábrica São Luís

Figura 30 e 31 mostram a calçada de acesso principal com piso irregular e ausência de rampa de acesso na entrada da fábrica (apêndice 5).

Figura 30 – Faixa de entrada Fábrica São Luís



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Figura 31 – Piso irregular do espaço interno



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

3.1.10 Cruzeiro de São Francisco

A figura 32 mostra o monumento Cruzeiro de São Francisco e a figura 33 mostra a calçada de acesso ao mesmo, com irregularidades no piso (apêndice 5).

Figura 32 – Cruzeiro de São Francisco



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Figura 33 – Calçada com piso irregular.



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

3.1.11 Casa Imperial

A fachada e a porta principal mostra o não acesso, figura 34. A calçada e guia rebaixada irregular, figura 35.

Figura 34 – Fachada e porta principal



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Figura 35 – Calçada e guia rebaixada irregulares.



Fonte: Thaís Ozelin (2019)

Assim, considerando todos os dados e imagens apresentadas, como resultado da análise física geral das condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, elaborada no Centro Histórico, está precária, fazendo-se necessário a

fiscalização e provimento de obras por parte da prefeitura e órgãos responsáveis e garantidores dos projetos de inclusão para acessibilidade ao município.

Tais intervenções não podem mais ser adiadas, constatação esta, comprovadas, não só por este estudo, mas constante também, em leis e tratados que balizam as condições mínimas para acessibilidade e como devem ser implantadas, o que pode ser uma oportunidade abrir espaço para novas tecnologias que não afetam o tombamento dos monumentos, garantindo o acesso a todos.

Esta pesquisa se propôs em pensar sobre novas soluções, mas principalmente suscitar a reflexão na sociedade.

CONCLUSÃO

Neste desafio, a pesquisa na Estância Turística de Itu permitiu à elaboração da pesquisa de campo e bibliográfica sobre a Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, no Centro Histórico, em seu contexto geral, foi possível relatar que no *Check List II*, com análise particular de cada atrativo, é possível apontar para um cenário de irregularidades nas normas técnicas de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, irregularidades essas que obstruem o livre acesso, e que devem ser solucionadas e introduzidas no contexto de cada atrativo/monumento. Fator este, que acaba prejudicando a visitação do público em questão e o acesso ao patrimônio histórico cultural existente na Estância turística de Itu. Foi abordado um questionário aplicado na rede social Facebook sobre os passeios turísticos da Estância Turística de Itu, que não foi respondido por pessoas que navegaram a página durante o período de 01 de dezembro de 2019 à 20 de dezembro de 2019. Mostrou ser necessário um processo diferenciado, para valorizar a diversidade e a pluralidade dos visitantes nacionais e internacionais da Estância turística de Itu. Com esta oportunidade de crescimento econômico e desenvolvimento social pela perspectiva turística é necessário que a prefeitura, a população, os empreendedores e possíveis investidores, haja comprometimento de planos de ações voltadas para a valorização da acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, buscando como valor a qualidade de vida local e turística, cuidado com o ser humano, nos patrimônios arquitetônicos, sustentabilidade, construindo uma cultura turística marcante.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, Judithe da costa Leite. **Acessibilidade no Turismo**. Monografia (Graduação em Turismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, 2012.
- ANTUNES, Sergio Pereira. **A administração de Washington Luis um resgate**. São Paulo, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. 2004. Disponível em: <<http://www.itu.com.br/artigo/registros-da-convencao-republicana-de-itu-de-1873-20151109>>. Acesso em: 02 de mai. de 2019.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**: Informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <http://www.bso.ufscar.br/documentos/Template_TCC_BSo.docx/view>. Acesso em: 01 de abr. de 2019.
- _____, **NBR 9050/2004**. 2004. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/NBR9050.pdf>. Acesso em: 10 de out. 2019.
- BALLART, Josep Hernández. **Patrimonio cultural y turismo sostenible en el espacio iberoamericano: retos y oportunidades do presente**. Diálogos, Maringá: DHI e Programa de Pós-graduação em História — Universidade Estadual de Maringá, v.9, n.1, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882006000100007>. Acesso em: 26 de jan. 2020.
- BARBAS, Manoel Valente. **A Igreja de Nossa Senhora da Candelária de Itu: A pintura e Douraço Internas Originais e a Reforma Descaracterizadora de sua fachada**. Revista da ASBRAP, n° 11, 2005. Disponível em: <http://www.asbrap.org.br/documentos/revistas/rev11_art3.pdf>. Acesso em: 05 de mai. de 2019.
- Brasil. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República – SDH. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência – SNPD. (2011b). **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**: Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Brasília: SDH/ SNPD. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm>. Acesso em: 02 de set. 2019.
- _____, Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo e acessibilidade**: Manual de orientações. 2. ed. – Brasília: DF, 2006. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/MIOLO_-_Turismo_e_Acessibilidade_Manual_de_Orientaxes.pdf>. Acesso em: 02 de set. 2019.

_____, Ministério do Turismo. **Relatório Categorização 2019**. 2019. Disponível em:<<file:///C:/Users/mathe/Downloads/RelatorioCategorizacao.pdf>>. Acesso em: 18 de dez. 2019.

_____, Ministério da Saúde. **Acessibilidade**. Portal do Governo Brasileiro. 2017. Disponível em:<<http://www.saude.gov.br/acessibilidade>>. Acesso em: 20 de ago. 2019.

_____, **Lei n 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Cap.I art. 2º. Brasília: DF. 2000. Disponível em:<<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 15 de out. 2019.

_____, **Lei nº12.587 de 3 janeiro de 2012** (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº/s 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº/s 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 23 de jan. 2020.

_____, **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm>. Acesso em: 23 de jan. 2020.

_____, **Constituição Federal de 1988**, Carta Magna. Artigo 227, §2. Brasília:DF, 1988. Disponível em:<<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10644571/paragrafo-2-artigo-227-da-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em: 14 de out. 2019.

BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço turístico**. Tradução Josely Vianna Baptista. Bauru, SP: EDUCS, 2002.

Câmara de Vereadores da Estância Turística de Itu. **Histórico de Itu**. 2019. Disponível em:<<http://www.camaraitu.sp.gov.br/Pagina/Listar/642>>. Acesso em: 15 de mai. de 2019.

CAMISÃO, Verônica; ALVAREZ, Eduardo. **Guia Operacional de acessibilidade para projetos de desenvolvimento urbano**. 2014. Disponível em:<<file:///C:/Users/mathe/Downloads/Guia%20ACESSIBILIDADE.pdf>>. Acesso em: 20 de out. 2019.

CASTRO, Jary de Carvalho. **Arquitetura inclusiva: calçadas e acessibilidade**. 2010. Disponível em:<<file:///C:/Users/mathe/Downloads/TCC%20ACESSIBILIDADE%20MUNICIPIO.pdf>>. Acesso em: 20 de out. 2019.

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico. **Governo do Estado de São Paulo**: Secretaria da Cultura. Disponível em:<<http://www.uel.br/projetos/ternopar/pages/arquivos/TCC-LEONARDO%20QUADRINO.pdf>>. Acesso em: 26 de jan. 2020.

CONSTRUMÁXIMA. **Vivendo a História** - Casa Imperial, Revista, 2014. Disponível em:<<https://deixautecontarumahistoria.wordpress.com/tag/casa-imperial/>>. Acesso em: 05 de mai. de 2019.

ESPAÇO FÁBRICA SÃO LUIZ. **Fábrica São Luiz**. 2019. Disponível em:<<http://www.espacofabrica.com.br/>>. Acesso em: 01 de jun. 2019.

Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – Seade e IBGE. **Histórias de Itu - Vista Geral de Itu/SP**, postado por Macruz. São Paulo-SP, 2012. Disponível em:<<http://historiasdeitu.blogspot.com/2012/03/>>. Acesso em: 01 de jun. de 2019.

GARCIA, Vera. **IBGE: Somente 4,7 das vias urbanas do País têm rampas para cadeirantes**. 2012. Disponível em:<<https://www.deficienteciente.com.br/ibge-somente-47-das-vias-urbanas-do-pais-tem-rampas-para-cadeirantes.html>>. Acesso em: 15 de out. 2019.

GIESBRECHT, Ralfh Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. 2019. Disponível em:<<http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itu.htm>>. Acesso em: 01 jun. 2019.

GOMIDE, A. Á., & GALINDO, E. P.. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi**. Estudos Avançados, 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/urbe/2015nahead/2175-3369-urbe-2175-3369008001AO03.pdf>>. Acesso em: 14 de set. 2020.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. **Acessibilidade, tecnologia assistiva e ajuda técnica: a qual a diferença?** DIVERSA educação inclusiva na prática. 2013. Disponível em:<<https://www.diversa.org.br/artigos/acesibilidade-tecnologia-assistiva-ajuda-tecnica/>>. Acesso em: 10 de set. 2019.

FILHO, Luciano Dantas Sampaio. **Direito Internacional Público: filosofia do Direito Pessoas com Deficiência Direitos Humanos**. 2015. Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/37069/a-convencao-internacional-sobre-os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia-sua-concretude-no-ordenamento-juridico-brasileiro>>. Acesso em: 14 de out. 2019.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Mobilidade e acessibilidade em sítio histórico é tema de oficina técnica do IPHAN. 02 de julho de 2010**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/2966>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

JORNAL PLANALTO. **Pessoas com mais de 80 anos**. 2017. Disponível em:<<https://jornaldoplanalto.com.br/web/pessoas-80-anos-terao-prioridade-os-demais-idosos/>>. Acesso em: 10 de set. 2019.

Google Maps. **Cidade de Itu**. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/place/Itu+-+SP/@-23.2975574,-47.4177598,11z/data=!3m1!4m5!3m4!1s0x94cf453cb182c62d:0x70b8c0509b899604!8m2!3d-23.2639992!4d-47.2996733>>. Acesso em: 01 de jun. 2019.

LE GOFF, Jacques. Patrimônio histórico, cidadania e identidade cultural: o direito à memória. In: PELEGRINI, Sandra C.A. (Org.) **Cultura e natureza**: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. Rev. Bras. Hist. Vol. 26, nº51. São Paulo, 2006. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882006000100007>. Acesso em: 26 de já. 2010.

LOI, I. K.; KONG, H.W. *People with Disabilitues – Pwd in the tourism industry – concepts and issues*. In: **Critical Tourism Studies conference** 2015. Opatija, 2015. Disponível em:<[file:///C:/Users/mathe/Downloads/produ%C3%A7%C3%A3o%20te%C3%B3rica%20sobre%20o%20turismo%20e%20acessibilidade%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/mathe/Downloads/produ%C3%A7%C3%A3o%20te%C3%B3rica%20sobre%20o%20turismo%20e%20acessibilidade%20(1).pdf)>. Acesso em: 14 de out. 2019.

MACRUZ, Rodrigo Oliveira. **Histórias de Itu**. 2012. Disponível em:<<http://www.uel.br/projetos/ternopar/pages/arquivos/TCC-LEONARDO%20QUADRINO.pdf>>. Acesso em: 26 de jan. 2020.

NARDY FILHO, Francisco. **A Cidade de Ytu**. vol. 1, 2ª ed. Itu: SP. Ottoni, 1999. Disponível em:<<http://www.uel.br/projetos/ternopar/pages/arquivos/TCC-LEONARDO%20QUADRINO.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

PELEGRINI, Sandra C.A. **Cultura e Natureza**: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. Rev. Bras. Hist. Vol. 26, nº51. São Paulo, 2006. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882006000100007>. Acesso em: 26 de já. 2010.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Decreto nº 45.904/2005**. São Paulo. 2005. Disponível em:<file:///C:/Users/mathe/Downloads/decreto_45904.pdf>. Acesso em: 10 de out. 2019.

Presidência da República Casa Civil. **Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro 1937**. Patrimônio Histórico e Artísticos Nacional. Art.1°. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em: 10 de jun. 2019.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. **Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994. Disponível em:<<https://canalcederj.cecierj.edu.br/012016/b686ac990ef66ccacb5991d344377baa.pdf>>. Acesso em: 15 de mai. de 2019.

SMPED. Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. **Manual de Instruções técnicas de acessibilidade para apoio ao projeto arquitetônico**. Prefeitura de São Paulo. São Paulo. 2008. Disponível em:<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/pessoa_com_deficiencia/manual%20acessibilidade.pdf>. Acesso em: 10 de out. 2019.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Artigo 24**. Educação. In: RESENDE; VITAL (Coord.). *Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência comentada*, Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. CORDE, 2008. Disponível em: <http://www.ampid.org.br/ampid/Artigos/Monografia_Vany_Santos.php>. Acesso em: 10 de set. 2019.

Secretaria de Turismo, Lazer e Eventos. **História de Itu**. Prefeitura da estância turística de Itu. 2019. Disponível em: <<https://itu.sp.gov.br/turismo/historia/>>. Acesso em: 01 de jun. de 2019.

URRY, John. **Mobilities**. Cambridge, Malden: Polity, 2007. RODRIGUES, Luciana, A *Acessibilidade ou Não?* Niterói: RJ. 2019. Disponível em: <file:///C:/Users/mathe/Downloads/Dissertacao_Luciana_Rodrigues.pdf>. Acesso em: 25 de jan. 2020.

ZEQUINI, Anicleide. **Registros da Convenção Republicana de Itu 1873**. Arquivo do Museu Republicano. ACADIL. Academia Ituana de Letras, vol. XVII. 2015. Disponível em: <<http://www.itu.com.br/artigo/registros-da-convencao-republicana-de-itu-de-1873-20151109>>. Acesso em: 07 de mai. de 2019.

_____, **Registros da Convenção Republicana de Itu 1873**. Arquivo do Museu Republicano. ACADIL. Academia Ituana de Letras, vol. XVII. 2015. In. José Mariano de Camargo Aranha. *A Fundação da Província de São Paulo*. Revista do Arquivo Municipal. São Paulo: Departamento de Cultura, VXXXI, 1936. Disponível em: <<http://www.itu.com.br/artigo/registros-da-convencao-republicana-de-itu-de-1873-20151109>>. Acesso em: 20 de mai. de 2019.

WIKITRAVEL Itu. **História de Itu**. Disponível em: <<https://wikitravel.org/pt/It%C3%BA>>. Acesso em: 07 de jun. de 2019.

APÊNDICE 1

ORÇAMENTO DO PROJETO

Data: 27 de junho de 2019.

Nome do Projeto: A viabilidade da acessibilidade para portadores de mobilidade reduzida em atrativos históricos e culturais: Um estudo de caso no Centro Histórico na Estância Turística de Itu/SP.

Pesquisador(a) Responsável: Thaís Ozelin

Nome dos Atrativos Pesquisados: Cruzeiro de São Francisco, Casa Imperial (Casa Capelli), Fábrica São Luiz, museu Republicano, Conjunto Arquitetônico séc. XIX e a Igreja Nossa Senhora da Candelária (Matriz).

Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR – Campus Sorocaba/SP.

DESPESAS: Salto de Pirapora/Itu	VALOR
Gasolina – 120 km (Ida/Volta)	R\$ 50,00
Pedágio	R\$ 6,00
Xerox	R\$ 10,00
Impressões/Fotos	R\$ 20,00
Alimentação	R\$ 30,00

Obs.: Gastos referentes à uma ida/volta da cidade de Salto de Pirapora até cidade de Itu/SP. Sendo estipulada, no total cinco vezes, desde junho/2019 até outubro/2019, como planejado no cronograma.

APÊNDICE 2

ORÇAMENTO DO PROJETO

Data: 07 de novembro 2019.

Nome do Projeto: Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida no Centro Histórico da Estância Turística de Itu (São Paulo – Brasil)

Pesquisador (a) responsável: Thaís Ozelin

Nome dos Atrativos Pesquisados: Cruzeiro, Casa Imperial (Casa Capelli), Fábrica São Luiz, Conjunto Arquitetônico do séc. XIX, museu Republicano e a Igreja Nossa Senhora da Candelária (Matriz).

Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR – Campus Sorocaba/SP.

DESPESAS: Salto de Pirapora/Itu	VALOR
Gasolina – 120 km (Ida/Volta)	R\$ 50,00
Pedágio	R\$ 6,00
Impressões/Fotos	R\$ 20,00
Alimentação	R\$ 30,00

Obs.: Gastos referentes à uma ida/volta da cidade de Salto de Pirapora até cidade de Itu/SP. Sendo estipulada, no total cinco vezes, desde novembro/2019 até dezembro/2019, como planejado no cronograma.

APÊNDICE 3

QUESTIONÁRIO – PESQUISA DE CAMPO ESTÂNCIA TURÍSTICA DE ITU, APLICADO FACEBOOK.

Nome: _____ Email: _____

1) O senhor(a) possui alguma deficiência ou limitação física? Se sim, qual?**2)** Com qual frequência o senhor(a) costuma usar o tempo livre para viajar?

Diária ()

Semanal ()

Mensal ()

Anual ()

Esporadicamente ()

3) Com qual frequência o senhor(a) costuma visitar Estância Turística de Itu?

Diária ()

Semanal ()

Mensal ()

Anual ()

Esporadicamente ()

4) Quais limitações ou barreiras o senhor(a) enfrentou ou enfrenta nos deslocamentos no Centro da Estância Turística de Itu?**Resposta****5)** Como sua experiência de deslocamento ou visita no Centro da Estância Turística de Itu é afetada pelas limitações ou barreiras identificadas?**Resposta****6)** Classifique os itens de análise abaixo com notas de 1 a 5, onde, 1 corresponde a péssimo e 5 excelente, sobre:

1) No que se refere à Acessibilidade, como o senhor(a) avalia:

O acesso ao Centro e atrativos da Estância Turística de Itu

() Não tem () 1 () 2 () 3 () 4 () 5

Rampa de Acesso

() Não tem () 1 () 2 () 3 () 4 () 5

Elevador

Não tem 1 2 3 4 5

Piso Podotátil (piso anti derrapante)

Não tem 1 2 3 4 5

Material Informativo

Não tem 1 2 3 4 5

2) Investimento em estratégias de inclusão dos portadores de deficiência e mobilidade reduzida.

Não tem 1 2 3 4 5

3) Serviços e produtos que ampliem a experiência de visita por parte das pessoas portadoras de deficiência e mobilidade reduzida.

Não tem 1 2 3 4 5

4) A qualidade da oferta de serviços e produtos que ampliem a experiência de visita por parte das pessoas portadoras de deficiência e mobilidade reduzida.

Não tem 1 2 3 4 5

5) No que se refere as informações a respeito do atrativo/monumento, como o senhor(a) avalia:

A altura do local onde se encontra o informativo escrito

Não tem 1 2 3 4 5

O Material informativo escrito atualizado

Não tem 1 2 3 4 5

A diversidade e qualidade de informações fornecidas em Braile

Não tem 1 2 3 4 5

A diversidade e qualidade de informações fornecidas em Áudio

Não tem 1 2 3 4 5

Funcionários preparados para lidar com portadores de deficiências ou mobilidade reduzida

Não tem 1 2 3 4 5

6) Como o senhor(a) avalia a conservação dos atrativos/monumentos no Centro Histórico da Estância Turística de Itu.

Não tem 1 2 3 4 5

7) Como o senhor(a) avalia adaptações dos espaços, edifícios e meios de transporte para atendimento de portadores de deficiência e mobilidade reduzida no Centro Histórico da Estância Turística de Itu.

Não tem 1 2 3 4 5

8) Como o senhor(a) avalia a inclusão dos portadores de deficiência no Centro Histórico da Estância Turística de Itu.

Não tem 1 2 3 4 5

9) Em relação a seguinte afirmação o senhor(a) concorda ou não concorda:

“As instituições públicas que atuam no centro da Estância Turística de Itu preparam tanto o Centro Histórico quanto os espaços de lazer e os atrativos turísticos desta cidade, para a promoção da acessibilidade universal e especializada, considerando os diferentes tipos de deficiências.”

SIM NÃO

Observação: (se desejar)

10) Quais sugestões o senhor(a) daria sobre a ampliação /melhorias para inclusão dos portadores de deficiência nos atrativos e no Centro Histórico da Estância Turística Itu?

Resposta

APÊNDICE 4

Check List - parte 1

1.0 PASSEIO PÚBLICO (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 1.0)

Identifique: _____

1.1 A faixa livre: Possui largura livre mínima de 1,20 m?

Sim Não Não é o caso

1.1.1 Altura livre de qualquer interferência de até 2,10 m?

Sim Não Não é o caso

1.1.2 Inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua?

Sim Não Não é o caso

1.1.3 Inclinação transversal de no máximo 2%?

Sim Não Não é o caso

1.2 A faixa de serviço possui no mínimo 0,70 m?

Sim Não Não é o caso

1.3 O piso dos passeios é de concreto pré-moldado ou moldado *in loco*, com juntas ou em placas, bloco de concreto intertravado ou ladrilho hidráulico?

Sim Não Não é o caso

1.4 Os acessos de estacionamento: Estão localizados dentro da faixa de serviço ou dentro da faixa de acesso junto aos imóveis, não obstruindo a faixa de livre circulação e não interferindo na sua inclinação transversal?

Sim Não Não é o caso

2.0 ESTACIONAMENTO (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 2.0)

Identifique: _____

2.1 Vagas: estão localizadas próximas ao acesso principal do edifício?

Sim Não Não é o caso

2.1.1 Possuem dimensões mínimas de 3,50 m x 5,50 m?

Sim Não Não é o caso

2.1.2 Possuem sinalização horizontal pintada no piso?

Sim Não Não é o caso

2.1.3 Possuem rebaixamento de guia no alinhamento da faixa de circulação?

Sim Não Não é o caso

2.2 O número de vagas reservadas está de acordo com as exigências?

Sim Não Não é o caso

3.0 ENTRADAS E SAÍDAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 3.0)

Identifique: _____

3.1 Os pisos possuem superfície regular, firme, contínua, estável e antiderrapante sob quaisquer condições climáticas?

Sim Não Não é o caso

3.2 Possuem percurso livre de obstáculos, com largura mínima de 1,20 m?

Sim Não Não é o caso

3.3 A inclinação transversal da superfície é de no máximo 2% para pisos internos e 3% para externos?

Sim Não Não é o caso

3.4 No caso de catracas ou cancelas, ao menos uma é acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida?

Sim Não Não é o caso

3.5 Em edificações novas: todas as entradas e saídas estão em nível ou possuem rampas ou equipamentos eletromecânicos?

Sim Não Não é o caso

3.6 Em edificações existentes: a distância máxima de percurso real da entrada principal (não-acessível) até a entrada acessível é inferior a 50 m?

Sim Não Não é o caso

5.0 RAMPA (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 6.0)

Identifique: _____

5.1 A rampa possui largura mínima de 1,20 m para obras novas ou 0,90 m para reformas?

Sim Não Não é o caso

5.2 O patamar possui no mínimo de 1,20 m de comprimento?

Sim Não Não é o caso

5.3 A rampa possui inclinação máxima de 8,33%, atendendo ao desnível máximo por segmento de rampa exigido?

Sim Não Não é o caso

5.4 Guia de balizamento: A rampa possui paredes laterais ou guia de balizamento?

Sim Não Não é o caso

5.4.1 A guia de balizamento possui altura mínima de 5 cm executadas nas projeções dos guarda-corpos?

Sim Não Não é o caso

5.5 Piso tátil: A rampa possui piso tátil de alerta com largura entre 0,25 m e 0,60 m localizado antes do início e após o término da rampa?

Sim Não Não é o caso

5.5.1 O piso tátil de alerta está distante no máximo 0,32 m da mudança de plano?

Sim Não Não é o caso

5.6 Corrimão: A rampa possui corrimão contínuo nos dois lados?

Sim Não Não é o caso

6.0 ESCADA E DEGRAUS ISOLADOS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 7.0)

Identifique: _____

6.1 A escada possui largura mínima de 1,20 m?

Sim Não Não é o caso

6.2 O patamar possui comprimento mínimo de 1,20 m?

Sim Não Não é o caso

6.3 Piso tátil: A escada possui piso tátil de alerta com largura entre 0,25 m e 0,60 m localizado antes do início e após o término da escada?

Sim Não Não é o caso

6.3.1 O piso tátil de alerta está distante no máximo 0,32 m da mudança de plano?

Sim Não Não é o caso

6.3.2 O degrau isolado possui piso tátil de alerta com largura entre 0,25 m e 0,60 m localizado antes do início e após o término do degrau?

Sim Não Não é o caso

6.3.3 O piso tátil de alerta está distante no máximo 0,32 m antes do início e após o término do degrau?

Sim Não Não é o caso

6.4 Corrimão: A escada possui corrimão contínuo nos dois lados?

Sim Não Não é o caso

6.4.1 Possui altura de 0,92 m?

Sim Não Não é o caso

6.4.2 Possui prolongamento de 0,30 m nas extremidades?

Sim Não Não é o caso

APÊNDICE 5

Check List - parte 2

Museu Republicano

2.0 ENTRADAS E SAIDAS(veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 3.0)

Identifique: _____

2.1 Possuem piso tátil de alerta para sinalização e indicação de mudança de plano da superfície do piso e presença de obstáculos?

Sim Não Não é o caso

2.2 Possuem Símbolo Internacional de Acesso - SIA para indicar, localizar e direcionar adequadamente a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida para a rota acessível?

Sim Não Não é o caso

3.0 DESNIVEIS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 4.0)

Identifique: _____

3.1 Os desníveis entre 0,5 cm e 1,5 cm possuem acabamento chanfrado na proporção de 1:2?

Sim Não Não é o caso

4.0 PORTAS E ABERTURAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 5.0)

Identifique: _____

4.1 Maçanetas: Todas as maçanetas são do tipo alavanca?

Sim Não Não é o caso

4.1.1 Estão a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.2 Puxador: Todas as portas de sanitários, vestiários e quartos acessíveis possuem puxador horizontal?

Sim Não Não é o caso

4.2.1 Está a uma altura de 0,90 m de eixo a piso?

Sim Não Não é o caso

4.2.2 O comprimento é igual à metade da largura da porta?

Sim Não Não é o caso

4.3 Visores: Os visores das portas do tipo vaivém possuem altura inferior iniciando entre 0,40 m e 0,90 m?

Sim Não Não é o caso

4.4 Possuem altura superior no mínimo a 1,50 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.5 Possuem largura mínima de 0,20 m?

Sim Não Não é o caso

4.6 As portas dos ambientes comuns, como sanitários, salas de aula, saídas de emergência e outros, possuem sinalização visual e tátil?

Sim Não Não é o caso

5.0 RAMPAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 6.0)

Identifique: _____

5.1 A inclinação transversal máxima da rampa é de 2% em rampas internas e 3% em rampas externas?

Sim Não Não é o caso

5.2.1 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

5.2.2 Permite passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.0 ESCADAS E DEGRAUS ISOLADOS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 7.0)

Identifique: _____

6.1 A inclinação transversal dos degraus é de no máximo 1%?

Sim Não Não é o caso

6.2 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

6.2.1 Permitem passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.3 Todos os degraus possuem sinalização visual em cor contrastante na borda do piso, comprimento mínimo de 20 cm e largura entre 2 cm e 3 cm?

Sim Não Não é o caso

Igreja Nossa Senhora da Candelária

1.0 ESTACIONAMENTO (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 2.0)

Identifique: _____

1.1 Possui sinalização vertical identificada com placa, de acordo com o Símbolo Internacional de Acesso - SIA?

Sim Não Não é o caso

2.0 ENTRADAS E SAÍDAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 3.0)

Identifique: _____

2.1 Possuem piso tátil de alerta para sinalização e indicação de mudança de plano da superfície do piso e presença de obstáculos?

Sim Não Não é o caso

2.2 Possuem Símbolo Internacional de Acesso - SIA para indicar, localizar e direcionar adequadamente a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida para a rota acessível?

Sim Não Não é o caso

3.0 DESNÍVEIS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 4.0)

Identifique: _____

3.1 Os desníveis entre 0,5 cm e 1,5 cm possuem acabamento chanfrado na proporção de 1:2?

Sim Não Não é o caso

4.0 PORTAS E ABERTURAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 5.0)

Identifique: _____

4.1 Maçanetas: Todas as maçanetas são do tipo alavanca?

Sim Não Não é o caso

4.1.1 Estão a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.2 Puxador: Todas as portas de sanitários, vestiários e quartos acessíveis possuem puxador horizontal?

Sim Não Não é o caso

4.2.1 Está a uma altura de 0,90 m de eixo a piso?

Sim Não Não é o caso

4.2.2 O comprimento é igual à metade da largura da porta?

Sim Não Não é o caso

4.3 Visores: Os visores das portas do tipo vaivém possuem altura inferior iniciando entre 0,40 m e 0,90 m?

Sim Não Não é o caso

4.4 Possuem altura superior no mínimo a 1,50 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.5 Possuem largura mínima de 0,20 m?

Sim Não Não é o caso

4.6 As portas dos ambientes comuns, como sanitários, salas de aula, saídas de emergência e outros, possuem sinalização visual e tátil?

Sim Não Não é o caso

5.0 RAMPAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 6.0)

Identifique: _____

5.1 A inclinação transversal máxima da rampa é de 2% em rampas internas e 3% em rampas externas?

Sim Não Não é o caso

5.2.1 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

5.2.2 Permite passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.0 ESCADAS E DEGRAUS ISOLADOS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 7.0)

Identifique: _____

6.1 A inclinação transversal dos degraus é de no máximo 1%?

Sim Não Não é o caso

6.2 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

6.2.1 Permitem passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.3 Todos os degraus possuem sinalização visual em cor contrastante na borda do piso, comprimento mínimo de 20 cm e largura entre 2 cm e 3 cm?

Sim Não Não é o caso

Conjunto Arquitetônico do Séc. XIX

1.0 ESTACIONAMENTO (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 2.0)

Identifique: _____

1.1 Possui sinalização vertical identificada com placa, de acordo com o Símbolo Internacional de Acesso - SIA?

Sim Não Não é o caso

2.0 ENTRADAS E SAIDAS(veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 3.0)

Identifique: _____

2.1 Possuem piso tátil de alerta para sinalização e indicação de mudança de plano da superfície do piso e presença de obstáculos?

Sim Não Não é o caso

2.2 Possuem Símbolo Internacional de Acesso - SIA para indicar, localizar e direcionar adequadamente a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida para a rota acessível?

Sim Não Não é o caso

3.0 DESNIVEIS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 4.0)

Identifique: _____

3.1 Os desníveis entre 0,5 cm e 1,5 cm possuem acabamento chanfrado na proporção de 1:2?

Sim Não Não é o caso

4.0 PORTAS E ABERTURAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 5.0)

Identifique: _____

4.1 Maçanetas: Todas as maçanetas são do tipo alavanca?

Sim Não Não é o caso

4.1.1 Estão a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.2 Puxador: Todas as portas de sanitários, vestiários e quartos acessíveis possuem puxador horizontal?

Sim Não Não é o caso

4.2.1 Está a uma altura de 0,90 m de eixo a piso?

Sim Não Não é o caso

4.2.2 O comprimento é igual à metade da largura da porta?

Sim Não Não é o caso

4.3 Visores: Os visores das portas do tipo vaivém possuem altura inferior iniciando entre 0,40 m e 0,90 m?

Sim Não Não é o caso

4.4 Possuem altura superior no mínimo a 1,50 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.5 Possuem largura mínima de 0,20 m?

Sim Não Não é o caso

4.6 As portas dos ambientes comuns, como sanitários, salas de aula, saídas de emergência e outros, possuem sinalização visual e tátil?

Sim Não Não é o caso

5.0 RAMPA (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 6.0)

Identifique: _____

5.1 A inclinação transversal máxima da rampa é de 2% em rampas internas e 3% em rampas externas?

Sim Não Não é o caso

5.2.1 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

5.2.2 Permite passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.0 ESCADAS E DEGRAUS ISOLADOS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 7.0)

Identifique: _____

6.1 A inclinação transversal dos degraus é de no máximo 1%?

Sim Não Não é o caso

6.2 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

6.2.1 Permitem passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.3 Todos os degraus possuem sinalização visual em cor contrastante na borda do piso, comprimento mínimo de 20 cm e largura entre 2 cm e 3 cm?

Sim Não Não é o caso

Fábrica São Luís

1.0 ESTACIONAMENTO (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 2.0)

Identifique: _____

1.1 Possui sinalização vertical identificada com placa, de acordo com o Símbolo Internacional de Acesso - SIA?

Sim Não Não é o caso

2.0 ENTRADAS E SAIDAS(veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 3.0)

Identifique: _____

2.1 Possuem piso tátil de alerta para sinalização e indicação de mudança de plano da superfície do piso e presença de obstáculos?

Sim Não Não é o caso

2.2 Possuem Símbolo Internacional de Acesso - SIA para indicar, localizar e direcionar adequadamente a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida para a rota acessível?

Sim Não Não é o caso

3.0 DESNÍVEIS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 4.0)

Identifique: _____

3.1 Os desníveis entre 0,5 cm e 1,5 cm possuem acabamento chanfrado na proporção de 1:2?

Sim Não Não é o caso

4.0 PORTAS E ABERTURAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 5.0)

Identifique: _____

4.1 Maçanetas: Todas as maçanetas são do tipo alavanca?

Sim Não Não é o caso

4.1.1 Estão a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.2 Puxador: Todas as portas de sanitários, vestiários e quartos acessíveis possuem puxador horizontal?

Sim Não Não é o caso

4.2.1 Está a uma altura de 0,90 m de eixo a piso?

Sim Não Não é o caso

4.2.2 O comprimento é igual à metade da largura da porta?

Sim Não Não é o caso

4.3 Visores: Os visores das portas do tipo vaivém possuem altura inferior iniciando entre 0,40 m e 0,90 m?

Sim Não Não é o caso

4.4 Possuem altura superior no mínimo a 1,50 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.5 Possuem largura mínima de 0,20 m?

Sim Não Não é o caso

4.6 As portas dos ambientes comuns, como sanitários, salas de aula, saídas de emergência e outros, possuem sinalização visual e tátil?

Sim Não Não é o caso

5.0 RAMPA (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 6.0)

Identifique: _____

5.1 A inclinação transversal máxima da rampa é de 2% em rampas internas e 3% em rampas externas?

Sim Não Não é o caso

5.2.1 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

5.2.2 Permite passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.0 ESCADAS E DEGRAUS ISOLADOS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 7.0)

Identifique: _____

6.1 A inclinação transversal dos degraus é de no máximo 1%?

Sim Não Não é o caso

6.2 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

6.2.1 Permitem passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.3 Todos os degraus possuem sinalização visual em cor contrastante na borda do piso, comprimento mínimo de 20 cm e largura entre 2 cm e 3 cm?

Sim Não Não é o caso

Cruzeiro de São Francisco

1.0 ESTACIONAMENTO (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 2.0)

Identifique: _____

1.1 Possui sinalização vertical identificada com placa, de acordo com o Símbolo Internacional de Acesso - SIA?

Sim Não Não é o caso

2.0 ENTRADAS E SAIDAS(veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 3.0)

Identifique: _____

2.1 Possuem piso tátil de alerta para sinalização e indicação de mudança de plano da superfície do piso e presença de obstáculos?

Sim Não Não é o caso

2.2 Possuem Símbolo Internacional de Acesso - SIA para indicar, localizar e direcionar adequadamente a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida para a rota acessível?

Sim Não Não é o caso

3.0 DESNÍVEIS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 4.0)

Identifique: _____

3.1 Os desníveis entre 0,5 cm e 1,5 cm possuem acabamento chanfrado na proporção de 1:2?

Sim Não Não é o caso

4.0 PORTAS E ABERTURAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 5.0)

Identifique: _____

4.1 Maçanetas: Todas as maçanetas são do tipo alavanca?

Sim Não Não é o caso

4.1.1 Estão a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.2 Puxador: Todas as portas de sanitários, vestiários e quartos acessíveis possuem puxador horizontal?

Sim Não Não é o caso

4.2.1 Está a uma altura de 0,90 m de eixo a piso?

Sim Não Não é o caso

4.2.2 O comprimento é igual à metade da largura da porta?

Sim Não Não é o caso

4.3 Visores: Os visores das portas do tipo vaivém possuem altura inferior iniciando entre 0,40 m e 0,90 m?

Sim Não Não é o caso

4.4 Possuem altura superior no mínimo a 1,50 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.5 Possuem largura mínima de 0,20 m?

Sim Não Não é o caso

4.6 As portas dos ambientes comuns, como sanitários, salas de aula, saídas de emergência e outros, possuem sinalização visual e tátil?

Sim Não Não é o caso

5.0 RAMPA (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 6.0)

Identifique: _____

5.1 A inclinação transversal máxima da rampa é de 2% em rampas internas e 3% em rampas externas?

Sim Não Não é o caso

5.2.1 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

5.2.2 Permite passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.0 ESCADAS E DEGRAUS ISOLADOS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 7.0)

Identifique: _____

6.1 A inclinação transversal dos degraus é de no máximo 1%?

Sim Não Não é o caso

6.2 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

6.2.1 Permite passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso

6.3 Todos os degraus possuem sinalização visual em cor contrastante na borda do piso, comprimento mínimo de 20 cm e largura entre 2 cm e 3 cm?

Sim Não Não é o caso

Casa Imperial

1.0 ESTACIONAMENTO (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 2.0)

Identifique: _____

1.1 Possui sinalização vertical identificada com placa, de acordo com o Símbolo Internacional de Acesso - SIA?

Sim Não Não é o caso

2.0 ENTRADAS E SAÍDAS(veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 3.0)

Identifique: _____

2.1 Possuem piso tátil de alerta para sinalização e indicação de mudança de plano da superfície do piso e presença de obstáculos?

Sim Não Não é o caso

2.2 Possuem Símbolo Internacional de Acesso - SIA para indicar, localizar e direcionar adequadamente a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida para a rota acessível?

Sim Não Não é o caso

3.0 DESNIVEIS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 4.0)

Identifique: _____

3.1 Os desníveis entre 0,5 cm e 1,5 cm possuem acabamento chanfrado na proporção de 1:2?

Sim Não Não é o caso

4.0 PORTAS E ABERTURAS (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 5.0)

Identifique: _____

4.1 Maçanetas: Todas as maçanetas são do tipo alavanca?

Sim Não Não é o caso

4.1.1 Estão a uma altura entre 0,90 m e 1,10 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.2 Puxador: Todas as portas de sanitários, vestiários e quartos acessíveis possuem puxador horizontal?

Sim Não Não é o caso

4.2.1 Está a uma altura de 0,90 m de eixo a piso?

Sim Não Não é o caso

4.2.2 O comprimento é igual à metade da largura da porta?

Sim Não Não é o caso

4.3 Visores: Os visores das portas do tipo vaivém possuem altura inferior iniciando entre 0,40 m e 0,90 m?

Sim Não Não é o caso

4.4 Possuem altura superior no mínimo a 1,50 m do piso acabado?

Sim Não Não é o caso

4.5 Possuem largura mínima de 0,20 m?

Sim Não Não é o caso

4.6 As portas dos ambientes comuns, como sanitários, salas de aula, saídas de emergência e outros, possuem sinalização visual e tátil?

Sim Não Não é o caso

5.0 RAMPA (veja informações complementares nas diretrizes do Manual de Instruções Técnicas, item 6.0)

Identifique: _____

5.1 A inclinação transversal máxima da rampa é de 2% em rampas internas e 3% em rampas externas?

Sim Não Não é o caso

5.2.1 Corrimão: Possui seção circular entre 3,0 cm e 4,5 cm?

Sim Não Não é o caso

5.2.2 Permite passagem contínua da mão?

Sim Não Não é o caso