

Acessibilidade em espaços públicos patrimônio da humanidade: diagnóstico da praça São Francisco em São Cristóvão, SE

RESUMO

Este artigo analisa as condições de acessibilidade da Praça São Francisco, localizada em São Cristóvão (SE), reconhecida como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO desde 2010. O objetivo foi identificar as principais barreiras físicas e estruturais que comprometem a mobilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Entre os problemas constatados, destacam-se desníveis nas calçadas, ausência de rampas adequadas e pavimentação irregular, dificultando a segurança e autonomia dos usuários. A metodologia adotada incluiu revisão bibliográfica e pesquisa de campo, com levantamento fotográfico e observação das características arquitetônicas e urbanísticas do local. Os resultados apontam que as adaptações existentes são insuficientes e não atendem às normas de acessibilidade, como a NBR 9050. Além disso, as conexões da praça com outras áreas da cidade apresentam obstáculos adicionais, como a falta de calçadas contínuas e de pontos de descanso para pedestres, impactando tanto moradores quanto turistas. Conclui-se que São Cristóvão necessita de uma abordagem integrada para melhorar a acessibilidade, garantindo intervenções urbanas que respeitem seu patrimônio cultural sem comprometer o direito à mobilidade e inclusão social. A pesquisa reforça a necessidade da colaboração entre arquitetos, urbanistas, gestores públicos e a comunidade, visando um planejamento urbano sustentável.

PALAVRAS-CHAVE: Barreiras arquitetônicas, NBR 9050, Planejamento urbano, Patrimônio Cultural.

Millena Moreira Fontes

millena.fontes@gmail.com

Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão. Sergipe. Brasil.

Júlia França Marinho

julia.fmarinho@souunit.com.br

Universidade Tiradentes. Aracaju. Sergipe. Brasil.

Vivian Ribeiro Panta

vivian.ribeiro@souunit.com.br

Universidade Tiradentes. Aracaju. Sergipe. Brasil.

Maria José Nascimento Soares

marionaso@academico.ufs.br

Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão. Sergipe. Brasil.

1 INTRODUÇÃO

A acessibilidade em cidades históricas é um desafio que requer um equilíbrio entre a preservação do Patrimônio cultural e a garantia do acesso igualitário a todos os cidadãos. O centro histórico de São Cristóvão, localizado em Sergipe, é um exemplo importante desse contexto, pois, a Praça São Francisco foi reconhecida como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO no ano de 2010. Entretanto, a falta de acessibilidade nesses locais limita a participação e o desfrute total por parte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, dificultando a democratização do Patrimônio e o exercício do direito à cidade de todos os cidadãos. “É fundamental que todos tenham oportunidade de participar totalmente das atividades sociais, econômicas e culturais, não importando suas habilidades físicas, sensoriais e intelectuais” (SANTANA et. al., 2024, p.3). Assim sendo, este artigo discute um breve diagnóstico realizado na Praça São Francisco, em São Cristóvão, Sergipe a fim de auxiliar futuras pesquisas no campo da acessibilidade para propostas de rota acessível ou de políticas públicas, com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana e a inclusão de todos os cidadãos.

Segundo a NBR 9050, acessibilidade é “a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaços, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (ABNT, 2020, p. 2). A acessibilidade em espaços urbanos e a inclusão social são temas importantes, principalmente quando trata-se de cidades históricas que foram reconhecidas como Patrimônio da Humanidade. Estas cidades, ricas culturalmente, apresentam desafios para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, ao mesmo tempo em que há uma busca para preservar sua identidade histórica.

Em 2022, a Prefeitura de São Cristóvão promoveu uma palestra sobre a importância da temática com uma equipe multidisciplinar para pensar em possíveis caminhos (PREFEITURA DE SÃO CRISTÓVÃO, 2022). Neste projeto também estava presente a arquiteta e urbanista Larissa Scarano, a qual defendeu a tese sobre “Acessibilidade Em Sítios Históricos Urbanos: A Contribuição Da Sinalização Para Orientação Espacial” (SILVA, 2011). Todavia, até o momento a cidade de São Cristóvão se encontra sem um projeto ou planejamento definido sobre o assunto.

O estado atual da arte em acessibilidade em cidades históricas apresenta vários desafios para conciliar a preservação do Patrimônio edificado com a necessidade de garantir espaços urbanos que sejam acessíveis a todos. É perceptível que muitas cidades enfrentam dificuldades em adaptar suas estruturas arquitetônicas e urbanísticas para atender às demandas de inclusão. Elementos históricos, como escadas, ruas estreitas e calçadas irregulares, muitas vezes acabam tornando-se barreiras físicas para pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência (GEHRING e GEHRING, 2019; REIS, 2021). Ademais, o interesse pelo turismo cultural é crescente, recebendo visitantes de várias origens e locais. A organização Mundial do Turismo promove o Turismo Acessível, definido como uma forma dos usuários utilizarem os espaços de forma independente, com equidade, igualdade e dignidade, com oferta de produtos, serviços e ambientes turísticos projetados nas diretrizes do desenho universal (OMT, 2013).

Nesse viés, Santana et al. (2024) aplicaram indicadores de acessibilidade previamente desenvolvidos para turismo de sol e praia, adaptando-os ao contexto

do patrimônio edificado para indicar os principais desafios do turista acessível patrimonial também em São Cristóvão.

Além disso, destacamos sobre a temática da sustentabilidade urbana que tem crescido na agenda global, destacando-se o ODS 11 – cidades e comunidades sustentáveis. Essas iniciativas de sustentabilidade buscam prover o desenvolvimento de cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, fomentando a importância da acessibilidade como integrante do planejamento urbano. A falta de diretrizes específicas para a criação de trajetos acessíveis em cidades históricas é uma lacuna que necessita ser preenchida. É imprescindível desenvolver estratégias que levem em consideração as características e peculiaridades desses locais, bem como as normas e condutas de boas práticas de acessibilidade.

Destacam-se estudos realizados por Araújo (2020), Almeida (2018), Costa (2016), Ferreira (2011), Fontes (2016), Leite (2020), Gehring e Gehring (2019), Medeiro, Baungratz e Pires (2016), Silva (2021) e Reis (2021) como parte do arcabouço teórico-metodológico perpassando por temas sobre Sinalização para Orientação Espacial (SILVA, 2021), um estudo comparativo entre rotas da Itália e do Brasil (REIS, 2021), os desafios na adaptação de normativas (MEDEIROS, BAUNGRATZ e PIRES, 2016), da necessidade de políticas públicas sensíveis à acessibilidade aplicadas às cidades históricas (GEHRING e GEHRING, 2019), entre outros. Estes estudos apontam a necessidade de uma abordagem integrada que envolva a participação de diferentes atores, incluindo especialistas em acessibilidade, arquitetos, urbanistas, comunidades locais e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

A pesquisa realizada foi de caráter exploratório e abordagem qualitativa, estruturada em três etapas: revisão bibliográfica sobre acessibilidade em centros históricos e normativas nacionais; pesquisa de campo com levantamento fotográfico das características arquitetônicas e urbanísticas da praça; e análise dos dados para diagnóstico das principais barreiras à mobilidade. Por fim, este artigo é o produto final de um Programa Voluntário de Iniciação Científica.

2 CONTEXTUALIZANDO ACESSIBILIDADE

O reconhecimento e a promoção da diversidade nos espaços urbanos e arquitetônicos baseia-se na realização de projetos acessíveis e inclusivos. Tal efeito acontece de forma positiva, pois possibilita e condiciona o alcance e o entendimento para uso autônomos de informação, transportes, mobiliários, espaços entre outros (ABNT, 2020). Nessa perspectiva, é essencial entender a ligação entre deficiências e restrições, bem como as demandas individuais em face das barreiras espaciais, a fim de afirmar a inclusão em relação a todos os usuários (LEITE, 2020). Segundo o Decreto N° 5.296/04, designam-se pessoas com deficiência aquelas as quais possuem limitação ou incapacidade de desempenhar atividades, enquadradas em categorias de acordo com o quadro 1:

Quadro 1 - Deficiências e suas categorias

Subdivisão das deficiências em categorias	
Tipos de deficiência	Categoria
Física	Alteração completa ou parcial de segmento(s) do corpo humano, comprometendo a função física.
Auditiva	Perda parcial ou total de quarenta e um decibéis (dB) no mínimo.
Visual	Cegueira ou baixa visão, limitada por valores de acuidade visual preestabelecidos.
Mental	Atividade intelectual.
Múltipla	Associação de duas ou mais deficiências.

Fonte: Base de dados Brasil (2004), organizado pelas autoras.

É definido no mesmo decreto pessoa com mobilidade reduzida baseada no não enquadramento como pessoa com deficiência, mas por alguma causa, apresenta dificuldade de deslocamento, temporária ou permanentemente, aplicando-se também às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo (BRASIL, 2004).

O Brasil tem leis e conjuntos de normas específicas sobre acessibilidade, mas diversos problemas associados são frequentes. Vale salientar a desagregação entre deficiência e incapacidade, palavra genérica para limitações em atividades, denotando negativamente os pontos interacionais, pessoais e ambientais dos indivíduos (OMS, 2013). Em decorrência da suscetibilidade do corpo humano a deficiências e à mobilidade reduzida, os espaços devem estar preparados com a intenção de garantir segurança e independência à população. Lugares com rampa, mas com inclinação inadmissível para acesso; com sinalização por meio do piso tátil, mas fora dos contrastes recomendados são exemplos de projetos ineficazes.

Dessa maneira, é essencial o pensamento sobre deficiência conforme relaciona-se indivíduo e ambiente, o qual reavaliado necessita a detecção dos obstáculos construídos ou das limitações impostas e, em consequência, a transformação dele, para eliminar barreiras como também promover espaços acessíveis (LEITE, 2020). Qualquer obstáculo que limite acessar, circular seguramente, comunicar e outros considera-se barreiras, classificadas em barreiras urbanísticas, nas edificações, nos transportes e nas comunicações (BRASIL, 2004).

As diferenças entre as pessoas são respeitadas ao projetar pensando em todos os usuários por meio do desenho universal, considerando ambientes tal como edificações com acesso mediante rampas principalmente, adotando sinalização objetiva e clara, mobiliários adaptáveis. Isso ocorre porque qualquer usuário poderá utilizar o espaço integralmente sem dependência da sua lateralidade, altura, entre outras particularidades pessoais, diferente dos espaços projetados para um modelo específico, impondo barreiras para outros tipos de usuários, excluindo-os, e resultando em ineficiência. Desse modo, ao aplicar os princípios da acessibilidade espacial conjuntamente com o conceito universal consegue-se como produto lugares bastante acessíveis, privados de intervenções necessárias e de adequações direcionadas especificamente para as deficiências (LEITE, 2020). Segundo Carletto e Cambiaghi (2007), há sete princípios do desenho universal, que se referem a usos igualitário, adaptável, óbvio, conhecido, seguro, sem esforço e abrangente.

Por muito tempo, os dois campos (da preservação do Patrimônio cultural com o direito de acesso universal) evoluíram separadamente – no Brasil, por exemplo, a primeira norma de acessibilidade (NBR 9050) surgiu em 1985, mas somente em 2003 o IPHAN emitiu diretrizes específicas para acessibilidade em bens tombados. Santana et. al. (2024, pp.5-6) salienta que:

O Decreto nº 5.296 (Brasil, 2004) determina que programas de desenvolvimento urbano devem incorporar ações para eliminar barreiras arquitetônicas e urbanísticas, garantindo a acessibilidade nos transportes, na comunicação e na informação, porém, as medidas adotadas na promoção da acessibilidade em bens culturais imóveis devem seguir também as diretrizes da Instrução Normativa nº 1 do IPHAN (2003). Conforme esta normativa, visando evitar a descaracterização do bem cultural, as intervenções de acessibilidade precisam ser compatíveis com a preservação do imóvel e seguir as diretrizes da Lei nº 10.098 (Brasil, 2000) e da NBR 9050 (2021) e, em sítios históricos tombados, os projetos precisam de aprovação prévia pelo IPHAN (2014).

Os centros históricos possuem ruas estreitas, ladeiras íngremes, calçamentos irregulares e edifícios antigos sem rampas ou elevadores, o que dificulta a mobilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Gehring e Gehring (2019) afirmam que são feitas adaptações parciais e pontuais (Figura 01), que permitem acesso apenas a alguns locais (às vezes nem os mais importantes) e geralmente exigem auxílio de terceiros, falhando em oferecer autonomia plena ao visitante.

Figura 01 – Intervenção no centro histórico de São Luís (MA)



Fonte: Moura (2024).

Atualmente, a NBR 9050 (2021) define o termo rota acessível como trajeto sinalizado, desobstruído e contínuo o qual conecta ambientes externos ou internos e espaços de maneira autônoma e segura a todos, incorporado por faixas de travessia, corredores, escadas, rampas, entre outros. Cabe destacar a importância da sinalização atribuída não só pelo reconhecimento do trajeto acessível como também pelo entendimento da disposição espacial da cidade, dentro e fora dos ambientes. Analogamente à importância da sinalização, nas áreas externas, as

interações acontecem mais diretamente na calçada, considerando seus equipamentos, vegetação, faixas de serviço, faixas de acesso para fornecer bem-estar aos transeuntes e proceder a acessibilidade do local. Ademais, há a possibilidade de adequar as vagas de estacionamento oferecendo mais vagas preferenciais e exclusivas próximas a entradas e passeios e os pontos de ônibus, a título de exemplo, ponderando medidas maiores para eles, estes com comunicações alternativas e mapas disponíveis, também constituem adequações propícias a um trajeto acessível (LEITE, 2020). Assim, é importante a busca pela acessibilidade, pois atende à diversidade humana na qual estão todos inseridos.

3 ACESSIBILIDADE EM ESPAÇOS PÚBLICOS COMO META DA ODS11

As praças são espaços públicos contribuintes da vida e do cenário das cidades. São espaços comuns historicamente no ambiente urbano e importantes para a convivência da sociedade, que precisam ser acessíveis universalmente e protegidas, a fim de serem frequentadas também pelas gerações futuras. As demandas a respeito da acessibilidade no espaço público estão relacionadas à urbanização sustentável (GEHRING e GEHRING, 2019). De acordo com o Relatório de Brundtland, também conhecido como Nosso Futuro Comum, publicado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, a sustentabilidade busca satisfazer tanto as necessidades da presente geração quanto da futura (ONU, 1987). Dessa forma, é vista a importância da Praça São Francisco em São Cristóvão, Sergipe e a necessidade de torná-la acessível e preservada.

Em 2010, a ISO 26000 foi publicada tratando Diretrizes sobre Responsabilidade Social, cujo objetivo seria a contribuição para o desenvolvimento sustentável mundialmente (ABNT, 2010). De maneira análoga, em 2015, um plano global foi adotado pelas Nações Unidas, a Agenda 2030, composta pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, um conjunto de 17 objetivos e 169 metas para alcance até 2030 pelos 193 países membros da ONU. Efetivamente, em meio às orientações rumo à garantia do desenvolvimento sustentável das nações, a acessibilidade foi integrada na meta da ODS 11. Conforme objetivo da ONU, cidades e comunidades sustentáveis compreendem tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis (ONU, 2015). Embora tenham atividades implementadas no nordeste do Brasil, em Sergipe ainda não foram registradas intervenções relevantes, ou seja, trabalhar a necessidade da acessibilidade em São Cristóvão compõe mais um passo para alcançar os ODS no Brasil. Assim, evidencia-se a discussão sobre tratar os espaços públicos históricos de forma não engessada, questão importante referente ao desenvolvimento sustentável e ligada à sobrevivência da cidade (GEHRING e GEHRING, 2019).

4 OS DESAFIOS NA ADAPTAÇÃO DE CIDADES HISTÓRICAS - A CIDADE DE OURO PRETO E A PRAÇA TIRADENTES

Cidades coloniais como Ouro Preto e Salvador possuem relevo acidentado (morros, escadarias) e calçamento de pedras irregulares, o que dificulta a implantação de rotas acessíveis contínuas. A preservação do calçamento original muitas vezes é usada como justificativa para a falta de adaptações no passeio público. Apesar disso, em Tiradentes (MG), por exemplo, o calçamento foi alterado nos anos 1950, mostrando que intervenções acontecem ao longo do tempo como comprova Cruz (2017). Portanto, o desafio é como adaptar, e não se adaptar. Soluções técnicas existem – desde pisos nivelados entre paralelepípedos (Figura 01) até rampas discretas e elevadores internos – mas exigem planejamento interdisciplinar, envolvendo arquitetos de restauro, engenheiros e especialistas em acessibilidade. A ausência de exemplos e diretrizes bem definidas representou um entrave no passado; contudo, hoje há referências acumuladas de projetos bem-sucedidos que conciliam conservação e inclusão.

Segundo Jayme (2018, p. 2), “Ouro Preto é uma cidade histórica de importância de nível mundial. A morfologia do seu tecido urbano remonta às cidades de origem portuguesa.” Assim, Ouro Preto é conhecida como uma cidade brasileira detentora de um conjunto urbano de grande valor cultural, estando localizado no estado de Minas Gerais, que se encontra na Região Sudeste do Brasil (Jayme, 2018). A cidade foi fundada por volta de 1698, por Antônio Dias de Oliveira, Coronel Tomás Lopes de Camargo e Padre João de Faria Filho, com sua origem ligada ao antigo arraial do Padre Faria. Desta maneira, após a junção de vários arraiais, em 1711 Ouro Preto - anteriormente chamada de Vila Rica - é elevada à categoria de vila. Nove anos depois, em 1720, foi escolhida para ser a nova capital da então capitania de Minas Gerais. E, após a Independência do Brasil, em 1823, Vila Rica recebe o título conferido por D. Pedro I do Brasil de Imperial Cidade, o que a tornou oficialmente a capital da agora então província de Minas Gerais, e passa a ser nomeada como Imperial Cidade de Ouro Preto. Assim, Ouro Preto foi capital da província e do estado até 1897 (PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO, s.d.).

Além disso, Ouro Preto foi uma das primeiras cidades brasileiras tombadas pelo IPHAN, em 1938, e foi a primeira cidade a ter recebido o título de Patrimônio Mundial, conferido pela UNESCO no ano 1980. As características de Ouro Preto resultam do fato de a cidade possuir um sítio urbano bem preservado e com poucas alterações em relação à sua configuração original.

A Praça Tiradentes está localizada no centro da cidade e é a principal via de acesso, além de ser um dos principais pontos turísticos, a Câmara Municipal, o Museu da Inconfidência, a Escola de Minas e pontos comerciais diversos estão localizados na praça (NUNES, 2019). Antes conhecida como Morro de Santa Quitéria, transformou-se em praça para sediar o centro administrativo da Vila Rica. Nesse espaço, foram edificadas a Casa de Câmara e Cadeia, além do Pelourinho, símbolos da autoridade colonial na época. (COSTA, 2016). Desta maneira, o então Morro de Santa Quitéria foi responsável por unificar os principais arraiais que existiam naquela região no período colonial, tornando-os Vilas. Além disso, ficou conhecido também como Praça da Independência no séc. XIX, e em 1894 ficou oficialmente conhecida como Praça Tiradentes, quando ocorreu a inauguração do

monumento à Joaquim José da Silva Xavier, mártir da Inconfidência Mineira, o Tiradentes.

A Praça Tiradentes está presente no cotidiano dos mineiros, e de acordo com Costa (2016) é possível citar alguns dos fatores que fazem com que a Praça mantenha um fluxo constante, como as linhas de táxi e ônibus que circulam normalmente pelo espaço com horários e pontos fixos para atender a população, além disso, a Praça também é responsável por o local onde eventos culturais são realizados, como o aniversário de Ouro Preto, comemoração do 21 de abril, entre outros, por ser um grande ponto turístico, funcionando como um ponto de partida e de entrada para turistas.

Dessa maneira, Vieira (2018) cita um diagnóstico realizado pelo IPHAN apontou problemas como calçadas muito estreitas, ausência de sinalização adequada, carga e descarga sem a correta sinalização, trânsito de veículos pesados em áreas que são Patrimônio, congestionamento de veículos e necessidade de melhoria nos transportes públicos, ressaltando déficits na mobilidade urbana. Ainda, Vieira (2018) ressalta que a Praça Tiradentes se tornou um espaço de grande circulação e de estacionamento de táxis, ônibus e até mesmo veículos de carga.

Assim, foi realizada a proposta de uma implantação de calçadas mais largas e definir os espaços para a circulação de pedestres e veículos, ainda, segundo o Caderno de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos do IPHAN, algumas das propostas que mais destacam-se são: qualificação dos espaços e vias públicas, a elaboração e implementação de Novo Plano de Circulação, com foco no ordenamento do sistema viário, dando prioridade para o deslocamento do pedestre (Figura 02), estabelecimento de nova política de estacionamentos, com foco nos moradores e usuários do núcleo histórico e a inclusão de infraestrutura de transporte de pessoas e mercadorias por meio de planos inclinados, elevadores, escadas rolantes, com foco na acessibilidade, turismo e reapropriação cultural (Vieira, 2018).

Figura 02 - Congestionamento de veículos na Praça Tiradentes



Proposta para a Praça Tiradentes. 2012. Acervo: Iphan.



Praça Tiradentes. 2012. Acervo: Iphan.



Proposta de melhoria urbanística da Praça Tiradentes (simulação sobre foto). 2012. Acervo: Iphan.

Fonte: Vieira (2018, p.59).

É importante destacar que a revitalização na Rua São José não foi bem recebida por alguns cidadãos, pois uma parte defendia a cidade tal qual como ela se encontrava, exigindo que as modificações não fossem realizadas. Esta parcela da população defendia a preservação da imagem urbana e a manutenção dos lugares de estacionamento (Vieira, 2018). Com a relutância de uma parcela da população, foram realizadas apenas algumas intervenções pontuais (ver Figura 03).

Figura 03 – Após a revitalização, calçadas alargadas e realocação de estacionamento.



Fonte: Vieira (2018, p.62).

É importante analisar que cada cidadão que desfruta daquele espaço possui motivações próprias e diversas, e que podem acabar vendo a implementação de elementos que tragam a acessibilidade como um entrave para seus próprios benefícios. Assim, também é necessária a conscientização e a educação patrimonial para com a população para que assim todos consigam apreender de forma holística essas intervenções.

5 A CIDADE DE SÃO CRISTÓVÃO E A PRAÇA SÃO FRANCISCO

A Cidade de São Cristóvão, situada em Sergipe, é caracterizada por possuir um rico Patrimônio, fundada em 1590, sendo uma das cidades mais antigas do Brasil e que desempenhou um papel importante na história regional de Sergipe, já que era a antiga capital do Estado (UNESCO, 2010). No centro histórico está localizada a Praça São Francisco (Figura 04), simbolizando um dos centros culturais e arquitetônicos do tempo do Brasil colonial. Na Praça São Francisco é possível perceber um exemplo do que era o urbanismo hispano-português, e o seu entorno é composto por uma série de edifícios compostos por:

por ordens religiosas católicas que se estabeleceram na cidade ao longo dos séculos, Abadia e Barroco (2012) alistaram: as ordens dos Jesuítas (1597), Capuchinhos (1603), Carmelitas (aprox. 1619), Beneditinos (1693) e os Franciscanos, que não apenas construíram seus conventos, mas também se tornaram proprietários de terras, gado e engenhos na região (Fontes e Santos, 2024, pp.7-8).

Figura 04 - Vista aérea da Praça São Francisco e suas principais edificações.



Fonte: Texeira da Silva (2019, p.246).

Durante o período colonial, a praça servia como o centro administrativo e comercial de Sergipe, dando ênfase à influência da Igreja Católica e a presença das ordens religiosas daquela época, como os franciscanos, que desempenharam um papel importante no desenvolvimento da cidade (Figura 05). Segundo Ferreira

(2012), “a arquitetura do convento e da Igreja de São Francisco reflete a estética barroca e o padrão arquitetônico dos conventos portugueses do século XVII”. Sousa e Silva (2010) afirmam que a praça “foi planejada para ser um espaço de encontro e celebração, refletindo as práticas urbanísticas e sociais do período colonial.” Assim, durante este período no Brasil, a praça era responsável por conter mercados, realizar eventos religiosos e cívicos.

Figura 05 – Fachada principal do conjunto arquitetônico do Convento de São Francisco.

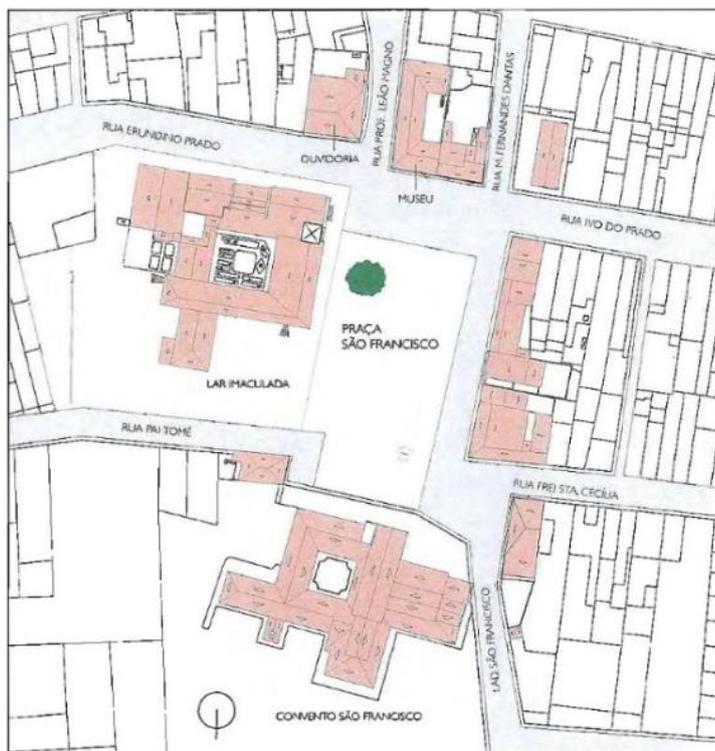


Fonte: UNESCO (2010, p.105).

A Praça São Francisco possui uma configuração retangular, cercada por edifícios históricos com características barrocas. O layout da praça segue o modelo característico um “marco referencial da arquitetura religiosa europeia adaptada aos trópicos, destacando-se por sua semelhança com a tradicional Plaza Mayor espanhola, tornando-se um registro autêntico de um fenômeno urbano singular na história brasileira” (FONTES e SANTOS, 2024, p.13).

É preciso reparar que, os edifícios que fazem parte do conjunto da praça não são dispostos apenas de forma funcional, mas também simbólica (Figura 06). A Igreja de São Francisco, o Convento de São Francisco e o Palácio Provincial, juntos, formam um conjunto arquitetônico que mostram as características religiosas e administrativas de São Cristóvão. De acordo com Almeida (2016), “a configuração da praça foi concebida para refletir a hierarquia e a centralidade do poder religioso e administrativo na época colonial.”

Figura 06 – Fachada principal do conjunto arquitetônico do Convento de São Francisco.



Fonte: UNESCO (2010, p.5).

O tombamento da Praça São Francisco foi formalizado no ano de 1939, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que possui a finalidade de proteger e preservar a nível federal, todo o Patrimônio cultural reconhecido. Segundo a Resolução nº 15, publicada pelo IPHAN, “a Praça São Francisco é considerada um bem de valor inestimável para a história e a cultura brasileira, representando um exemplo único da urbanização colonial e da arquitetura barroca no Brasil” (IPHAN, 1939).

A área de tombamento de São Cristóvão é estrategicamente delimitada para proteger não apenas os edifícios mais vistosos, mas também todo o contexto urbanístico que compõem o centro de São Cristóvão (Figura 07).

Figura 07 – Mapa da Praça São Francisco com destaque ao conjunto tombado



Fonte: Santana et.al. (2024, p.10).

Desta maneira, a área tombada de São Cristóvão inclui a “própria praça (01), a Capela da Ordem Terceira e Museu de Arte Sacra (02), a Igreja e Convento de São Francisco (03), a Santa Casa de Misericórdia e Igreja da Misericórdia (04), o Museu de Sergipe (05, ver Figura 07) – Antigo Palácio Provincial – e a Casa das Culturas Populares Zeca de Noberto (06)” (Santana et. al., 2024, p.10). As ruas adjacentes a Praça São Francisco, como a Rua São Francisco e a Rua da Venerável Ordem Terceira, estão presentes na área de tombamento da cidade de São Cristóvão. Essas ruas são caracterizadas por continuarem com o seu traçado original e por estarem rodeadas ainda com edifícios históricos (Figura 08).

Figura 08 – Vista da Praça São Francisco em direção ao Museu de Sergipe



Fonte: Prefeitura de São Cristóvão (2023).

Figura 09 – Área de Tombamento, São Cristóvão – SE.



Fonte: IPHAN, s.d.

5.1 Influência da praça São Francisco para os cidadãos são-cristóvenses

A cidade de São Cristóvão é um marco histórico do Estado de Sergipe (apelidada de Cidade Mãe pela Lei nº 8.824/2021), cujo espaço físico contempla a Praça São Francisco que em 2010 foi chancelada a Patrimônio da Humanidade ou Patrimônio Mundial da UNESCO (DANTAS, 2014; PREFEITURA DE SÃO CRISTÓVÃO, 2023). Segundo Dantas (2014, p.16) “o principal argumento que endossou a candidatura da Praça São Francisco a Patrimônio mundial foi o fato que a mesma foi construída quando os reinos de Portugal e Espanha se encontravam unidos, período denominado de União Ibérica (1580- 1640).” Desta maneira, a Praça São Francisco, em suas representações, demonstra de um modelo de construção baseada no código filipino de urbanização, fazendo com que possua característica tanto portuguesa como espanhola.

Com relação a influência que todo o conjunto urbanístico tombado da cidade de São Cristóvão representa para os seus moradores, Dantas (2014, p.16) complementa:

A Praça São Francisco se apresenta com grande importância para o processo de formação da identidade dos moradores de São Cristóvão. Dentre os moradores mais antigos existem as recordações dos eventos que já vivenciaram nesse espaço, a exemplo das missas, coretos, posições, os encontros marcados, os passeios que deram origem a muitos casais que se conheceram e curtiram juntos os eventos culturais realizados na praça. Ou seja, muitos são os moradores que de alguma maneira têm passagens da vida relacionadas as vivências no espaço da mesma.

O turismo cultural pode proporcionar benefícios à comunidade local, incentivando a população a preservar o Patrimônio e manter vivas suas tradições. Essa dinâmica fortalece o engajamento dos moradores e promove maior colaboração entre a comunidade e os profissionais que atuam na exploração dos atrativos locais, possibilitando a geração de recursos voltados à conservação dos bens patrimoniais para as próximas gerações (Dantas, 2014; Palma, 2006). Nos espaços urbanos, o turismo impulsiona iniciativas e projetos de revitalização que o inserem na dinâmica contemporânea. Além disso, contribui para ampliar a conscientização dos residentes acerca da relevância da história, da cultura e das tradições como elementos fundamentais para a reafirmação da identidade local.

Porém, não apenas em São Cristóvão, mas em tantas outras cidades históricas é preciso capacitar a cidade para receber turistas e treinar aqueles que trabalham nas áreas que envolvam apresentar a cidade, como guias turísticos, restaurante temáticos e outros. É importante fazer com que a população esteja integrada a cidade e fazê-los entender como a cidade pode contribuir com a vida de seus moradores.

5.2 Breve diagnóstico sobre a praça São Francisco

A Praça foi analisada por meio de uma visita de campo, considerando as questões debatidas aqui anteriormente, bem como outras apreciações relevantes conforme as pesquisadoras puderam observar. A observação foi feita no perímetro da Praça São Francisco e inclusive nas vias adjacentes, área com concentração de moradores e turistas. A chegada à Praça é possibilitada de ônibus (saindo de Aracaju o 307 - São Cristóvão / Zona Oeste) até a cidade baixa necessitando de um trecho a pé até a cidade alta (ver Figuras 10, 11 e 12), ou por veículo particular, táxi ou lotação, considerando ainda que nem todos os veículos param nas adjacências do local.

Figuras 10, 11 e 12 – Chegada a Cidade Mãe por transporte público de Aracaju. À esquerda, trajeto a pé saindo do ponto de ônibus, uma subida íngreme até a Praça São Francisco.



Fonte: Google maps (2022); acima e à direita, acervo particular das autoras, 2024.

Apesar da subida ser asfaltada, o trajeto inclinado tem distância considerável, são cento e oitenta metros entre a praça Lourival Batista (ver Figura 10) e a praça São Francisco, sem lugares de repouso, nem ao menos um passeio adequado para melhorar o deslocamento das pessoas (Figura 13). No percurso, as pessoas sofrem

em diversas situações ao andar até a região, sendo obrigadas a usar o espaço da rua pela inexistência das calçadas. Há também presença de degraus inapropriados, inseguros ao fluxo de pessoas, para acessar a praça (Figura 14).

Figuras 13 e 14 - Ausência de passeio adequado e rua estreita, a Rua Mamede Fernandes Dantas dá acesso à Praça São Francisco para quem chega via transporte público. À direita, essa escada dá “acesso” à Praça São Francisco.



Fonte: Acervo particular, 2024.

A praça possui alguns locais improvisados para estacionamento, mas não conta com vagas de veículos exclusivo para pessoa com mais de sessenta anos ou deficiência, conforme recomenda a NBR 9050 (ABNT, 2021), a maioria fica estacionado de forma espontânea em orientação perpendicular à rua, ou seja, de modo impróprio e inacessível para embarque e desembarque (Figura 15). Os desníveis das vias e calçadas também diminuem a autonomia e segurança ao embarcar e desembarcar, dificuldade aplicada ao acesso por qualquer transporte.

Figura 15 – Se todos resolverem ocupar o lado direito da Figura, criar-se-ia uma barreira de acesso ao espaço público.



Fonte: Acervo particular, 2024.

Percebeu-se também que, já houve intervenções em 2010 no pavimento histórico para implementação da iluminação e rede elétrica e telefônica subterrânea, que inclusive não houve o cuidado com a perfuração da sinalização podendo ser vista nas Figuras 16 e 17.

Figuras 16 e 17 – À esquerda, acesso principal a Igreja de São Francisco, notam-se degraus na entrada, e a diferenciação de cor e material entre o pavimento antigo e a intervenção com as luminárias. À direita, a placa que indica o projeto de 2010 durante o Governo de Marcelo Déda, a perfuração dessa e outras placas de sinalização (poucas, ver Figuras 18, 19 e 20) foram feitas de forma sem cuidado com o Patrimônio.



Fonte: Acervo particular, 2024.

Figuras 18, 19 e 20 – O desleixo com o Patrimônio – com a pavimentação, a sinalização sem adaptação a Braille ou QRcode com possibilidade de ouvir o texto escrito. É importante destacar que nem todas as edificações estão sinalizadas.



Fonte: Acervo particular, 2024.

Com relação à caminhabilidade, foi associada a adequação da calçada e seu estado no decorrer do percurso, que deveria ser seguro e garantir autonomia ao usuário. A praça possui calçamento de pedras irregulares, desfavorável ao caminhar, por causa do assentamento das chamadas lajes de pedra. O contexto é agravado sem a gestão adequada, comportando a manutenção na calçada, criando barreiras ao fluxo dos pedestres. As diferenças de níveis entre a rua, a praça e da praça as edificações também afetam a segurança dos indivíduos de forma autônoma. A fim de resolver esses pontos, algumas passagens possuem rampas, mesmo que executadas de forma inadequada (Figuras 21 e 22). Verifica-se uma descontinuidade de itens acessíveis colocados na localidade, concedendo uma

sensação enganosa do lugar ter acessibilidade e cumprir com as suas atribuições. Cria-se, ao contrário, situações podendo dificultar a apreensão dos indivíduos com ou sem deficiência ou mobilidade reduzida, transformando mais o lugar em arriscado, conforme as Figuras 21, 22 e 23, gerando uma suposta provisão acessível.

Figuras 21, 22 e 23 – À esquerda, sinalização da Rampa de acessibilidade apagada e obstáculos no percurso. À direita, paralelepípedos e desníveis ao redor da Praça São Francisco. Logo abaixo, Presença de desnivelamento considerável entre calçada e faixa de pedestres, barreira e piso tátil desadequado à NBR 9050/2021.



Fonte: Acervo particular, 2024.

De forma sucinta, o trajeto ao redor da praça São Francisco não possui piso tátil, nem integra outras adaptações, itens e tecnologias assistivas para ajudar ou favorecer a utilização do lugar por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Assim, nas fotografias levantadas até então, pode-se perceber a necessidade de um projeto interdisciplinar de intervenção no Patrimônio para que todos possam usufruir de forma mais justa.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo analisou os desafios da acessibilidade na Praça São Francisco, situada no centro histórico de São Cristóvão e reconhecida como Patrimônio da Humanidade em 2010 pela UNESCO. O diagnóstico revelou a existência de múltiplas barreiras físicas e estruturais que comprometem a inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Entre os principais problemas identificados, destacam-se a ausência de estacionamentos acessíveis, desníveis nas calçadas, falta de sinalização apropriada, rampas mal executadas e irregularidades no calçamento, fatores que dificultam a mobilidade e comprometem a segurança dos usuários. Além disso, a precariedade das conexões entre a praça e outras áreas da cidade – como a falta de calçadas contínuas e pontos de descanso – agrava o cenário de exclusão, impactando não apenas os moradores, mas também os visitantes e turistas.

É importante refletir sobre o planejamento a fim de promover espaços acessíveis, projetados a partir dos princípios do desenho universal, não apenas utilizando vagamente estas definições para supostas adaptações. A sinalização e conservação dos pavimentos, por exemplo, podem ser considerados a partir da NBR 9050 (2021), possibilitando perspectivas para a elaboração de rota acessível. Assim, é fundamental a inclusão por meio da acessibilidade, desconstruindo barreiras e projetando com base no desenho universal, entendendo e atendendo as necessidades de todas as pessoas, para viabilizar e favorecer o alcance a lugares históricos, permitindo participar e conhecer, para tornar o acesso progressivamente generalizado, a fim de proporcionar sustentabilidade para as cidades e para a Praça São Francisco.

O estudo evidenciou que, apesar de algumas tentativas de adaptação, a acessibilidade na praça ainda é insuficiente, criando um ambiente que pode ser mais perigoso do que acolhedor. Assim, faz-se necessária uma reestruturação que considere não apenas a preservação do valor histórico da área, mas também o seu potencial inclusivo, promovendo intervenções que garantam a mobilidade urbana acessível e sustentável, conforme o princípio do desenho universal. O diagnóstico da acessibilidade na Praça São Francisco pode ser o ponto de partida para futuros desdobramentos de outras pesquisas ou políticas públicas. Uma das possíveis continuidades seria o desenvolvimento de um projeto de intervenção prática, criando diretrizes para a implementação de rotas acessíveis e propondo melhorias específicas na infraestrutura da praça e de seu entorno.

Essa continuidade poderia resultar em parcerias com universidades, centros de pesquisa ou órgãos públicos dedicados ao Patrimônio, promovendo a replicação de boas práticas em diferentes locais, contribuindo para o fortalecimento das agendas de sustentabilidade e inclusão social, conforme o ODS 11. Destaca-se também a importância da conscientização e educação patrimonial

da sociedade sobre a acessibilidade e a diversidade humana, buscando uma mudança cultural em relação à inclusão.

Accessibility in public spaces designated as world heritage sites: diagnosis of São Francisco square in São Cristóvão, SE

ABSTRACT

This article analyzes the accessibility conditions of São Francisco Square, located in São Cristóvão (SE), which has been recognized as a World Heritage Site by UNESCO since 2010. The objective was to identify the main physical and structural barriers that hinder the mobility of people with disabilities or reduced mobility. Among the issues identified are uneven sidewalks, lack of adequate ramps, and irregular paving, compromising users' safety and autonomy. The methodology included a literature review and field research, featuring photographic surveys and observations of the site's architectural and urban characteristics. The results indicate that existing adaptations are insufficient and do not fully comply with accessibility standards, such as NBR 9050. Furthermore, the connections between the square and other areas of the city present additional obstacles, such as the lack of continuous sidewalks and rest areas for pedestrians, affecting both residents and tourists. It is concluded that São Cristóvão requires an integrated approach to improve accessibility, ensuring urban interventions that respect its cultural heritage while upholding the right to mobility and social inclusion. The study emphasizes the importance of collaboration among architects, urban planners, public administrators, and the community to achieve sustainable urban planning.

KEYWORDS: Architectural barriers, Cultural heritage, NBR 9050, Urban planning.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Danillo Cruz de. Acessibilidade no Campuslar-Ufs: Proposta de Rota Acessível e de adequação do Campus. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Sergipe. Laranjeiras, p.149. 2018.

ARAÚJO, Cláudio Gabriel Soares. Avaliação da acessibilidade nos espaços públicos destinados ao turismo na cidade de São Borja/Rs. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) Universidade Federal do Pampa. São Borja, p.185. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 9050:2021- Norma de Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Disponível em: https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf - Acesso: em 12 jul. 2023.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Superintendência de Sergipe: Patrimônio Mundial. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/superintendencias/sergipe/patrimonio-mundial>. Acesso em: 01 set. 2024.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Praça São Francisco, em São Cristóvão (SE). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/43>. Acesso em: 01 set. 2024.

COSTA, R. K. Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, 2016. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1843/MMMD-AMPQ5Q> Acesso em: 10 jul. 2023.

DANTAS, Jennifer Daiane Marques Melo Dantas. Percepção dos moradores da cidade de São Cristóvão/SE sobre a elevação da Praça São Francisco a patrimônio cultural da humanidade. 2014. 106 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arqueologia) -Departamento de Arqueologia, Campus de Laranjeiras, Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, 2014.

DIÁRIO DO TURISMO. São Cristóvão (SE): Patrimônio Histórico da Humanidade Nordeste. Disponível em: <https://diariodoturismo.com.br/sao-cristovao-se-patrimonio-historico-da-humanidade-nordestina/>. Acesso em: 08 set. 2024.

FERREIRA, O. L. Patrimônio cultural e acessibilidade - As Intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005. Brasília, 2011. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/9381/3/2011_OscarLuisFerreira.pdf Acesso: 12 jul. 2023.

FONTES, Elaine Souza Santos. Acessibilidade do Cadeirante: O caso da praça Tobias Barreto – Aracaju/Se. Monografia (Licenciatura em Educação Física) - Departamento de Educação Física da Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, p.73. 2016.

FONTES, Millena Moreira; SANTOS, Núbia Dias dos. A CONSTRUÇÃO DA IMAGEM DA PRAÇA SÃO FRANCISCO EM SÃO CRISTÓVÃO, SERGIPE APÓS CHANCELA DE PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE. In: Anais do ArquiMemória 6: Encontro Internacional sobre Preservação do Patrimônio Edificado. Anais...Salvador(BA) SENAI CIMATEC, 2024. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/arquimemoria6/933187-a-construcao-da-imagem-da-praca-sao-francisco-em-sao-cristovao-sergipe-apos-chancela-de-patrimonio-da-humanidade/> Acesso em: 28/02/2025.

GEHRING, Julio G.; GEHRING, Antonieta. B. A ACESSIBILIDADE NAS CIDADES HISTÓRICAS. Revista Projetar - Projeto e Percepção do Ambiente, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 100–110, 2019. DOI: 10.21680/2448-296X.2019v4n1ID17043. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/revprojetar/article/view/17043> Acesso em: 12 jul. 2023.

G1. São Cristóvão: rota turística com belezas naturais, culinária e muita história. Disponível em: <https://g1.globo.com/se/sergipe/especial-publicitario/prefeitura-de-sao-cristovao/melhorias-na-cidade-mae/noticia/2023/11/09/sao-cristovao-rota-turistica-com-belezas-naturais-culinaria-e-muita-historia.ghtml>. Acesso em: 11 set. 2024.

JAYME, Marisa Ferrareto. O desafio contemporâneo da acessibilidade em sítios históricos: o caso das escadarias na cidade de Ouro Preto – MG. 2018. 83 f. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Minas, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2018.

LEITE, Victória Oliveira Santos. Acessibilidade Em Espaços Urbanos: Proposta De Rota Acessível No Centro Histórico De Aracaju. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe. Laranjeiras, p. 105. 2020.

MEDEIROS, C.F.; BAUNGRATZ, L.; PIRES, R.P. Os Desafios Na Adaptação De Normativas Quanto À Acessibilidade E Mobilidade Urbana Diante Das Preexistências Arquitetônicas - O Centro Histórico Tombado De Laguna/Sc. In: 7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, 2016, Maceió. Disponível em: <https://fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%203%20-%20Mobilidade%20e%20Transportes/Paper1410.pdf> Acesso em: 10 jul. 2023.

MOURA, Allane Lima de. Compatibilização entre acessibilidade e preservação do patrimônio cultural tombado Conteúdo Jurídico. Brasília-DF: 23 mar 2021, 04:53. Disponível em: <https://conteudojuridico.com.br/consulta/artigos/56284/compatibilizacao-entre-acessibilidade-e-preservao-do-patrimnio-cultural-tombado> Acesso: Acesso em: 06 mar 2024.

NUNES, Felipe César. Turismo e acessibilidade na cidade histórica Ouro Preto: uma reflexão no espaço público patrimonial e acessibilidade. 2019. 51 f. Monografia (Graduação em Turismo) - Escola de Direito, Turismo e Museologia, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2019.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). Recommendations on accessible tourism. Madrid (Espanha): UNWTO, 2013. Disponível em: <https://www.unwto.org/accessibility> Acesso em: 10 jul. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CRISTÓVÃO. Prefeitura promove palestra sobre a importância da acessibilidade nas ruas da cidade. 2022. Disponível em: <https://publicacao.saocristovao.se.gov.br/post/prefeitura-promovepalestra-sobre-a-importancia-da-acessibilidade-nas-ruas-da-cidade> Acesso em: 10 jul. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CRISTÓVÃO. São Cristóvão, cidade mãe de Sergipe, completa 433 anos no domingo (1º). São Cristóvão, 29 nov. 2023. Disponível em: <https://www.saocristovao.se.gov.br/noticia/sao-cristovao-cidade-mae-de-sergipe-completa-433-anos-no-domingo-1o>. Acesso em: 1 mar. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO. História – ORIGENS. Alex Bohrer. S.d. Disponível em: <https://www.ouopreto.mg.gov.br/historia> Acesso em: 01 mar. 2025.

REIS, Rosana Santana dos. Rotas Acessíveis Em Sítios Culturais De Interesse Turístico No Brasil E Na Itália: normas, diretrizes e projetos. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia. Salvador, p. 447. 2021.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos. Brasília: Iphan, 2014. 120 p.

SANTANA, Waleska Diniz et al.. DESAFIOS DO TURISTA ACESSÍVEL PATRIMONIAL: INDICADORES DE ACESSIBILIDADE TURÍSTICA - ESTUDO DE CASO DE SÃO CRISTÓVÃO/SE. In: Anais do ArquiMemória 6: Encontro Internacional sobre Preservação do Patrimônio Edificado. Anais...Salvador (BA) SENAI CIMATEC, 2024. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/arquimemoria6/934265-desafios-do-turista-acessivel-patrimonial--indicadores-de-acessibilidade-turistica--estudo-de-caso-de-sao-cristo/> Acesso em: 28/02/2025

SILVA, Larissa Scarano Pereira Matos da. Acessibilidade Em Sítios Históricos Urbanos: A Contribuição Da Sinalização Para Orientação Espacial. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia. Salvador, p. 410. 2021.

SOUZA, Francieli Machado de; SANFELIZE, Gustavo Roesse; ZUCCHETTI, Dinora Tereza. O processo de inclusão de alunos com deficiência: ações elaboradas pela universidade. Revista Internacional de Educação Superior, Campinas, SP, v. 7, p. e021019, 2020. DOI: 10.20396/riesup.v7i0.8657649. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/riesup/article/view/8657649>. Acesso em: 14 ago. 2024.

VIEIRA, Adriana. Acessibilidade no espaço público patrimonial: análise de casos exemplares e recomendações de boas práticas. - Lisboa, 2018. Tese de Doutorado.

TEIXEIRA DA SILVA, Rafael Henrique. No caminho da poética geográfica: experiência e imaginação do patrimônio. Ateliê Geográfico 13, no. 2 (2019): 240-252. <https://doi.org/10.5216/ag.v13i2.54259>. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/54259> Acesso em: 20 maio 2024.

Recebido: 15 jun. 2025.

Aprovado: 20 ago. 2025.

DOI: 10.3895/rbpd.v14n2.20043

Como citar: FONTES, M. M.; MARINHO, J. F.; PANTA, V. R.; SOARES, M. J. N. Acessibilidade em espaços públicos patrimônio da humanidade: diagnóstico da praça São Francisco em São Cristóvão, SE. **R. Bras. Planej. Desenv.** Curitiba, v. 14, n. 03, p. 770-795, set./dez. 2025. Disponível em: <<https://periodicos.utfpr.edu.br/rbpd>>. Acesso em: XXX.

Correspondência:

Millena Moreira Fontes

Rosa Elze, São Cristóvão - SE

Direito autoral: Este artigo está licenciado sob os termos da Licença Creative Commons-Atribuição 4.0 Internacional.

