



**DEPARTAMENTO DA ÁREA DE SERVIÇOS
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO**

IVANETH APARECIDA DA CRUZ

**ACESSIBILIDADE E TURISMO NO CENTRO HISTÓRICO DE
CUIABÁ/MT: UMA ANÁLISE SOBRE O CALÇADÃO GALDINO
PIMENTEL E ENGENHEIRO RICARDO FRANCO**

CUIABÁ-MT

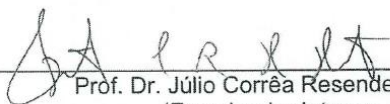
2020

FOLHA DE APROVAÇÃO**ACESSIBILIDADE E TURISMO NO CENTRO HISTÓRICO DE CUIABÁ/MT:
UMA ANÁLISE SOBRE O CALÇADÃO GALDINO PIMENTEL E
ENGENHEIRO RICARDO FRANCO**

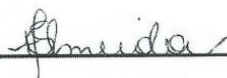
Artigo apresentado ao Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá - como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Ana Paula Bistaffa de Monlevade
(Orientadora – IFMT)



Prof. Dr. Júlio Corrêa Resende Dias Duarte
(Examinador Interno – IFMT)



Profa. Ma. Marcela de Almeida Silva
(Examinadora Interna - IFMT)

Data: 08/09/2020

Resultado: Aprovada

ACESSIBILIDADE E TURISMO NO CENTRO HISTÓRICO DE CUIABÁ/MT: UMA ANÁLISE SOBRE O CALÇADÃO GALDINO PIMENTEL E ENGENHEIRO RICARDO FRANCO

CRUZ, Ivaneth Aparecida da.¹

Orientadora: Prof^ª. Dra. MONLEVADE, Ana Paula Bistaffa de.²

Resumo

O Centro Histórico de Cuiabá, em especial a Rua Galdino Pimentel, a Rua Ricardo Franco e a Rua Pedro Celestino³, representa um marco histórico da fundação da capital e atualmente faz parte do dia a dia da população cuiabana através do seu comércio, bem como é um importante atrativo turístico para quem chega ao município, pois é um local tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) por sua importância histórica e cultural. Todavia, para bem receber aos visitantes e a comunidade local, o centro histórico deveria ser um ambiente acessível para qualquer cidadão, mas principalmente para aqueles que possuem alguma dificuldade de locomoção ou deficiência. O acesso adequado aos espaços públicos é um direito garantido em lei, pois permite autonomia aos seres humanos e participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições. Desta forma, o objetivo deste artigo é analisar os elementos que possibilitam condições de acessibilidade no Centro Histórico de Cuiabá, especificamente os calçadões da Galdino Pimentel e Engenheiro Ricardo Franco. O conhecimento prévio acerca do local auxiliou na escolha do objeto de estudo e a metodologia se concentrou em uma pesquisa qualitativa, descritiva e de campo. Além disso, foi utilizado o “Roteiro de Inspeção – Mapeamento da mobilidade” elaborado e disponibilizado Ministério do Turismo (MTUR, 2009), enquanto instrumento de coleta de dados. Porém, o formulário foi adaptado pela autora deste artigo considerando a realidade local e seu tombamento. A aplicação do formulário e registro das imagens ocorreu a partir da pesquisa de campo e contou com o apoio dos demais discentes da turma, bem como da orientadora. Observou-se ao final da análise que o Centro Histórico de Cuiabá não atende todas as especificações detalhadas nas leis referentes à acessibilidade, necessitando desta forma de vários tipos de adequações considerando a sua especificidade.

Palavras-chave: Acessibilidade; Turismo; Centro Histórico; Deficiência.

Resumen

El Centro Histórico de Cuiabá, especialmente la calle Galdino Pimentel, calle Ricardo Franco y calle Pedro Celestino, es importante históricamente desde la fundación de la capital y actualmente forma parte de la vida diaria de la población cuiabana a través de su comercio, así como es un importante atractivo turístico para quienes llegan a la ciudad, ya que es un lugar catalogado por el Instituto Nacional del Patrimonio Histórico y Artístico (IPHAN) por su importancia histórica y cultural. Sin embargo, para dar la bienvenida a los visitantes y comunidad local, el centro histórico debe ser un entorno accesible para todos ciudadanos, pero especialmente para aquellos que tienen alguna dificultad para locomoción o discapacidad. El

¹ Graduanda do Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá. ivanethcruz@gmail.com.br

² Professora Orientadora. Doutora em Educação e Docente do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá do Curso de Bacharelado em Turismo e Eventos Integrado. ana.monlevade@cba.ifmt.edu.br

³Respectivamente: Rua de Baixo, Rua do Meio e Rua de Cima.

acceso adecuado a los espacios públicos es un derecho garantizada por la ley, ya que permite la autonomía del ser humano y la plena participación y eficaz en la sociedad en igualdad de condiciones. Por lo tanto, el propósito de este artículo es analizar los elementos que posibilitan las condiciones de accesibilidad en el Centro Histórico de Cuiabá, concretamente las aceras de Galdino Pimentel y Engenheiro Ricardo Franco. El conocimiento previo del lugar ayudó a elegir el objeto de estudio y la metodología enfocada a la investigación cualitativa, descriptiva y de campo. Además, se utilizó el “Roteiro de Inspeção – Mapeamento da Mobilidade”, elaborado y puesto a disposición por el Ministerio de Turismo (MTUR, 2009), como instrumento de recopilación de datos. Sin embargo, el formulario fue adaptado por el autor de este artículo considerando la realidad local y su estado. La aplicación del formulario y el registro de imágenes se produjo a partir de la investigación de campo y contó con el apoyo de otros estudiantes de la clase, así como el tutor. Se observó al final del análisis que el Centro Histórico de Cuiabá no cumple con todas las especificaciones detalladas en las leyes con respecto a la accesibilidad, por lo que requieren varios tipos de ajustes considerando su especificidad.

Palabras llave: Accesibilidad; Turismo; Centro histórico; Discapacidad.

INTRODUÇÃO

Muitas terminologias já foram utilizadas para denominar as pessoas com algum tipo de deficiência, alguns desses termos inclusive com caráter pejorativo e de exclusão. Até pouco tempo, o termo comum era Portador de Necessidades Especiais (PNE), porém esse termo caiu em desuso. Pois uma pessoa não pode ser “portador” de uma deficiência, o adjetivo “portador” se refere a algo casual, e que não faz parte da pessoa, por exemplo, portar um guarda-chuva ou portar uma bolsa, uma pessoa com deficiência não pode escolher em deixar a deficiência em casa ou então portar essa deficiência. Desta forma, atualmente é utilizado o termo Pessoa com Deficiência (PCD).

Em 06 de julho de 2015 foi instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)⁴, destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania relatando em seu Art. 2º que considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode

⁴ Parágrafo único: Esta Lei tem como base a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início de sua vigência no plano interno.

obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

Para atender as pessoas com deficiência temos a Lei nº 10.098, de Dezembro de 2000, mais conhecida como Lei da Acessibilidade, buscando estabelecer em seu artigo 1º, as normas gerais e os critérios básicos para promover a acessibilidade de todas as pessoas com deficiência ou que apresentam mobilidade reduzida, indiferente de qual for esta deficiência (visual, locomotora, auditiva e etc.), através da eliminação dos obstáculos e barreiras existentes nas vias públicas, na reforma e construção de edificações, no mobiliário urbano e ainda nos meios de comunicação e transporte.

Uma cidade deve ter no mínimo uma infraestrutura que permita acessibilidade a todos os cidadãos e cidadãs. Ainda quando esta se refere a um centro histórico, pois ali trafegam diariamente moradores locais, bem como recebe turistas.

O centro histórico de Cuiabá, em especial as ruas de Baixo (Galdino Pimentel), Rua do Meio (Ricardo Franco), e a rua de Cima (Pedro Celestino)⁵ representam o marco histórico na fundação de Cuiabá, pois foram as primeiras ruas da cidade, e nelas habitavam pessoas importantes que fazem parte da história da capital. Elas fazem parte do Tombamento Arquitetônico e Urbanístico, Etnográfico e Paisagístico de Cuiabá. Portanto, ruas e casarões que ali estão devem ser conservadas e se desejarem fazer qualquer reforma, deve-se ter antes a autorização dos órgãos competentes, por exemplo, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Neste sentido, a conservação do patrimônio autêntico de uma cidade é importante para manutenção de sua própria história e de sua comunidade, além de contribuir para a atividade turística. Pois o turismo auxilia na economia local e ajuda a divulgar a cultura e costumes, portanto, se uma cidade não oferece um espaço confortável e acessível para a população, então para o turista não será nada receptivo. Lembrando que o turismo pode trazer para uma cidade avanços na economia, na cultura e na política, portanto deve-se respeitar e incluir a todos e todas, oferecendo o direito de ir e vir através de acessibilidade.

Desta forma, o objetivo deste artigo é analisar os elementos que possibilitam condições de acessibilidade no Centro Histórico de Cuiabá, especificamente os calçadões da Galdino Pimentel e Engenheiro Ricardo Franco. Já os objetivos específicos são: identificar os acessos adaptados e as barreiras que dificultam a acessibilidade de deficientes físicos e/ou

⁵ No artigo utilizaremos tanto os nomes oficiais das ruas, bem como os nomes populares para melhor identificação do leitor.

mobilidade reduzida nos dois calçadões; apontar as adequações que são necessárias para que o local possa ser considerado acessível.

O tema abordado foi escolhido em função do nosso conhecimento do objeto de estudo e pelo fato da dificuldade de locomoção da autora desse trabalho, em virtude de um acidente sofrido pela mesma que comprometeu em 75% sua capacidade motora na perna esquerda, sendo, assim, a fácil percepção que o Centro Histórico de Cuiabá não possui estrutura adequada para que as pessoas deficientes e/ou mobilidade reduzida possam transitar com segurança. Devido a vários problemas em sua infraestrutura, percebeu-se a necessidade de escrever este trabalho.

Para o desenvolvimento desse artigo foi utilizada a pesquisa qualitativa, descritiva e de campo. Segundo Trivinos (1987), a pesquisa qualitativa é um método de investigação científica que se foca no caráter subjetivo do objeto analisado, estudando as suas particularidades e experiências individuais. Já segundo Silva; Menezes (2000, p.21), “a pesquisa descritiva visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis”. Desta forma, para as análises dos dados buscou-se apresentar as reais condições de acessibilidade do local, destacando os pontos que precisam de adequações para que todos e todas possam trafegar sem nenhum obstáculo que atrapalhe seu direito de ir e vir.

Para tanto, foi preciso realizar uma pesquisa de campo, pois houve a necessidade de ir ao próprio local para tirar fotos, ver a realidade dessas ruas e preencher o formulário de inspeção do MTUR. Segundo Gil (2002, p. 53), a pesquisa de campo:

[...] focaliza uma comunidade, que não é necessariamente geográfica, já que pode ser uma comunidade de trabalho, de estudo, de lazer ou voltada para qualquer outra atividade humana. Basicamente, a pesquisa é desenvolvida por meio da observação direta das atividades do grupo estudado e de entrevistas com informantes para captar suas explicações e interpretações do que ocorre no grupo.

Para coleta de dados foi utilizado o “Roteiro de Inspeção – Mapeamento da mobilidade” elaborado e disponibilizado Ministério do Turismo (MTUR, 2009), o formulário foi adaptado pela autora deste artigo, pois considerou o espaço enquanto patrimônio histórico da capital e local tombado pelo IPHAN.

1.0 CENTRO HISTÓRICO DE CUIABÁ: RUA DE BAIXO E RUA DO MEIO

O estado de Mato Grosso está localizado na região centro-oeste do país que foi desbravado pelo bandeirante Miguel Sutil. Já Cuiabá, capital do Estado, foi fundada por Pascoal Moreira Cabral em 8 de abril de 1719. A corrida pelo ouro trouxe uma intensa migração à região do rio Cuiabá e com o crescimento populacional em 1835 a província foi elevada a capital.

Localizada a uma altitude de 165 metros, a Capital possui uma área de 3.984,9 km², com um clima tropical úmido no verão (dezembro a fevereiro) e seco no inverno (junho a agosto). A temperatura máxima, nos dias mais quentes, fica em torno de 45°C. A mínima varia entre 12 e 14°C. O município divide águas das Bacias Amazônica e Platina. Entre os principais rios dessas redes hidrográficas estão o Cuiabá e o das Mortes (PORTAL MATO GROSSO, 2019).

A cidade de Cuiabá está situada na parte mais central da América do Sul, exatamente no seu Centro Geodésico, sendo, portanto, a cidade do coração da América do Sul. A determinação geográfica do exato local onde se situa o Centro Geodésico se deve ao grande oficial do Exército Brasileiro, Cândido Mariano Rondon, o marechal Rondon, que em 1909 juntamente com seu ajudante, o tenente Renato Barboza Rodrigues, através de cálculos matemáticos, geográficos e astronômicos confirmaram o local conhecido como Campo d'Ourique, situado a 15°35'56" de latitude sul e a 56°06'55" de longitude Oeste, tendo sido a localização geográfica reconhecida e confirmada oficialmente pelo Serviço Geográfico do Exército Brasileiro em 1975 (CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ, 2019).

Segundo o censo de 2010, a população de Cuiabá é de 551.098 habitantes e a estimativa para 2019 era de 612.547.

As ruas estudadas são Rua Galdino Pimentel e Engenheiro Ricardo Franco, situadas no Centro Histórico de Cuiabá. Surgiram desde a fundação da cidade em 1722. Elas foram construídas na época em que despontaram as Lavras do Sutil, sendo hoje marco histórico para a capital. Por ser um centro histórico, essas ruas não possuem infraestrutura adequada para os transeuntes, muito menos se estes forem deficientes físicos e/ou pessoas com mobilidade reduzida, pois as condições de trafegabilidade ainda carecem de muitas melhorias, visto que foram planejadas e construídas desconsiderando esse público.

Em 1723 na primeira descrição de Cuiabá, já havia a Rua de Baixo, mais conhecida na época como Rua do Oratório, devido às rezas e orações naquele local. Hoje ela recebe o nome de Rua Galdino Pimentel.

São escassos os registros históricos que mostrem as sucessivas mudanças da nomenclatura das ruas de Cuiabá, principalmente as do Centro Histórico, que é o objeto do nosso estudo. Como o nosso foco de pesquisa não é o de retratar essas mudanças dos nomes das ruas, deixamos como sugestão aos historiadores para que faça esse árduo trabalho, pois se trata da memória da cidade.

Dos escassos registros sobre as mudanças na denominação do Calçadão Galdino Pimentel, trazemos as informações constante na obra “Cuiabá: De vila a metrópole nascente”⁶, organizado pela historiadora Elizabeth Madureira Siqueira, que consta os seguintes registros, mas todos carecem dos registro das datas e os números da leis e/ou decretos que tratem especificamente das mudanças dos nomes, bem como dos motivos. Sendo assim apontamos, abaixo, somente alguns dos nomes apresentados no livro.

Na memória da população cuiabana, a Rua Galdino Pimentel é mais conhecida como Rua de Baixo. Sua primitiva denominação foi Rua 1º de Dezembro, mais tarde alterada para Rua Direita e, posteriormente, 1º de Março. Tem início na Praça da República e termina na Rua Campo Grande. [...] Calçadão da Rua de Baixo. Nas primeiras descrições do sítio urbano de Cuiabá (1723), já constava a Rua de Baixo, que originalmente se chamava Caminho do Oratório, pela existência de um oratório situado onde hoje está a Igreja do Senhor dos Passos (SIQUEIRA, 2007, p. 52).

A mesma dificuldade encontramos para falarmos das mudanças no nome do Calçadão Engenheiro Ricardo Franco, que, segundo Siqueira (2007), em seu primórdio era conhecido como Rua do Meio, posteriormente, passou a ser chamada de Rua do Comércio no ano de 1850. Posteriormente, em virtude do término da Guerra do Paraguai, onde a Tríplice Aliança (Argentina, Brasil e Uruguai) saiu vencedora, no ano de 1871 a rua passa a ser conhecida como Rua 27 de Dezembro.

⁶ Editora Entrelinhas, 2007.

Imagem 01: Calçadão Galdino Pimentel

Reprodução/Assessoria



Rua Galdino Pimentel (Rua de Baixo), gravura de Moacyr Freitas

Fonte: MidiaNews, 2019

A Rua do Meio, que também era conhecida como Rua das Pretas, mais tarde recebeu nome de Rua Engenheiro Ricardo Franco em homenagem ao português, engenheiro militar, que chegou ao Brasil em 1780, aqui permaneceu e contribuiu na construção de várias obras, entre elas o forte Coimbra em Mato Grosso do Sul, quartel dos dragões em Vila Bela da Santíssima Trindade (Primeira capital de Mato Grosso).

Imagem 02: Calçadão Ricardo Franco



Fonte: MidiaNews, 2019.

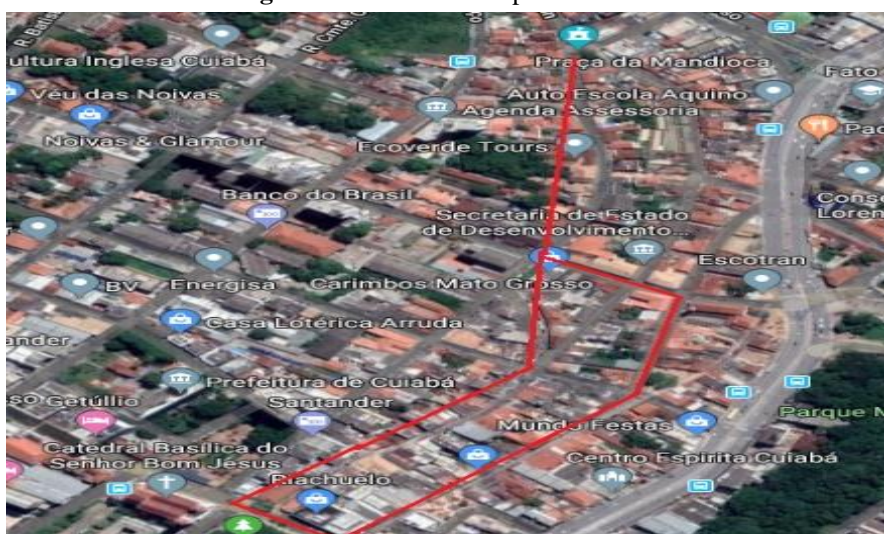
1.1 TOMBAMENTO FEDERAL

O tombamento e consequente preservação do Centro Histórico de Cuiabá marca a cidade como bastião cultural no Brasil Central. A área tombada de 13,1 há, abarca cerca de 400 edificações, guardando o patrimônio construído, remanescente dos séculos XVIII, XIX e XX, mantendo íntegro o traçado urbano colonial. O acervo ali localizado “conta” a história da formação da cidade, sendo a expressão cultural da capital mato-grossense.

O espaço urbano e a arquitetura do Centro conferem a Cuiabá identidade e personalidade histórico-cultural. Desde 1.º de outubro de 1987, data do tombamento provisório da área, tornado definitivo pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural em 19 de agosto de 1988 e homologado pelo Ministério de Cultura em 4 de novembro de 1992, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) tem atuado para preservar o Centro Histórico de Cuiabá, criando mecanismos de controle das intervenções nos imóveis do conjunto urbano e de orientação ao público, como também para aprofundar parcerias com a prefeitura municipal, especialmente por meio do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Urbano (IPDU) e da Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SMADES), esta última no trabalho de fiscalização.

A área tombada compreende-se as Ruas Pedro Celestino, Ricardo Franco, Galdino Pimentel, 7 de Setembro, 27 de Dezembro, Cândido Mariano, Avenida Mato Grosso, entre outros imóveis que só podem ser reformados após liberação do IPHAN.

Imagem 03: Área tombada pelo IPHAN



Fonte: <https://www.google.com.br/maps>, 2019.

O tombamento de um centro histórico de uma cidade garante criar memória da cultura de uma localidade e de um povo.

1.2 CENTRO HISTÓRICO DE CUIABÁ NA ATUALIDADE

Foi na administração de Dante Martins de Oliveira que essas ruas viraram calçadão. Calçadão ou passeio de grande largura. Somente em 1980 ações foram tomadas para o tombamento de construções e ruas antigas.

Somente na década de 1980 ações para a preservação desse patrimônio, que compreende 400 imóveis, foram tomadas. Em 1987, o centro foi tombado provisoriamente como patrimônio histórico nacional pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e, em 1992, esse tombamento foi homologado pelo Ministério da Cultura do Brasil. Desde então vários prédios foram restaurados, entre os quais estão as Igrejas do Rosário e São Benedito, do Bom Despacho e do Nosso Senhor dos Passos, o Palácio da Instrução (hoje Museu Histórico e biblioteca), o antigo Arsenal da Guerra (hoje centro cultural mantido pelo SESC), o mercado de peixes (atualmente Museu do Rio Cuiabá) e um sobrado onde hoje funciona o Museu da Imagem e do Som de Cuiabá (o MISC). A área tombada pelo IPHAN é a que mais preserva as feições originais. As antigas ruas de Baixo, do Meio e de Cima (hoje, respectivamente, as ruas Galdino Pimentel, Ricardo Franco e Pedro Celestino) e suas travessas ainda mantêm bem preservadas as características arquitetônicas das casas e sobrados (CÂMARA MUNICIPAL CUIABÁ)⁷.

O Centro Histórico de Cuiabá passou por grandes mudanças, como reforma de praças, lojas, ponto de ônibus, atrações artísticas, mesmo assim, as ruas e calçadas não estão atendendo a comunidade, muito menos aos que precisam de atendimento especial. Desta forma essas ausências, ou seja, a falta de acessibilidade é o que pauta a legislação, no sentido de se criar um regramento a ser adotado tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada, onde todos tenham o direito de se locomoverem pelos espaços da cidade de forma livre, autônoma e com segurança.

⁷ Disponível em: < http://www.camaracba.mt.gov.br/index.php?pag=tur_item&id=1>.

2.0 ACESSIBILIDADE

Deve-se avaliar a infraestrutura para a acessibilidade e mobilidade a um local, pois a Lei no 12.587, de 03/01/2012, em seu Art. 4º, considera acessibilidade como “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.” Em termos gerais, acessibilidade significa “garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer objeto” (BRASIL, 2007, p.42). Essa afirmação caberia a todo e qualquer indivíduo, mas ganha ênfase ao se direcionar aos deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida.

O processo de inclusão social está buscando reabilitar pessoas a fim de incluir e acomodar as necessidades de todas elas. As pessoas com deficiências estão cada vez mais exigindo oportunidades iguais e acessos a todos os lugares, podendo gozar da vida igual a qualquer cidadão conforme lhe é direito.

O conceito de acessibilidade é descrito na legislação brasileira como a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida⁸ (BRASIL, 2004).

Podemos identificar seis tipos de acessibilidade: atitudinal, arquitetônica, comunicacional, instrumental, metodológica e programática.

A advogada Deborah Prates, autora do livro “Acessibilidade atitudinal” (2015), diz que “atitudinal deriva de atitude...” (p. 1), ela prossegue esmiuçando o termo afirmando que:

A origem histórica da palavra atitude vem do latim *aptitudo*, de *aptus*, que significa, certo, adequado, pronto, preparado, apto. De acordo com o dicionarista Aurélio, significa: “modo de proceder ou agir; comportamento, procedimento. Reação ou maneira de ser, em relação a determinada(s) pessoa(s), objeto(s), situações etc.” (PRATES, 2015, p.1).

A autora continua seu raciocínio dizendo que:

Entendo, pois, acessibilidade atitudinal como sendo a mudança dos nossos maus hábitos, arraigados nos cérebros humanos desde o início da civilização. Está diretamente relacionada com a modificação dos costumes individuais e coletivos. Logo, remodelar, transpor comportamentos é tarefa bastante complexa. Verdadeiramente, equivale encontrar a ética para alcançar o sentido da solidariedade (ib idem).

⁸ Decreto no. 5.296 de 02 de dezembro de 2004.

Na concepção dessa autora a acessibilidade atitudinal diz respeito a relação do indivíduo para com o outro, ou seja, a percepção que cada sujeito tem do outro e as atitudes individuais de empatia pelo semelhante.

A Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC) em seu *site*⁹ define a acessibilidade arquitetônica como sendo a “eliminação de barreiras ambientais e físicas nas residências, nos edifícios, nos espaços e equipamentos urbanos”. No mesmo *site* consta como sendo a acessibilidade comunicacional a “eliminação de barreiras na comunicação interpessoal (face a face, língua de sinais), escrita (jornal, revista, livro, carta, apostila etc., incluindo textos em braile, uso do computador portátil) e virtual (acessibilidade digital)”.

A Universidade traz ainda a seguinte definição à acessibilidade instrumental, pois é necessário a “superação das barreiras nos instrumentos, utensílios e ferramentas de estudos (escolar), de trabalho (profissional), de lazer e recreação (comunitária, turística, esportiva)”. Tendo o *site* supra mencionado como aporte a nossa pesquisa, nele encontramos a explanação da acessibilidade metodológica:

Conhecida também como pedagógica, é a ausência de barreiras nas metodologias e técnicas de estudos. Está relacionada diretamente à concepção subjacente à atuação docente: a forma como os professores concebem conhecimento, aprendizagem, avaliação e inclusão educacional irá determinar, ou não, a remoção das barreiras pedagógicas.

Utilizando-se da mesma fonte de pesquisa temos a definição da acessibilidade programática como sendo a “eliminação de barreiras presentes nas políticas públicas (leis, decretos, portarias, normas, regulamentos, entre outros)”.

3.0 TIPOS DE DEFICIÊNCIAS – TURISMO E ACESSIBILIDADE

Quando falamos pessoas com deficiência, estamos falando de vários tipos, às vezes a deficiência é vista de imediato, às vezes a deficiência não é notável. Pessoa com deficiência,

⁹ Disponível em:

<https://www.unoesc.edu.br/atendimento/definicao#:~:text=Elimina%C3%A7%C3%A3o%20das%20barreiras%20ambientais%20f%C3%ADsicas,nos%20espa%C3%A7os%20e%20equipamentos%20urbanos.&text=Os%20exemplos%20mais%20comuns%20de,%2C%20piso%20t%C3%A1til%2C%20entre%20outras>. Acesso: 01 ago. 2020.

além daquelas previstas na Lei nº 10.690, de 16 de junho de 2003, a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

Quadro 01: Tipos de Deficiências

Tipo de Deficiência	Descrição
Deficiência física	Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.
Deficiência auditiva	Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz.
Deficiência visual	Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.
Deficiência mental	Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer; e trabalho, deficiência múltipla - associação de duas ou mais deficiências.
Pessoa com mobilidade reduzida	Aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Fonte: Decreto Federal n.º 5.296, 02/12/2004 (Decreto de Acessibilidade).

Conforme as sociedades avançam sobre o entendimento de cidadania, as formas de percepção e interação com o outro, as necessidades básicas dos indivíduos e de como os bens, materiais e imateriais, devem ser partilhados por todos, os governos, principalmente os democráticos, elaboram leis e regramentos que possibilitam a inclusão das pessoas com deficiências, independente do grau, aos espaços públicos ou privados e, assim, todos tenham as mesmas possibilidades de usufruírem do que a sociedade tem a lhes oferecer, inclusive o que diz respeito ao espaços turísticos.

Neste capítulo vamos expor os resultados obtidos e as análises realizadas através do mapeamento de acessibilidade, que visa a elaboração de um diagnóstico detalhado sobre o acesso adequado em locais públicos ou privados, visando a conscientização e inclusão das pessoas com deficiência, e nesta análise contém informações sobre equipamentos, acessos e adaptabilidade de alguns locais.

Na pesquisa de campo pode-se observar que as ruas estudadas não possuem uma infraestrutura adequada. A seguir algumas imagens que demonstram a realidade desses calçadões.

Imagem 05: Calçadão Galdino Pimentel



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Na imagem 05 temos uma visão parcial do final do Calçadão Galdino Pimentel, com vista para a casa Orlando.

Imagem 06: Calçadão Galdino Pimentel



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Imagem 07: Calçadão Galdino Pimentel



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Na imagem 06 percebemos que no bueiro há uma grelha e sobre ele colocaram um pedaço de papelão e ao lado há um piso tátil direcional ligado a um piso tátil de alerta, mas que é abruptamente interrompido quando do encontro de dois tipos de calçamento. Já na imagem 07 o bueiro está sem a grelha e tampado por um tapume de madeira.

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) de número 9.050/2004, quanto a esse tipo de bueiro, o mesmo deve ser protegido por grelha e a mesma pode ser, quando instalada na via de circulação, coberta por “capachos, forrações, carpetes e tapetes”, desde que atenda as especificações técnicas. Porém, nestes dois casos, não estão sendo observadas estas normas o que, eventualmente, pode causar algum tipo de acidente, principalmente, as pessoas com deficiência.

Imagem 08: Calçadão Galdino Pimentel



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Imagem 09: Calçadão Galdino Pimentel



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Nas imagens acima 08 e 09 vemos que os bueiros estão, ainda que parcialmente, dentro das normas técnicas, pois encontram-se tampados por grelhas, o descumprimento da norma está no bueiro da imagem 09, pois não há nada sobre ele (capacho, forração, carpete e/ou tapete), como regulamentado no item 6.1.5, intitulado “Grelhas e juntas de dilatação”, na referida Norma Técnica, que diz:

[...] as grelhas e juntas de dilatação devem estar preferencialmente fora do fluxo principal de circulação. Quando instaladas transversalmente em rotas acessíveis, os vãos resultantes devem ter, no sentido transversal ao movimento, dimensão máxima de 15 mm (p. 40).

Neste caso o que falta é a cobertura adequada sobre a grelha, pois da forma como está um cadeirante pode ter a roda de sua cadeira presa entre os vãos.

Imagem 10: Calçada da Galdino Pimentel



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Imagem 11: Calçada da Galdino Pimentel



Fonte: Monlevade, 2019.

Na figura de número 10 percebe-se que o proprietário do estabelecimento comercial teve a preocupação em instalar uma rampa de acesso para pessoas com mobilidade reduzida e/ou deficiente, mas esqueceu de instalar o corrimão e fazer o piso antiderrapante, para que quem entrar na loja não corra o risco de escorregar.

Já na imagem 11 vemos que o proprietário da loja preocupou-se em instalar um piso antiderrapante, mas sem o corrimão, que facilite a entrada de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Todavia, há ainda um agravante, pois bem na frente da rampa existe um poste da companhia elétrica que obstrui a passagem de pessoas, mostrando um total desrespeito com quem precisa utilizar o mecanismo de acessibilidade.

Com isso, observou-se a omissão do poder público, pois este permite que uma empresa concessionária de um serviço público instale ou ainda deixe instalado, no meio da via pública um poste que obstrui a passagem de pessoas. Também se omite ao não repor os itens de segurança que porventura “somem” do seu lugar devido, como por exemplo, as coberturas dos bueiros.

Imagem 12: Calçada da Galdino Pimentel



Fonte: Monlevade, 2019.

Com relação a imagem de número 12, a rampa de acesso está com o corrimão e o guarda-corpos, mas há um degrau impossibilitando a entrada autônoma de uma pessoa que faça uso de cadeiras de rodas, e dificultando o acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

A Norma Técnica citada anteriormente diz, no item 6.7.1.1 (p. 46), que “os corrimãos devem ser instalados em ambos os lados dos degraus isolados, das escadas fixas e das rampas”. Por essa imagem registrada percebemos que os comerciantes até se esforçam para cumprir as determinações técnicas que atendam a acessibilidade, mas que por algum motivo não as fazem de forma correta, plena e satisfatória.

Imagem 13: Calçada da Galdino Pimentel



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Nota-se que o calçadão Galdino Pimentel possui parte dele edificada com piso e outra parte com blocos (conforme a imagem 13) que permitem escoar a água com facilidade. O que também observamos foi que o piso tátil termina no momento em que tem início o calçamento com blocos, ou seja, o piso tátil não leva ninguém a lugar algum (imagem 15).

Já na imagem 14 e 15, notou-se que na entrada dos estabelecimentos comerciais existem dois possíveis obstáculos às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Na imagem 14 há um desnível entre o estabelecimento e o calçadão, já na imagem 15 há um degrau, ambos sem sinalização que advirta as pessoas para tais obstáculos. Esta ausência de sinalização está em desacordo com a Norma Técnica 9050/2004 que estabelece que quando houver mudança no piso, este deve ser sinalizado com piso tátil de alerta.

Imagem 14: Comércio com rampa em desnível



Fonte: Monlevade, 2019.

Imagem 15: Comércio com degrau



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Estes são os exemplos mais drásticos de desrespeito às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida que observamos no Calçadão Galdino Pimentel. Como já mencionamos este local é de notório valor histórico, além de ser uma importante área de comércio varejista de Cuiabá atraindo um fluxo muito grande de pessoas todos os dias. Todavia, devido a sua importância para a capital, deveria ser melhor cuidado e adequado para que atenda a todas as pessoas, incluindo as com deficiência e mobilidade reduzida.

Já o calçadão Ricardo Franco, antiga Rua do Meio, paralelo ao calçadão Galdino Pimentel, também oferece, ainda que em menor grau, algumas dificuldades às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, conforme podemos ver nas imagens a seguir.

Imagem 16: Calçadão Ricardo Franco

Fonte: Acervo da autora, 2019.

Imagem 17: Calçadão Ricardo Franco

Fonte: Acervo da autora, 2019.

Na imagem 16, com uma vista parcial do calçadão, percebemos a ausência do piso tátil, seja o de alerta ou o direcional, o que dificulta que uma pessoa com deficiência visual possa caminhar sozinha, haja vista que esses tipos de pisos servem como guia, para que, assim, essas pessoas possam se locomover por conta própria e com autonomia.

Na imagem 17 percebemos que o banco está com uma fissura e que também é estreito, aparentemente não oferece nenhum risco, mas quando paramos para pensar em uma pessoa idosa, por exemplo, vemos o grau de perigo, pois no banco não há encosto para os braços, normalmente o idoso para se levantar se apoia em alguma coisa, é previsível que ele o faça na ponta do banco, sendo assim esse pequeno trincado pode evoluir para quebra, provocando um acidente.

Imagem 18: Calçadão Ricardo Franco

Fonte: Acervo da autora, 2019.

Já na imagem 18, no ponto onde o Calçadão cruza com a Rua Candido Mariano, no lado direito, tem o obstáculo de uma mureta e de um poste da empresa concessionária de energia elétrica, sem nenhum tipo de sinalização ou advertência que possa garantir a segurança dos transeuntes, principalmente das pessoas com deficiência.

Nos calçadões adjacentes aos dois mencionados nesta pesquisa foram observados, dentre outros problemas, que poucas lojas possuem rampa de acesso para deficientes, isso mostra que não é apenas o poder público que não investe em infraestrutura inclusiva, mas, também, os comerciantes do local não se adequam para receber os deficientes.

Neste sentido os proprietários, ou os locadores, não podem alegar serem impedidos pelo IPHAN para se fazer as devidas adaptações nos prédios, pois para isso a Lei Federal nº 10.098/2000 assegura a necessidade de mudanças que beneficie a circulação de todas as pessoas, com ou sem deficiência física ou mobilidade reduzida, conforme consta no Art. 11 “A construção, ampliação, ou reformas de serviços públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que seja ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida¹¹”. Já no inciso II especifica que “pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”. Destarte, depreendemos que, desde com a devida autorização do órgão fiscalizador, no caso do Centro Histórica tombado pelo IPHAN, é esta a instituição competente para autorizar e fazer o devido acompanhamento das intervenções nos prédios tombados.

Destaca-se também a falta de sinalização para deficientes visuais, há piso tátil direcional e de alerta, porém estes não levam a lugar algum, em outros pontos há vendedores ambulantes com carrinhos sobre o piso tátil.

Portanto, esses calçadões e em seu entrono, existe a necessidade de realizar adaptações conforme a Lei nº 10.098, de Dezembro de 2000, mais conhecida como Lei da Acessibilidade. No roteiro de inspeção, a qual foi preenchida in loco, pode-se observar que na maioria das respostas foram não, pois quase tudo está fora da norma.

¹¹Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-publicacaooriginal-1-pl.html>>

5.0 RESULTADOS E SUGESTÕES

A partir do que foi observado *in loco*, e do resultado do formulário aplicado, verificou-se que os locais estudados, Calçadão Galdino Pimentel e o Calçadão Engenheiro Ricardo Franco, em partes ou no todo, não se enquadram nas Normas Técnica e nas Leis vigentes de acessibilidade, bem como o estado atual dos mesmos mostra o descaso público ao desrespeitar parte significativa dos moradores e turistas de Cuiabá, ou seja, as pessoas com deficiências e com mobilidade reduzida.

Acreditamos que medidas devem ser tomadas, a partir de iniciativa do governo, ou em consórcio com os lojistas, para adequação necessária dos calçadões, com a instalação correta dos pisos táteis, rampas de acesso, placas em braile, entre outras providências.

Importante ressaltar que, conforme mencionado acima, nenhuma intervenção pode ser feita sem a devida autorização do órgão competente, neste caso o IPHAN, para isto este órgão na Instrução Normativa 01/2003 diz que:

2. Tendo em vista a implementação do disposto nesta Instrução Normativa, a atuação do corpo funcional do IPHAN e demais gestores de bens culturais imóveis acautelados em nível federal, deverá pautar-se nas diretrizes seguintes, que servirão de fundamentação ao Plano Plurianual de Ação em Acessibilidade do Instituto. [...] 2.7 Atuar em conjunto com os agentes públicos e realizar parcerias com os agentes privados e a sociedade organizada, visando: a) O engajamento do IPHAN no planejamento das políticas, programas e ações em acessibilidade da União, no âmbito de sua competência; b) A elaboração e implementação de programas específicos para acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal; c) A inserção de critérios para promoção da acessibilidade nos programas de preservação, de revitalização e de promoção de bens culturais imóveis acautelados em nível federal sob a responsabilidade ou com a participação do IPHAN; d) A compatibilidade de procedimentos entre os diferentes níveis de governo, especialmente no tocante à acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal; e) A captação e direcionamento de recursos para o financiamento de ações para promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal.

Também se faz necessário a oferta de vagas para estacionamento em vias públicas, ou em espaços privados de veículos que estejam a serviço das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, bem como de pontos de ônibus adaptados nas vias de acesso ao Centro Histórico.

Essas mudanças não beneficiam apenas as pessoas com deficiência, beneficiam também pessoas com crianças de colo ou gestantes e idosos, além de dar ao local mais credibilidade, atraindo mais clientes e visitantes.

6.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dois calçadões, bem como todo o centro histórico, são marcos da fundação de Cuiabá, a preservação desses locais se faz necessário como forma de manter a história e a cultura da cidade viva na memória dos seus moradores e dos visitantes que por ventura venham passear na cidade.

Neste sentido esta pesquisa procurou analisar os elementos que possibilitam condições de acessibilidade em duas ruas do centro histórico tombado pelo IPHAN que hoje foram elevados a categoria de calçadões, sendo elas o Calçadão Ricardo Franco e o Calçadão Galdino Pimentel, também identificar os possíveis acessos adaptados, bem como as barreiras que possam dificultar a acessibilidade de pessoas com deficiências e/ou mobilidade reduzida.

Com esse objetivo em mente fomos a campo utilizando o “Roteiro de Inspeção – Mapeamento da Mobilidade”, do Ministério do Turismo, mas em virtude da particularidade dos calçadões e do Centro Histórico, fez-se necessário a adaptação do “Formulário de Mapeamento de Acessibilidade¹²”, que compõe o bojo de análise disponibilizado pelo MTUR.

O que vimos não foi nenhuma surpresa, haja vista que nos deparamos com piso escorregadio, piso tátil que não leva a lugar algum, poste da companhia de energia em frente a rampa de acesso de estabelecimento comercial, ou ainda rampa sem o corrimão, bem como rampa com degrau, bueiro tampado de forma inadequada, desnível entre o estabelecimento comercial e o calçadão fora dos padrões recomendando pela ABNT/9050/2004, bancos com fissuras, que podem evoluir para quebra, pondo em risco os possíveis usuários, grelha de bueiro na transversal, o que pode dificultar o trânsito de um cadeirante, por exemplo e obstáculo em forma de mureta que pode atrapalhar a circulação de pessoas com baixa visão ou com mobilidade reduzida, pois não há nenhuma espécie de sinalização alertando para sua existência na via pública.

¹²Formulário disponível no anexo.

Sendo assim, compreendemos, ao menos durante o desenvolvimento dessa pesquisa, que a infraestrutura desses calçadões está deteriorada, não oferece condições razoáveis para a circulação de pessoas, seja com ou sem deficiência. Isso se torna uma limitação no que diz respeito a mobilidade do cidadão com deficiência, prejudicando o seu direito de ir e vir, dificultando a sua circulação em espaço público e deixando-o vulnerável a acidentes. Devido as políticas públicas e aplicações das mesmas serem incipientes, existirem no papel e na fala de gestores e pouca prática com relação a efetividade.

A adaptação desses locais deve vir de uma ação conjunta do governo, lojistas e a população, cada qual cumprindo seu papel ativo na sociedade e contribuindo para uma melhor qualidade de vida inclusiva e acessível para todos. Tornando assim o Centro Histórico de Cuiabá um ponto turístico em que as pessoas com ou sem deficiência, possam passear, comprar e, principalmente, conhecer as origens da cidade.

7.0 REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. (2004). **NBR 9050/04**. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. São Paulo: ABNT. Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. (2007). **Construindo a Cidade Sustentável**. Plan Mob. Brasília: MCidades.

CAMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ. **Centro Geodésico da América do Sul**. Disponível em: http://camaracba.mt.gov.br/index.php?pag=tur_item&id=2. Acesso em: 09 nov. 2019.

_____. **Centro Histórico**. Disponível em: http://www.camaracba.mt.gov.br/index.php?pag=tur_item&id=1>. Acesso em: 10 out. 2019.

DICIONÁRIO INFOPÉDIA DA LINGUA PORTUGUESA. **Calçada**. Porto: Porto Editora, 2003-2019. [consult. 2019-06-06 21:44:03]. Disponível em: <<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/calçada>>. Acesso em: 25 out. 2019.

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

GOVERNO FEDERAL. **Decreto Nº 5.296 de 2 de Dezembro de 2004**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm. Acesso: 25 ago. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/cuiaba/panorama>. Acesso em: 27 ago. 2019.

MIDIA NEWS. **Passado e presente se encontram nas ruas e avenidas de Cuiabá**. Disponível em: <https://www.midianews.com.br/cotidiano/passado-e-presente-se-encontram-nas-ruas-e-avenidas-de-cuiaba/348025>. Acesso: 06 jun. 2019.

_____. **Patrimônio Histórico e Artístico Nacional** (IPHAN). Disponível em: <https://www.midianews.com.br/cotidiano/passado-e-presente-se-encontram-nas-ruas-e-avenidas-de-cuiaba/348025>. Acesso: 06 jun. 2019.

POLIT, D. F.; BECK, C. T.; HUNGLER, B. P. **Fundamentos de pesquisa em enfermagem: métodos, avaliação e utilização**. Trad. de Ana Thorell. 5. ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CUIABA. **Patrimônio Histórico de Cuiabá**. Disponível em: http://www.cuiaba.mt.gov.br/upload/arquivo/patrimonio_historico_legislacao.pdf. Acesso: 01 Nov. 2019.

PORTAL MATO GROSSO. **História de Cuiabá**. Disponível em: <http://portalmatogrosso.com.br/municipios/cuiaba/dados-gerais/historia-de-cuiaba/460>. Acesso em: 09 nov. 2019.

PORTAL EDUCAÇÃO. **Lei da Acessibilidade**. Disponível em: <<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/conteudo/lei/29452?>>. Acesso em: 10 nov. 2019.

PRATES, Deborah. **Acessibilidade atitudinal**. Rio de Janeiro. Ed. Gramma, 2015. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=lang_pt&id=_l4fDAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR11&dq=acessibilidade+atitudinal&ots=Ji_0TBegUH&sig=h9Qpy9W9L1NHuMfF45s4LB1TYjg#v=onepage&q=acessibilidade%20atitudinal&f=false. Acesso: 22 jul. 2020.

SIGNIFICADOS. **Pesquisa Qualitativa**. Disponível em: <https://www.significados.com.br/pesquisa-qualitativa/>. Acesso: 09 nov. 2019.

SILVA, E. L. & MENEZES, E. M. (2000) - **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. LED/UFSC. Florianópolis.

SIQUEIRA, Elizabeth Madureira (Org.) [et al.] **Cuiabá: de vila a metrópole nascente**. Ed. Entrelinhas. Cuiabá. 2. ed, 2007.

UNIVERSIDADE DO OESTE DE SANTA CATARINA. **O que é acessibilidade**. Disponível em: <https://www.unoesc.edu.br/atendimento/definicao#:~:text=Elimina%C3%A7%C3%A3o%20das%20barreiras%20ambientais%20f%C3%ADsicas,nos%20espa%C3%A7os%20e%20equipamentos%20urbanos.&text=Os%20exemplos%20mais%20comuns%20de,%2C%20piso%20t%C3%A1til%2C%20entre%20outras>. Acesso: 01 ago. 2020.

ANEXO

ROTEIRO DE INSPEÇÃO – FORMULARIO DE MAPEAMENTO DE ACESSIBILIDADE NO (CALÇADÃO DA RICARDO FRANCO E GALDINO PIMENTEL) E CENTRO HISTORICO DE CUIABA/MT

Área (em m²)

Habita-se: () Sim () Não

Local Tombado? () Sim () Não () Federal () Estadual () Municipal

1. ESPECIFICAÇÃO DO TIPO DE PISO (CALCADAS)

A- () Antiderrapante e Antitrepidante B - () Antiderrapante e Trepidante

C- () Derrapante e Antitrepidante D - () Derrapante e Trepidante

2. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS CALÇADAS/CALÇADÃO.

2.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

2.2 Estado de conservação.

A- () Ótimo B - () Bom C - () Regular D-() Ruim E-() Péssimo

3. POSSUI PISOS TÁTEIS DE ALERTA? () Sim () Não

3.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

3.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Em todos os locais necessários G - () Apenas em parte dos locais necessários H- () Em nenhum local necessário I - () Adaptáveis

4. POSSUI PISOS TÁTEIS DIRECIONAIS? () Sim () Não

4.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

4.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Em todos os locais necessários G - () Apenas em parte dos locais necessários H - () Em nenhum local necessário I - () Adaptáveis

5. POSSUI RAMPAS ACESSÍVEIS? () Sim () Não

5.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

5.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Adequada

G - () Inadequada H - () Utilizada atualmente, mas fora de norma I - () Adaptáveis

6. POSSUI RAMPAS, ESCADAS E TRATAMENTO DE DESNÍVEIS? () Sim () Não

6.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

6.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Todos desníveis tratados adequadamente G - () Adaptados e utilizados, mas fora da

norma

H - () Maioria dos desníveis tratados adequadamente I - () Parte dos desníveis tratados adequadamente J - () Não existe tratamentos ou adaptações

7. POSSUI SINALIZAÇÃO EM BRAILLE? () Sim () Não

7.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

7.2 Estado de conservação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo

8. POSSUI GUIAS REBAIXADAS? () Sim () Não

8.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

8.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Adequada G - () Inadequada H - () Utilizada atualmente, mas fora de norma I - () Adaptáveis

9. POSSUI CIRCULAÇÕES E ACESSOS? () Sim () Não

9.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

9.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Acessíveis

G - () Parcialmente acessíveis e fora da norma H - () Inacessíveis

10. POSSUI PARADA DE ÔNIBUS? () Sim () Não

10.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

10.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Acessíveis G - () Parcialmente acessíveis e fora da norma H - () Inacessíveis

11. POSSUI ESTACIONAMENTO OU LOCAIS DE EMBARQUE /DESEMBARQUE?

() Sim () Não

11.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

11.2 Estado de conservação/situação

A - () Local adequado para embarque e desembarque

B - () Local adequado para estacionamento

C - () Local inadequado para embarque e desembarque

D - () Local inadequado para estacionamento

E - () Local inadequado para estacionamento e embarque/desembarque.

12. POSSUI ACENTOS/BANCOS/SIMILARES? () Sim () Não

12.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

12.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - () Acessíveis

G - () Parcialmente acessíveis, mas fora da norma H - () Inacessíveis

13. POSSUI PLACAS DE SINALIZAÇÃO? () Sim () Não

13.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

13.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo

14. SOBRE A DISTÂNCIA DO ACESSO À EDIFICAÇÃO? () Sim () Não

14.1 Está dentro das normas? () Sim () Não

14.2 Estado de conservação/situação

A - () Ótimo B - () Bom C - () Regular D - () Ruim E - () Péssimo F - ()

Distância confortável do acesso principal G - () Distância confortável do acesso

secundário H - () Não existe o serviço na edificação I - () Distância incômoda para qualquer acesso

15. SOBRE BARREIRAS: Se possui qualquer entreve ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas:

() Sim () Não

15.1 TIPOS DE BARREIRAS

() Fixa de concreto () Fixa de madeira () Hidrante () Placa () Poste

() Outro tipo

15.2 HÁ POSSIBILIDADE DE ADAQUAÇÃO? () Sim () Não

15.3 SE NÃO IDENTIFICAR

A- () Impossibilidade de adequação do espaço

B- () Impossibilidade de eliminação de barreira

C- () Impossibilidade de alterar o acesso central por escadaria

D- () Impossibilidade de alterar o acesso lateral por meio de rampas