

# **A aplicabilidade do SIG para a elaboração de uma rota acessível no Centro de Barbalha, Ceará.**

Ana Raquel de Macedo Leite<sup>1</sup>; Giovanna Garcêz Freire<sup>2</sup>

1. Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo  
anaraquel@aluno.fapce.edu.br

2. Profa. Me. em Urbanismo (PROURB/UFRJ)  
Faculdade Paraíso do Ceará – FAP  
Rua da Conceição, 1228; Bairro São Miguel; Juazeiro do Norte, CE.  
Telefone: (88) 3512-3299  
giovanna.garcez@fapce.edu.br

## **Resumo**

Localizada na Região Metropolitana do Cariri, sul do Ceará, Barbalha é conhecida pelo seu patrimônio cultural e apresenta considerável número de edificações históricas (séculos XVIII e XX) que permanecem preservadas até hoje. A cidade, fundada em 1778, realiza a maior festa cearense de Santo Antônio, seu padroeiro: no evento acontece o ritual do pau da bandeira, patrimônio imaterial do Cariri e que se encontra em processo de registro pelo IPHAN para então tornar-se patrimônio cultural brasileiro.

A cidade recebe vários visitantes anualmente, principalmente em junho, por conta da festa de Santo Antônio. Além do tradicional carregamento do pau, diversos grupos regionais se apresentam. Aliado ao cunho religioso, também tornam Barbalha uma referência: balneários com fontes naturais; Floresta Nacional do Araripe; grandes hospitais (São Vicente de Paulo e o Santo Antônio); Universidade Federal do Cariri, UFCA, campus Medicina.

Elaborar um diagnóstico acerca da acessibilidade em um trecho do centro de Barbalha é o objetivo geral desta pesquisa e somam-se a ele os seguintes objetivos específicos: contribuir com o projeto de uma rota acessível no entorno das igrejas da Matriz e do Rosário, tornar o Centro um ambiente mais atrativo e promover a qualidade de vida dos seus usuários. Tal recorte espacial foi escolhido por possuir grande fluxo de pedestres, uma vez que o mesmo possui diversos equipamentos urbanos e espaços públicos.

A metodologia constituiu-se na identificação e caracterização da área de estudo: após a análise da área, o segundo passo foi compor um levantamento das barreiras encontradas no trajeto e identificar onde se encontram espaços públicos, equipamentos urbanos e habitações por meio do software ArcMap. Posteriormente, foi proposta uma rota acessível como maneira de contribuir para a renovação do centro garantindo o direito a cidade para todos, melhorando a sua acessibilidade e mobilidade e promovendo a cidadania.

Palavras chave: Barbalha, acessibilidade, patrimônio histórico

## **Introdução**

As cidades são compostas por várias camadas de tempo expressas não só nas suas edificações, mas também nos seus espaços públicos. Desde as pequenas aglomerações urbanas da antiguidade às metrópoles contemporâneas as cidades sempre concentraram importantes funções sociais, econômicas e administrativas em determinados espaços que se consagraram um referencial à sua população. Logo, é possível entender o bairro de origem da cidade não só como centro histórico nos dias atuais, mas também o local de legado da população que mantém vivo o testemunho de várias épocas.

A discussão contemporânea sobre intervenções em centros históricos, especialmente nos situados em áreas urbanas, reafirma que estes devem ter como objetivos não apenas conservá-los, mas também de reinserí-los nas dinâmicas atuais de seus

respectivos conjuntos urbanos. Portanto, promover o pleno acesso aos sítios de preservação histórica é uma das possibilidades de fazê-los cumprir com a função memorial de sua respectiva sociedade, embora ainda seja um desafio implementar soluções que garantam a locomoção e consigam ser consistentes com os padrões históricos exigidos pelos órgãos legais.

Para compreender como funciona a circulação em centros históricos e como este pode ser um recurso que promova a conservação é necessário entender os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade, que encontram-se conectados nesse contexto. A mobilidade garante o deslocamento e a acessibilidade promove o pleno alcance aos espaços públicos e privados, que pode ser feitos de diversas formas.

Mobilidade urbana é uma característica das cidades e pode ser compreendida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (inciso II do art. 4º da Lei nº 12.587/12), ou seja, relaciona-se com as o estado das vias de acesso e as viabilidade de circulação. Para fins deste trabalho, entende-se ainda no âmbito da sustentabilidade a mobilidade urbana como um conjunto de políticas de transporte e circulação que tem por objetivo promover acesso amplo e democrático ao espaço urbano por meio de modos não motorizados e coletivos a fim de ser socialmente inclusiva e sem gerar segregação espacial.

A partir da compreensão de mobilidade urbana é possível então compreender o conceito de acessibilidade. Este último se refere à integração de pessoas com deficiência na sociedade por meio dos programas de reabilitação após a Primeira Guerra Mundial. Antes dessa data, pessoas com mobilidade reduzida por meio de alguma característica física encontravam-se marginalizados com o mínimo de convívio social. Contudo, promover dignidade às pessoas com deficiência continua sendo uma questão social: segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), uma em cada sete pessoas<sup>1</sup> vive com algum tipo de deficiência no mundo e essa característica aumenta em um terço os custos dessas pessoas.

Entretanto, há um novo ponto de vista que ultrapassa esse modelo físico de deficiência e alcança o social, pois é possível que uma limitação de mobilidade aconteça de forma temporária ocasionada pelos mais diversos motivos. Por exemplo: uma mulher grávida; uma pessoa com carrinho de bebê, carregando um carrinho de compras ou até mesmo objeto de grande porte; obesos, idosos, crianças e etc. Tais pessoas encontram-se utilizando os espaços públicos e necessitam de atenção especial para realizarem seus trajetos.

Nos dias atuais, por meio do conceito de inclusão, a acessibilidade é um termo utilizado para se referir a todas as pessoas e exige mais do que adaptações nos espaços de uso coletivo e privado. Por isso, o desenho universal tem se mostrado uma eficaz metodologia de projeto pois tem o objetivo de promover o acesso democrático desde a concepção dos espaços, evitando, assim, intervenções posteriores. É nesse contexto que a discussão sobre intervenções de acessibilidade em centros históricos surge, pois estes espaços foram concebidos sem levar em consideração o uso por pessoas com deficiência e atualmente precisam responder as necessidades do uso contemporâneo para então contemplar todas as pessoas.

O objeto desta pesquisa é o Centro de Barbalha, uma das três maiores cidades do Cariri, sertão do Ceará. A cidade conta com um centro histórico com significativa quantidade de imóveis históricos, alguns já bastante descaracterizados. O bairro também conta com um polo universitário e hospitais, sendo um grande local de passagem de pedestres e veículos. Portanto, dificuldades relacionadas à acessibilidade no local dificultam os trajetos dos moradores e dos habitantes de Barbalha que utilizam os mais diversos serviços que o bairro oferece. Sem contar o turismo, já que o Centro é um espaço de grande relevância na região.

A leitura de autores especialistas em suas respectivas áreas de estudo foi de fundamental importância para a compreensão dos temas a fim de gerar diálogos entre eles,

---

<sup>1</sup> Dados de 2011 segundo o site da ONU Brasil, disponível em <<https://nacoesunidas.org/acao/pessoas-com-deficiencia>>, acesso em 12 de julho de 2017.

já que uma bibliografia que contemple os dois é escassa. Outro aspecto fundamental foi verificar os dispositivos legais sobre os temas para identificar como os órgãos competentes tratam a acessibilidade urbana e especificamente em projetos voltados a sítios históricos. Além disso, um diagnóstico da área foi levantado sob o ponto de vista de uma rota acessível, identificando pontos de interesse e que contemplem os usos institucional, de lazer e turístico da referida área.

Rota acessível, segundo a NBR 9050 (2015) é um trajeto ininterrupto, sem obstáculos e com sinalização, que liga ambientes externos ou internos em edificações e no espaço público, que pode ser utilizado com autonomia e segurança por qualquer pessoa. Por meio desta rota foi possível levantar barreiras arquitetônicas e urbanísticas comuns ao restante do bairro para propor melhorias, estabelecida em paralelo ao depoimento de alguns deficientes que frequentam (ou não) o Centro.





A escolha do trajeto apresentado não foi simples, pois necessitava apresentar no mesmo percurso fatores de ordens físicas, sociais e urbanísticas. Por meio de um diagnóstico e de uma proposta de melhorias foi possível estabelecer diretrizes que contemplem não apenas o Centro Histórico de Barbalha, mas também outros sítios históricos de características semelhantes.

Tal recorte espacial foi escolhido por possuir grande fluxo de pedestres, uma vez que possui diversos equipamentos urbanos e espaços públicos. Escolas, faculdade, hospitais, posto de saúde, farmácias, igrejas e praças são alguns exemplos dos usos presentes no trecho.

O trajeto inicia na Rua Divino Salvador, nas imediações da UFCA (Ponto de ônibus). Segue pela Rua Major Sampaio, passando pela Igreja do Rosário e pela Praça Dr. João Figueiras Teles, conhecida por Praça Brasília, até chegar no Hospital São Vicente de Paulo. Seguindo pela Avenida Coronel João Coelho chega-se a Rua Neroly Filgueira por meio da Rua Pero Coelho. Vira na Rua da Matriz, passando pela Igreja da Matriz e pelo Colégio Nossa Senhora de Fátima. Continuando na Rua da Matriz, no sentido contrário, chega-se à Rua do Vidéo até novamente passar pela Igreja do Rosário e dobrar na Rua Sete de Setembro, finalizando o percurso.



Figura 1. Rota acessível para trajeto escolhido no Centro de Barbalha. Fonte: Autoras, 2019.

- |   |  |
|---|--|
|  Igreja do Rosário                     |  Igreja da Matriz |
|  Pontos com ausência de acessibilidade |  Trajeto          |

## 1 Diagnósticos, proposições e resultados

### 1.1 Barbalha

A cidade de Barbalha localiza-se ao sul do estado do Ceará, fazendo fronteira com o estado de Pernambuco (figura 10 a). Possui área de 569,5Km<sup>2</sup> (IPECE, 2017), da qual apenas 24,69Km<sup>2</sup> corresponde a zona urbana do município (figura 10 b). Conta com uma população de 55.323 habitantes (IBGE, 2010). Juntamente com oito municípios compõe a Região Metropolitana do Cariri (RMC), distando aproximadamente 600Km das capitais Fortaleza e Recife. A RMC é a segunda região urbana mais expressiva do estado, tendo em vista o desenvolvimento das suas cidades principais: Juazeiro, Crato e Barbalha.

Segundo informações do PDDU do município (2001), Barbalha era distrito do Crato, tendo sido desmembrada em 1846. No entanto, apenas em 1876 a vila foi elevada à cidade. Originada nas terras do casal Francisco Magalhães Barreto Sá e Ana Polucena de Abreu Lima que fundaram a cidade e inauguraram a Capela de Santo Antônio de Barbalha, hoje Matriz de Santo Antônio. Assim desenvolveu-se o primeiro núcleo urbano da cidade, atraindo moradores de outras cidades e viajantes. Assim, a religiosidade foi se fortalecendo em Barbalha. Atualmente, em meados do mês de junho acontece a festa do Pau da

Bandeira de Santo Antônio, para comemorar o dia do seu padroeiro. Outro fator que contribui com o turismo religioso é a proximidade com Juazeiro do Norte e a devoção ao Padre Cícero.

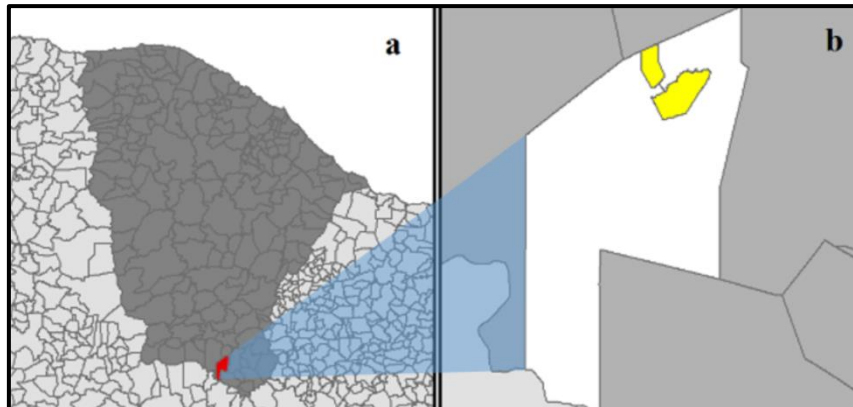


Figura 2: Localização do município de Barbalha: a) localização da cidade no estado do Ceará; b) Limite municipal com destaque para a delimitação da zona urbana do município, em amarelo. Fonte: Autoras, 2019.

Durante anos a cidade foi conhecida como “verdes canaviais” devido a cultura canavieira desenvolvida na região graças as terras férteis do vale do Cariri e a abundância de água, sendo criados inúmeros engenhos.

O município está inserido na bacia hidrográfica do Rio Salgado e seu relevo é marcado principalmente pela Chapada do Araripe. Por ser uma bacia sedimentar, existe a formação de aquíferos onde existem diversas fontes de água. Essa característica, é um atributo que encanta os turistas, pois a cidade possui vários balneários com fontes naturais. Outra particularidade do município diz respeito a vegetação, possuindo uma diversidade que abrange carrascos e florestas caducifólia e subcaducifólia (IPECE, 2017). Dentro do seu território encontra-se também parte da Floresta Nacional do Araripe. Outro marco para a cidade é a presença de grandes equipamentos públicos como os hospitais Santo Antônio e o São Vicente e Universidade Federal do Cariri – campus medicina, conferindo à cidade o reconhecimento no setor da saúde.

### 1.1.1 Evolução

As primeiras ocupações se desenvolveram no entorno da capela inaugurada pelos fundadores da cidade, no atual bairro centro. As edificações concentraram-se formando um trapézio em volta da igreja e da praça, configuração típica das cidades do século XVIII, algumas edificações públicas compunham também o cenário. O traçado tinha orientação NE/SO – NO/SE e seu crescimento ocorreu no sentido sudeste. Em 1860 foi dado início a construção da Igreja do Rosário que foi finalizada só em 1921. A igreja atraiu diversos moradores e tornou-se o principal vetor de expansão urbana dessa época.

Como tentativa de ligar a Igreja do Rosário a Matriz, foi criada a Rua do Vidéo. Com uso residencial, ela comporta um número considerável de edificações históricas. Conquistou um status importante que carrega até hoje, possuindo grande visibilidade em festejos religiosos.

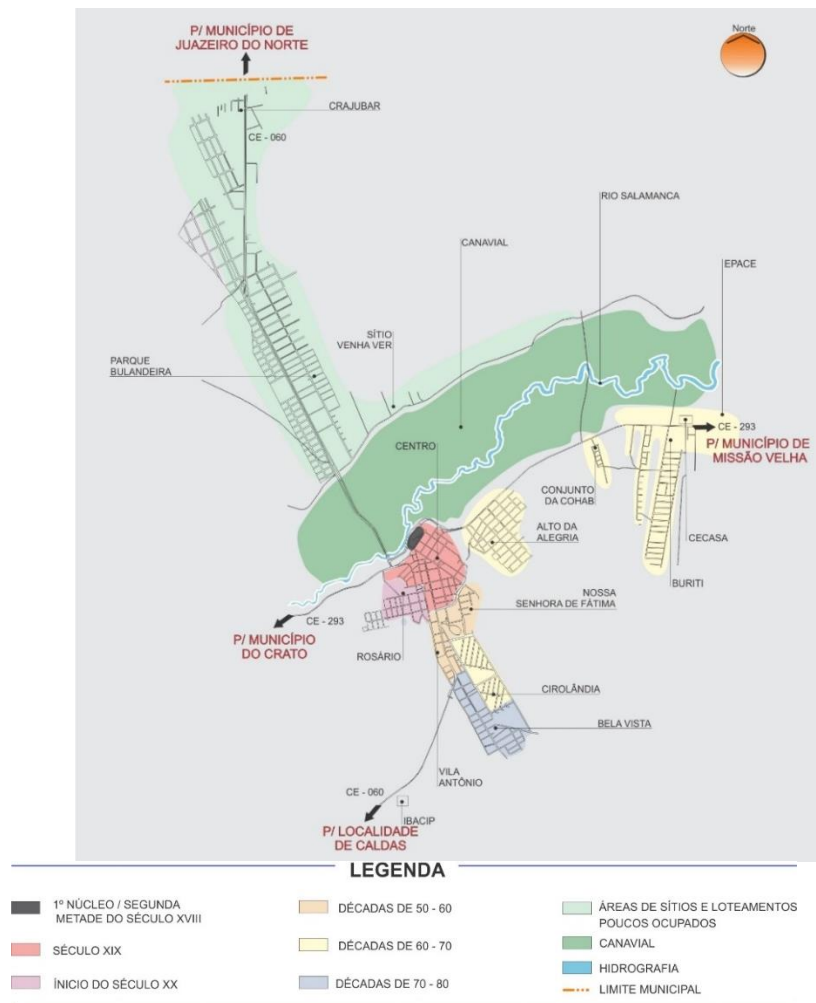


Figura 3: Evolução urbana de Barbalha. Fonte: PDDU Barbalha, 2001.

Por muitos anos a cidade se restringiu aos bairros centro e rosário. Entretanto, com a chegada do Ginásio Santo Antônio e do Colégio Nossa Senhora de Fátima, no ano de 1950, começou a atrair pessoas de outras cidades. Em 1970, a implantação do Hospital São Vicente de Paulo repercutiu na vitalidade do centro, contribuindo para seu adensamento. O êxodo rural provocado pela crise na agricultura, conferiu o crescimento da cidade e deu origem ao bairro Vila Santo Antônio, hoje Santo Antônio. Em 1969, surge o bairro Alto da Alegria, como forma do governo controlar o déficit habitacional, contrariando a tendência natural de expansão no eixo sul, seguindo a mesma orientação surgiu o Buriti, bairro popular sem infraestrutura. Com a implantação da indústria de Cerâmica do Cariri (CECASA) e da Indústria Barbalhense de Cimento Portland (IBACIP), há o desenvolvimento do bairro Buriti e o surgimento do loteamentos das Malvinas e da Bela Vista em resposta da demanda das indústrias.

Na figura 2 pode-se perceber que a evolução urbana do município ocorreu desde meados do século XVIII, com a primeira aglomeração urbana. Desde então a cidade evolui e surgem novos bairros e loteamentos. O padrão do desenho urbano da cidade apresenta o traçado das ruas ortogonal, embora haja adequação, em alguns momentos, à topografia acidentada. Desta forma, principalmente no bairro centro, existem ruas mais sinuosas. Considerando os bairros de formação tardia, estes apresentam uma configuração típica de favelas urbanas. Isto é proveniente da falta de investimento do poder público com relação a infraestrutura do espaço.

A forma da cidade se configurou linearmente em forma de “T”, delimitada principalmente por fatores geográficos. Com a necessidade de expansão do núcleo urbano

foram surgindo bairros periféricos que marcaram descontinuidades na morfologia do espaço: áreas adensadas permeadas de vazios urbanos, gerando maiores gastos de infraestrutura e maiores deslocamentos pela população, fruto da especulação imobiliária e da falta de planejamento urbano.

### 1.1.3 O Centro de Barbalha

O centro da cidade de Barbalha foi escolhido para o desenvolvimento do estudo por ser o mais antigo da região e apresentar características intrigantes. Possui uma conformação morfológica decorrente de várias épocas, sendo considerado o centro histórico do município, o que influenciou sua configuração morfológica atual. Constitui um exemplo do desenho urbanos da cidade no passado, com muitas edificações preservadas, além de mantidas as vias com pavimentação de pedras. É uma região bem servida de infraestrutura, com variedade de uso e ocupação do solo, com a prestação de serviços que inclui comércios, habitações, equipamentos de educação, de saúde, religioso e de lazer.



Figura 4: Mapa de Cheios e Vazios do Bairro Centro, Barbalha – CE. Fonte: Gi... 2019

## 2. O centro histórico e a acessibilidade

Segundo Fernando Carrión, o centro histórico é “un espacio público por excelencia, y por tanto, un elemento articulador de la ciudad, lo cual le convierte – por sí y ante sí - en un grande projeto urbano” (2010, p. 89). O autor também afirma que o nascimento dessa centralidade nasce quando a cidade começa a se expandir, ou seja, quando novos bairros surgem e o primeiro deles se torna referência para a população como lugar de origem da vida urbana, mesmo com o surgimento de outras centralidades. Portanto, centro histórico, em algum momento, foi um espaço que contava com privilégios de concentrar acervo edificado, infraestrutura e equipamentos consolidados em uma determinada sociedade.

Tais bairros não surgiram com a preocupação de serem acessíveis a todos os habitantes de sua comunidade. As cidades não contavam com nenhum tipo de preocupação a pessoas com mobilidade reduzida porque tais indivíduos sequer tinham quaisquer tipo de vida social. Entretanto, após as grandes Guerras Mundiais, tais pessoas voltaram a usar a cidade e precisavam de um espaço adequado às suas necessidades, para que os mesmos transitassem livremente sem auxílio de terceiros.

### Legenda

- Cheios
- vazios

Acessibilidade em sua essência significa promover o acesso para que um bem ou lugar seja utilizado. Para o Michaelis Moderno Dicionário da Língua Portuguesa, a palavra vem do latim *accessibilitate* e quer dizer “facilidade no acesso” (MICHAELIS, 2016). A NBR 9050 assim define acessibilidade como a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (ABNT, 2015). Tal termo também é comumente relacionado à deficiência e mobilidade, a exemplo da lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que assim o define como

“a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

A gênese do uso desse termo para se referir a condição de acesso das pessoas com deficiência encontra-se na origem dos serviços de reabilitação física e profissional no fim dos anos 1940. Na década seguinte, por meio da prática da reintegração de adultos reabilitados na vida familiar, no mercado de trabalho e na comunidade em geral, profissionais perceberam que barreiras arquitetônicas nos espaços urbanos, nos edifícios, residências e nos meios de transporte coletivo dificultavam a eficiência do seu trabalho. Nascia então o período da integração, que duraria os próximos quarenta anos até ser substituído aos poucos pelo período de inclusão.

Obstáculos, principalmente os físicos, encontrados nos espaços e equipamentos ao longo dos percursos não só das pessoas com deficiência impossibilitam que as mesmas deixem de expressar suas habilidades e, especificamente neste estudo, de conservar o ambiente por meio da livre circulação. Portanto, eliminar as barreiras por meio da legislação, da promoção de instalações adequadas, do projeto arquitetônico e urbano acessível é considerado essencial para que a igualdade de oportunidades a todos os cidadãos se torne uma realidade na cidade contemporânea.

### 3. Discussão dos resultados

Ao considerarmos todo o percurso percorrido, as condições gerais de acessibilidade dos elementos urbanos de análise propostos podem ser resumidas a seguir.

#### 3.1 Traçado

A malha ortogonal do Centro favorece a orientação espacial, além de apresentar poucas diferenças de níveis.

#### 3.2 Vias de tráfego

Somente as vias de tráfego mais intenso são asfaltadas devido ao grande fluxo de automóveis. A maioria das ruas é pavimentada com paralelepípedos mal assentados e tem largura regular de cerca de 6 metros, embora sejam encontrados trechos com 3 metros.

No geral o bairro não conta com faixas de pedestres nem sinalização adequada às pessoas com restrições físico-motoras e sensoriais visuais.

#### 3.3 Passeios

Os passeios são bastante estreitos, de largura inferior a 1,20 metros (o mínimo de acordo com a NBR 9050/2015) chegando a cerca de 60 centímetros. Além da pouca largura,



a presença de mobiliário urbano, comércio informal e diversos obstáculos como rampas inadequadas e lixo contribui para torná-los ainda mais inacessíveis, fazendo com o que o pedestre precise acessar a rua para contorná-los.

A pavimentação é feita com cimento. A maioria das calçadas do trecho são contínuas, mas a grande diferença de nível entre elas desfavorece o conforto do pedestre e a futura instalação de uma rota acessível.

### 3.4 Praças e locais de descanso

Há poucas praças no trecho levantado e algumas passaram por reformas recentes que as tornaram mais acessíveis. A questão encontra-se em como chegar nas mesmas a partir de um entorno com problemas de acessibilidade.

### 3.5 Acesso a edifícios históricos e de uso coletivo

A presença de degraus ou soleiras em pedra lioz é comum entre a calçada e o acesso a edifícios antigos. Os passeios estreitos dificultam a acessibilidade da entrada nos imóveis e embora a solução genérica seja uma rampa há casos em que a mesma não segue a inclinação recomendada pela norma.

### 3.6 Sinalização

Não há nenhuma sinalização tátil ou sonora no percurso percorrido. A pouca informação sobre o Centro é visual, como a sinalização por meio das placas das ruas, elementos de indicação de pontos turísticos e sinalização de trânsito.

## Conclusões

Constatou-se ao longo deste trabalho que as mudanças sociais, econômicas e políticas de uma sociedade podem ser percebidas nos espaços de circulação, onde a locomoção dos usuários depende da forma em que o território está organizado e como este se vincula funcionalmente às atividades desenvolvidas no espaço urbano. Portanto, pensar sobre *acessibilidade urbana*, é também refletir sobre como os usos e a ocupação acontecem na cidade.

Embora recorrente nas últimas décadas, o discurso da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade, tanto em edificações quanto no espaço público, vai de encontro às práticas do planejamento urbano atual que ainda privilegiam o transporte individual em detrimento do público nos grandes centros urbanos

“(…) grande parte dos recursos públicos alocados nos sistemas de transporte nos países em desenvolvimento tem sido aplicada na adaptação e ampliação das malhas viárias (e ferroviárias). Esses investimentos partiram do princípio – equivocado – de que as vias são bens de consumo coletivo ‘naturais’, sendo usadas igualmente por todas as pessoas. (VASCONCELOS, 2012, p. 178)

Enquanto várias questões ganham força - como a acomodação do crescente tráfego de automóveis -, a dimensão humana é um ponto do planejamento das cidades que tem sido menosprezado. Independentemente da localização, economia ou grau de desenvolvimento, é comum nos grandes centros urbanos ver pessoas que não utilizam o espaço público de forma plena: obstáculos, ruído, poluição, espaço limitado, risco de acidentes entre outras condições constrangedoras são situações cotidianas a quem vive em

centros urbanos (GEHL, 2013, p. 3). A função tradicional do espaço da cidade como local de encontro dos seus habitantes e fórum social foi reduzida e ameaçada.

Por meio deste trabalho que ainda se encontra em andamento foi possível compreender que esta discussão se torna ainda mais delicada quando o centro histórico é o bairro em que é necessário intervir para resgatar esses tipos de valores. Diante dos desafios propostos a conciliar preservação e vida contemporânea nesses sítios, o planejamento urbano, as políticas públicas e a sociedade são os elementos fundamentais a serem mobilizados para interferir positivamente na implementação dos processos de conservação desses centros e, portanto, das cidades.

Também notou-se que a eliminação de barreiras em centros históricos é uma das maneiras de torná-los mais acessíveis a quem transita no bairro. Este estudo permitiu concluir que a maioria das intervenções apresentadas para solucionar tais barreiras identificadas no percurso analisado correspondem a propostas exequíveis e conclui-se que é possível, com pequenas intervenções, na sua maioria pouco dispendiosas, proporcionar autonomia, conforto e segurança a todas as pessoas que ali circulam.

#### Referências bibliográficas

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015.

BRASIL. **Lei nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. 2000b. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm)>. Acesso em 04 agos 2016.

BAPTISTA, Dulce Maria Tourinho; GAGLIARDI, Clarissa (Orgs). **Intervenções urbanas em centros históricos**. São Paulo: Educ, 2012. 448 p.

CASTILHO, Ana Luisa Howard; VARGAS, Heliana Comin (Orgs). **Intervenções em centros urbanos**. Barueri, São Paulo: Manole, 2015. 337 p.

CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007. 272 p.

CARRIÓN, Fernando. **El centro historico como objeto de deseo**. Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago, Chile. EURE, vol. XXXI, núm. 93, agosto, 2005, p. 89-100.

CHOAY, Françoise. **Alegria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2006. 304 p.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013. 280 p.

LEITE, Flavia Piva Almeida. **Cidades acessíveis**. São Paulo, SRS Editora, 2012. 295 p.

LEITE, Flavia Piva Almeida. **O município acessível à pessoa portadora de deficiência**. São Paulo, SRS Editora, 2007. 217 p.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006. 141 p.

**SASSAKI, Romeu Kazumi. Como chamar as pessoas que têm deficiência? Revista da Sociedade Brasileira de Ostimizados, ano I, n. 1, 1º sem. 2003, p.8-11. Disponível em <<http://www.ojs.ufpi.br/index.php/raj/article/download/2300/1522>>. Acesso em março de 2016.**

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012. 216 p.

