



**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: A ACESSIBILIDADE NO EIXO
IGREJA MATRIZ DE N. SRA. DO CARMO - CAPELA DO N. SR. DOS PASSOS EM CARMO, RJ**

Rachel Silveira Alves



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE LETRAS E ARTES
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E PATRIMÔNIO

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: A ACESSIBILIDADE NO EIXO
IGREJA MATRIZ DE N. SRA. DO CARMO - CAPELA DO N. SR. DOS PASSOS EM CARMO, RJ**

RACHEL SILVEIRA ALVES

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE LETRAS E ARTES
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E PATRIMÔNIO**

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: A ACESSIBILIDADE
NO EIXO IGREJA MATRIZ DE N. SRA. DO CARMO -
CAPELA DO N. SR. DOS PASSOS EM CARMO, RJ**

RACHEL SILVEIRA ALVES

Trabalho final de Mestrado Profissional apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Projeto de Patrimônio – PGPP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), como parte integrante dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

ORIENTADORA: DRA. VIRGÍNIA MARIA NOGUEIRA DE VASCONCELLOS

RIO DE JANEIRO

2025

CIP - Catalogação na Publicação

S474p Silveira Alves, Rachel
 PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: A
 ACESSIBILIDADE NO EIXO IGREJA MATRIZ DE N. SRA. DO
 CARMO - CAPELA DO N. SR. DOS PASSOS EM CARMO, RJ. /
 Rachel Silveira Alves. -- Rio de Janeiro, 2025.
 140 f.

 Orientadora: VIRGINIA MARIA NOGUEIRA DE
 VASCONCELLOS.
 Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
 Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e
 Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura,
 2025.

 1. PERCURSO RELIGIOSO CATÓLICO. 2. PATRIMÔNIO
 CULTURA IMATERIAL. 3. ACESSIBILIDADE. 4.
 CAMINHABILIDADE. 5. CARMO - RJ. I. VASCONCELLOS,
 VIRGINIA MARIA NOGUEIRA DE, orient. II. Título.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE LETRAS E ARTES
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E PATRIMÔNIO

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: A ACESSIBILIDADE NO EIXO IGREJA MATRIZ DE N. SRA. DO CARMO -
CAPELA DO N. SR. DOS PASSOS EM CARMO, RJ

Banca:

Profa. Dra. Virgínia Maria Nogueira de Vasconcellos (Orientadora)

Profa. Dra. Margaret Lica Chokyu Renteria
(PGPP/FAU/UFRJ)

Profa. Dra. Siva Alves Bianchi
(UFRRJ)

RIO DE JANEIRO

2025

AGRADECIMENTOS

A Deus, à Nossa Senhora do Carmo e ao Nosso Senhor dos Passos, por estarem comigo nessa caminhada, assim como aos habitantes da Cidade de Carmo, que, com suas histórias e memórias, me fizeram sonhar e produzir este trabalho.

Agradecimento especial à Profa. Dra. Virgínia Maria Nogueira Vasconcelos, minha orientadora, pela disponibilidade e pelo interesse em me acompanhar nesta etapa da minha formação acadêmica. Agradeço-lhe pelas palavras de incentivo, pelas orientações e pelo esforço de viajar até a Cidade de Carmo para orientação *in loco*, exemplo de comprometimento e dedicação que, sem dúvida, contribuíram para a conclusão deste trabalho.

À banca, composta pelas Profas. Dras. Margaret Lica Chokyu Renteria e Siva Alves Bianchi, pela disponibilidade em participar e pelas contribuições importantes a este trabalho, que aumentaram meus conhecimentos acadêmicos.

Apresento, também, meus sinceros agradecimentos aos meus professores da graduação, principalmente a Daniel Athias, Luciano Senna e Thiago Rangel, que me incentivaram a começar a pesquisar este tema, inspirando-me com seus trabalhos, pesquisas e entusiasmo pela preservação e salvaguarda do patrimônio cultural brasileiro e pelo urbanismo.

Gratidão infinita também por fazer parte desta pós-graduação, que tem como preocupação fundamental a formação de sujeitos da história comprometidos com a salvaguarda do patrimônio cultural deste país. Sou grata por ter encontrado excelentes profissionais, docentes e discentes no percurso do mestrado, que contribuíram imensamente para a realização deste trabalho, destacando o apoio incondicional de Delano Delfino, Luiz Cláudio Corrêa e de Rebeca Barbosa da Costa Carvalho, pelas trocas e apoio nos desenhos.

Aos parceiros que me auxiliaram em todo o processo: à Irmandade Católica da Capela de N. Sr. dos Passos; ao Sr. Rogério Zuchelli; às Sras. Lucy Cunha da Silva e Suely Silva de Lima Costa; a Alessandro de Oliveira e Patrícia Bastos, do Colégio Estadual Francisco Varella; a Bruna Vidal Ferreira Gonçalves da Silva, da Organização Sentindo na Pele; a Leon, do INEPAC; à Prefeitura Municipal de Carmo; ao ex-prefeito Sérgio Luiz Peres Soares; e ao Secretário Municipal de Cultura, Paulo César Cordeiro Perrut, pela gentileza e receptividade durante minhas visitas.

A toda minha família, em especial à minha filha Luciana e o meu genro Oto, à minha neta Alícia, ao meu esposo Paulo, à tia Margarida e aos meus primos, pelo carinho e apoio incondicional, incentivando-me nos momentos mais difíceis.

Que possam se orgulhar do meu trabalho.

*“De uma cidade,
não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas,
mas a resposta que dá às nossas perguntas”.
Ítalo Calvino
(Cidades Invisíveis; 1990, p. 44)*

*"As cidades têm a capacidade de fornecer algo para cada um
de seus habitantes, apenas porque, e somente quando,
elas são criadas por todos".
Jane Jacobs
(A Morte e a Vida das Grandes
Cidades; 1961, p.21)*

RESUMO

A tradição católica no município do Carmo, Rio de Janeiro, é preservada por suas procissões, que acontecem nas ruas do Centro: Folia de Reis, Semana Santa, Corpus Christi e Festa da Padroeira - Nossa Senhora do Carmo. As celebrações atraem centenas de devotos, turistas e membros da comunidade local, muitos dos quais retornam à cidade especificamente para participar dessas festividades. Porém, esses percursos apresentam baixa legibilidade e acessibilidade, além de não privilegiarem o pedestre. Este trabalho final apresenta uma proposta de requalificação do eixo que conecta a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo à Capela de Nosso Senhor dos Passos, trajeto que acolhe tradicionais procissões católicas do município. A pesquisa é qualitativa (participativa) e parte do (re)conhecimento do município, da revisão dos conceitos e das referências projetuais que a embasam; de levantamentos bibliográficos e de campo, além da vivência da autora. As análises resultaram em mapas, desenhos e fotografias, que destacam as principais características da área, seus usos e atividades, os percursos religiosos, seu estado de conservação, os revestimentos e a geometria do traçado urbano. A proposta inclui alterações no traçado geométrico das vias, implantação de árvores, mobiliário e iluminação. Com isso, pretende-se preservar o patrimônio cultural imaterial da cidade e promover o direito a uma cidade caminhável, respeitando o patrimônio religioso de Carmo.

Palavras-chave: Percurso religioso católico; Patrimônio cultural imaterial; Acessibilidade; Caminhabilidade; Carmo/RJ.

ABSTRACT

The Catholic tradition in the city of Carmo, Rio de Janeiro, is preserved through its processions, which take place in the streets of the town center: Folia de Reis, Holy Week, Corpus Christi, and the festivity of the Patroness – Our Lady of Carmo. These celebrations attract hundreds of devotees, tourists, and local community members, many of whom return to the city specifically to participate in these festivities. However, these routes have low legibility, accessibility and not prioritize pedestrians. This dissertation presents a proposal for the requalification of the axis connecting the Church of Our Lady of Carmo to the Chapel of Our Lord of the Steps, which hosts traditional Catholic processions in the city. The research is qualitative (participatory) and stems from the recognition of the municipality, a review of the concepts and project references that underpin it, bibliographic and field surveys, and the author's personal experience. The analyses resulted in maps, drawings, and photographs that highlight the main aspects of the area, its uses and activities, the religious routes, their state of conservation, pavement, and the geometry of the urban layout. The proposal includes alterations to the urban layout of the roads, the planting of trees, urban furniture and lighting. By doing so, it aims to preserve the city's intangible cultural heritage and promote the right to walkable city while respecting the religious heritage of Carmo.

Keywords: Catholic religious route; Intangible cultural heritage; Acessibility; Walkability; Carmo/RJ.

LISTA DE SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

CHS – Centro Histórico de Salvador

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

IMN - Inspetoria de Monumentos Nacional

INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MHN - Museu Histórico Nacional

PCH – Programa de Cidades Históricas

PDM – Plano Diretor Municipal

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNUM - Portuguese-language Network of Urban Morphology – Rede Lusófona de Morfologia Urbana

SHO – Sítio Histórico de Olinda

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura.

LISTA DE FIGURAS

ORDEM	DESCRIÇÃO	PÁGINA
01	Ilustração da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo	15
02	Processo de Construção do Trabalho Final	17
03	Fluxograma das etapas do Trabalho Final	19
04/05	Imagem das Casas Altares e Percursos Religiosos Católicos	20
06	Imagem da Capela de N. Sr. dos Passos c/ vista para a Igreja Matriz	23
07	Pintura de Luciano Huguenin da inauguração da Igreja Matriz	26
08	Imagem ilustrativa de um transporte da época	27
09	Imagem da cidade feita por drone	28
10	Localização de Carmo/RJ	28
11	Mapa da Vegetação do Distrito-Sede	30
12	Mapa Urbano do Distrito-Sede	31
13	Mapa de Uso do Solo	32
14	Mapa de Gabaritos da área do entorno do percurso	33
15	Mapa de Cheios e Vazios da área do entorno	33
16	Mapa de Localização/Entrada da cidade	34
17	Mapa Viário do Distrito-Sede	35
18	Mapa Viário c/ marcação dos pontos críticos	36
19/24	Imagens dos pontos críticos do percurso	37
25	Estacionamento lateral da Praça Getúlio Vargas	38
26	Estacionamento lateral da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo	38
27	Rampa na Calçada da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo	39
28	Rampa na Calçada lateral da Praça Getúlio Vargas	39
29	Rampa na Calçada lateral da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo	39
30	Rampa na Calçada dos fundos da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo	39

31	Mapa dos marcos do Distrito-Sede	40
32	Mapa Geral dos Percursos Religiosos Católicos	41
33	Mapa do Percurso Católico – Folia de Reis	42
34	Mapa do Percurso Católico – Semana Santa (2ªfeira)	43
35	Mapa do Percurso Católico – Semana Santa (4ªfeira)	44
36	Mapa do Percurso Católico – Semana Santa (6ªfeira)	45
37	Mapa do Percurso Católico – Semana Santa (domingo)	46
38	Mapa do Percurso Católico – Corpus Christi	47
39	Mapa do Percurso Católico/Dia de N. Sra. do Carmo	48
40/41/42	Imagens do Campeonato de Folia de Reis	49
43	Mapa síntese das Casas-Altars no EIXO: Igreja Matriz - Capela	51
44	Imagem da Igreja Matriz	52
45	Quadro com percentual de pessoas com deficiência no Brasil.	60
46	Gráfico com percentual de grupos por idade e tipos de dificuldades funcionais	61
47	Imagem da Igreja Matriz	70
48/49	Representação gráfica do Eixo	71/72
50	Planta Baixa – Levantamento Existente - Mapa do Eixo	72
51	Imagem atual da Capela	73
52	Planta Levantamento Capela N. Sr. dos Passos	73
53	Levantamento do Trecho 02. Rua Senhor dos Passos com Ruas Oscar de S. Curty/Martinho Campos	74
54	Levantamento do Trecho da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo	75
55	Mapa Geral de Análise de Danos	76
56	Trecho 01 – Mapa de Danos das Calçadas	77
57	Trecho 02 - Mapa de Danos das Calçadas/Rampas Existentes	78
58	Trecho 03 – Parte 1 - Mapa de Danos das Calçadas/Rampas Existentes	79
59	Trecho 03 – Parte 2 - Mapa de Danos das Calçadas/Escadarias	80
60	Mapa com a Localização das Rotatórias com problemas	81
61/62	Mapa da localização do Centro Histórico de Olinda, Pernambuco	83
63/64	Local do Projeto e exemplo de edificação do entorno do Largo	84
65	Mapa da localização do Centro Histórico de Laguna, SC	85

66	Proposta de melhoria urbanística (simulação sobre foto),Laguna, SC	86
67	Área de intervenção do Projeto, Porto Alegre, RS	87
68/69/70	Imagens da proposta do trecho, Porto Alegre, RS	88
71/72	Rota Acessível/Av. Sete de Setembro, Salvador, BA	89
73	Percurso Religioso Católico – Mapa do Eixo	90
74	Mapa do Eixo com os 03 Trechos	91
75	Projeto proposto do Eixo Igreja Matriz – Capela	92
76	Pirâmide Invertida de Tráfego	94
77	Imagem atual da Rua Senhor dos Passos	95
78	Rota Acessível (simulação sobre foto)	95
79	Imagem renderizada da Rota Acessível	96
80/81	Trecho 03 - Proposta de Faixa de Travessia Elevada/Imagem renderizada	98
82	<i>Traffic Calming</i> – Trecho 01 – Capela - Planta de Localização e Planta-Chave	100
83	Imagem renderizada - Capela	100
84/85	Trecho 02 - Projeto da Área/Imagem renderizada	100
86/87	Trecho 02 – Vistas - Entroncamento Rua Sr. dos Passos e Rua Oscar de Souza Curty	101
88	Trecho 02 – Projeto do entroncamento da Rua Sr. dos Passos e Rua Martinho Campos	102
89/90	Trecho 02 – Vistas - Entroncamento da Rua Sr. dos Passos e Rua Martinho Campos	103
93	Trecho – 03 – Projeto proposto Áreas A (Infanto-Juvenil) e B (Melhor Idade)	105
94	Vista da Igreja Matriz e das Áreas A (Infanto-Juvenil) e B (Melhor Idade)	106
95	Trecho 03 – Projeto/Imagem renderizadas da Área A (Infanto-Juvenil)	107
96/97/98	Trecho 03 – Imagens renderizadas da Área A (Infanto-Juvenil)	108
99/100/101	Trecho 03 – Imagens renderizadas da Área B (Melhor Idade)	108
102	Trecho 03 – Projeto proposto da Área B (Melhor Idade)	109
103	Trecho 01 – Capela N. Sr. dos Passos – Projeto – Detalhe: Rampa Acessível	110
104/105	Trecho 01 – Vistas da Capela Nosso Senhor dos Passos – Detalhe: Rampa Acessível	111
106	Trecho 01 – Corte – Detalhe: Rampa Acessível	111
107	Planta Baixa – Detalhe: Rampa Acessível	112
108	Plantas/Vistas/Imagens renderizadas – Detalhe da Plataforma Elevatória Vertical	113
109/110	Imagens renderizadas do Projeto da Plataforma Elevatória Vertical	114

111/112	Trecho 01 – Imagens renderizadas das Calçadas/Pavimentação	115
113/114	Imagens atuais da Rua José Pinto Pinheiro (lateral da Igreja Matriz)	116
115	Trecho 03 – Prancha com Planta de Localização – Rua José Pinto Pinheiro	116
116 a 119	Duas Vistas: [1] Situação Atual e [2] Projeto Proposto Trecho 03 – Alargamento/Inclinação Calçada	117
120/121	Imagens renderizadas do Projeto da Calçada Inclinação da Rua José Pinto Pinheiro	118
122	Imagem renderizada do Piso Proposto para o Percorso Religioso Católico	119
123	Projeto de Piso Proposto para a Rota Acessível	120
124 a 126	Corte AA e Vista 1 do Espaço Árvore	122
127/128	Rua Senhor dos Passos (Alameda dos Jambeiros), de 1938, e imagem atual do Eixo	123
129	Planta Baixa da Igreja Matriz - Paisagismo	124
130	Quadro de Imagens das espécies do Anteprojeto de Paisagismo – Áreas A e B	125
131/132	Imagens renderizadas da Área A e Área B	126
133	Vista - Área de implantação do mobiliário urbano no Eixo	127
134	Planta Baixa implantação do mobiliário urbano no Eixo	127
135	Imagem renderizada do mobiliário urbano do Eixo	127
136	Processo de construção da Identidade Visual	128
137 a 139	Proposta dos Painéis de Informação	129/130
140	Imagem renderizada do Totem Informativo na calçada da Igreja Matriz	131
141	Imagem renderizada do Totem Informativo na Área B (Melhor Idade).	131
142/143	Imagens renderizadas Iluminação	132/133
144	Imagem da Igreja Matriz N. Sra. do Carmo ao anoitecer	134

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	16
2. MUNICÍPIO DE CARMO/RJ.....	25
2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	25
2.2 CONTEXTUALIZAÇÃO.. ..	28
2.3 OS PERCURSOS RELIGIOSOS.. ..	41
3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	54
3.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA.....	54
3.2 PERCURSO ACESSÍVEL E CAMINHABILIDADE.....	60
3.3 PATRIMÔNIO IMATERIAL.....	66
4. PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO EIXO IGREJA MATRIZ CAPELA.....	71
4.1 ESTADO ATUAL DO PERCURSO.....	71
4.2 REFERÊNCIAS PROJETUAIS.....	82
4.3 PROPOSTA PROJETUAL.....	90
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	135
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	140



Figura 01. Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo.
Ilustrador: Osmar Santos, outubro/2023.

1. INTRODUÇÃO

O Município de Carmo, no Estado do Rio de Janeiro, conhecido pela bela história de sua origem, dispõe de uma série de edificações, eventos (festas e comemorações), acidentes geográficos e artesanato, que atraem muitos turistas, incentivando a economia local. Por ser um município de maioria católica e reunir algumas igrejas centenárias (a Igreja Matriz é tombada pelo Instituto do Patrimônio Artístico Nacional – IPHAN, desde 1964), proporciona à população local e aos turistas vários eventos religiosos católicos, entre eles, a Folia de Reis, Semana Santa, Corpus Christi e Festa da Padroeira, Nossa Senhora do Carmo, na área central da cidade, com festas e procissões. Todavia, por sua formação em terreno acidentado e desenho espontâneo, a cidade foi crescendo em torno da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e da Praça Getúlio Vargas, construída à sua frente, a partir do seu eixo. O traçado viário apresenta calçadas estreitas, geometria distinta e, apesar dos ainda poucos veículos, gera transtornos para a circulação no local, sobretudo para os pedestres. Por sua vez, as procissões acontecem nas principais vias que integram esse entorno, em paralelepípedo e sem acessibilidade apropriada ao pedestre, levando a população a travessias difíceis e à necessidade de caminhar pelas ruas grande parte do tempo.

A escolha do tema “requalificação urbana” permite propor alterações nas vias urbanas. Como objeto de estudo, adotou-se a caminhabilidade em percurso religioso e, como estudo de caso, o(s) percurso(s) religioso(s) católico(s) da cidade de Carmo. Essa escolha se justifica pela demanda que a cidade apresenta em preservar suas festas tradicionais religiosas, que atraem centenas de pessoas ao município, sejam munícipes ou turistas. Diante disso, o Trabalho Final foi estruturado seguindo o processo proposto na Figura 02.



Figura 02. Processo de Construção do Trabalho Final. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

O Trabalho Final foi estruturado em quatro capítulos. No primeiro capítulo – Introdução, apresenta-se um breve resumo sobre o tema e sua importância para os habitantes da cidade de Carmo e para as futuras gerações. Explicita-se também os passos metodológicos do estudo do Eixo – Igreja Matriz X Capela, por meio de: [1] consultas, pesquisa bibliográfica e documental, realizadas tanto em órgãos públicos quanto religiosos, além de sites e obras de autores carmenses; [2] confecção de mapas para sistematização dos dados; [3] levantamento fotográfico das manifestações culturais – Folia de Reis, Semana Santa, Corpus Christi e Procissão do Dia da Padroeira, Nossa Senhora do Carmo, que resultaram em mapas detalhados, destacando os rituais das residências dos fiéis, os quais compõem toda a tradição histórico-religiosa católica; e [4] anotações da autora durante o acompanhamento do percurso das festas religiosas, refletindo principalmente sobre a questão da acessibilidade e da caminhabilidade.

O segundo capítulo apresenta a situação atual do município por meio de mapas com as análises da hierarquia viária, gabarito, vegetação, além de dados populacionais, atividades econômicas, incluindo os percursos religiosos, com suas tradições atuais, documentados por fotografias e mapas ilustrativos.

No terceiro capítulo, destaca-se a fundamentação teórica que embasa o projeto: os conceitos de requalificação urbana, acessibilidade, caminhabilidade, percurso acessível e patrimônio material e imaterial. O quarto capítulo trata da construção do Projeto

de Requalificação Urbana do percurso religioso católico, composto por três subtítulos: o primeiro, o estado atual do Eixo, o segundo com as referências projetuais e estudo de projetos histórico-patrimoniais, incluindo imagens e mapas; e o terceiro, a proposta projetual em si, que foi pensada para readequar o percurso às demandas contemporâneas da sociedade, somando-se às necessidades funcionais e garantindo o direito constitucional de proporcionar segurança e conforto para todas as pessoas, com ou sem deficiência. Seguem-se as Considerações Finais.

Portanto, o objetivo principal deste Trabalho Final é requalificar o percurso religioso católico entre a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e a Capela de Nosso Senhor dos Passos, visando à acessibilidade. Como objetivos secundários, busca-se: [1] preservar a história religiosa católica e a cultura local, a partir da salvaguarda do seu patrimônio imaterial; [2] propor um percurso acessível, com arborização, sinalização e mobiliário urbano, que priorize o pedestre; [3] projetar espaços que promovam a permanência e incentivem a circulação do pedestre; [4] alterar o traçado geométrico do percurso, para permitir maior segurança no tráfego de veículos na cidade e a segurança do pedestre.

O trabalho procura refletir, também, sobre a relevância da salvaguarda e preservação cultural dos percursos religiosos católicos, tomando como referência as manifestações culturais que ocorrem na cidade desde o século XIX. O estudo também objetiva perpetuar a memória coletiva deste patrimônio cultural imaterial – as festas católicas da cidade.

Inicialmente, foi necessário estudar alguns teóricos sobre os temas patrimônio e caminhabilidade; buscar a documentação histórica da cidade; e levantar, fisicamente, os percursos religiosos católicos que acontecem durante o ano litúrgico na cidade e que foram percorridos durante o ano pela autora. Foram esquematizados os caminhos, traçados geométricos e símbolos, e documentou-se os rituais, por meio de fotografias e desenhos. Em continuidade, foi necessário dialogar e entrelaçar estas manifestações culturais católicas da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e da Capela do Nosso Senhor dos Passos, buscando historiar o papel das igrejas na formação urbana da cidade. Para isso, em paralelo, foi realizada uma investigação histórica, a fim de entender a importância do percurso nessa formação.

Após a etapa de levantamentos, partiu-se para a realização da proposta projetual, com o objetivo principal do Trabalho: requalificar a área central de Carmo a partir de um projeto que busque mitigar os problemas nas vias (e passeios) do percurso que liga a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo à Capela do Senhor dos Passos, em Carmo, RJ, onde ocorre a maioria das procissões católicas da cidade. A proposta tem nesse percurso um modelo para as demais vias que comportam outros eventos ou parte deles.

O trabalho foi desenvolvido a partir de uma pesquisa documental e participativa, que permitiu o acesso a documentos históricos sobre a cidade, a criação das igrejas e o crescimento da fé católica, com suas festas e atividades socioculturais. Como parte do processo, foi necessário fazer levantamentos *in loco*, registros fotográficos e também consultas à legislação vigente do município, principalmente ao Plano Diretor Municipal (PDM). Foram construídos, também, outros mapas, entrelaçando as manifestações culturais e os rituais realizados pelos fiéis, com o intuito de fornecer subsídios para a construção do projeto em tela, obedecendo ao roteiro metodológico apresentado na Figura 03.

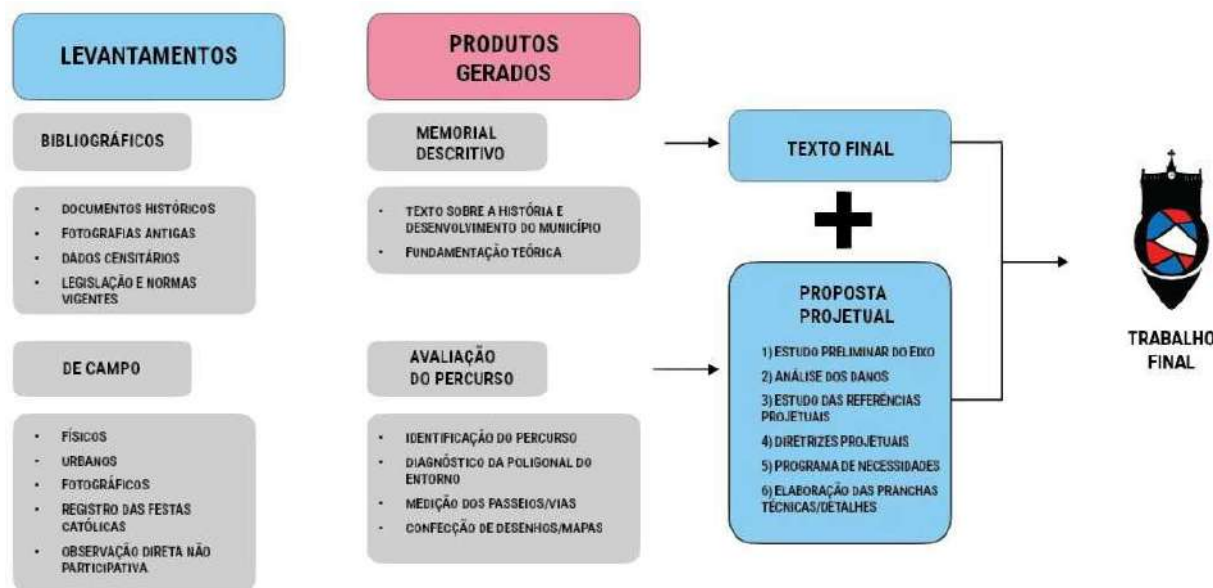


Figura 03 – Fluxograma das etapas do Trabalho Final. Fonte: Elaboração da autora: junho 2025.

Acompanhando sempre o calendário das manifestações culturais religiosas, todo ano são realizadas as seguintes: Folia de Reis; Semana Santa, que compõe quatro procissões: a Meditação de Nossa Senhora das Dores, que acontece na segunda-feira; o Encontro de Nosso Senhor Jesus Cristo com a Mãe Maria, na quarta-feira; a procissão do Senhor Jesus Cristo Morto, na sexta-feira; e o Domingo de Páscoa; Corpus Christi; e o dia de Nossa Senhora do Carmo, a Padroeira da cidade. Destaca-se que essas procissões, quase todas, são acompanhadas pela Banda Musical da cidade e pelo Grupo de Teatro, que realizam encenações em residências específicas, que participam do percurso como pontos focais — algumas com altares e outras com velas acesas — conforme podemos observar nas Figuras 04 e 05 em destaque.



Figuras 04 e 05. Imagens das Casas Altares, Percursos Religiosos Católicos. Fonte: Acervo da autora: junho 2024.

Estes momentos são registrados nos sete Mapas de Levantamento Fotográfico apresentados ao longo do Trabalho Final. Durante a criação dos registros fotográficos, foi realizada uma observação direta, registrando também as dificuldades enfrentadas pela comunidade ao caminhar por essas vias. Foram documentadas as percepções sobre acessibilidade, incluindo algumas impressões sobre a religiosidade e a caminhabilidade dos fiéis durante os percursos. Instrumentos fundamentais não apenas para identificar as áreas problemáticas, mas também para desenvolver as propostas projetuais.

Observaram-se a irregularidade das calçadas e vias, registrando, por meio de fotografias, locais que necessitavam de restauro, intervenções de manutenção e de preservação, além da urgência de melhorias para garantir a acessibilidade. Constatou-se que muitas vias apresentam obstáculos que dificultam o trânsito, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida ou com alguma deficiência. O problema mais grave identificado foi a falta de acessibilidade, especialmente em trechos cruciais do percurso, que precisam ser adequados com urgência às normas vigentes da ABNT para garantir acessibilidade e caminhabilidade a todos os cidadãos.

Por conta disso, reforça-se a importância de um estudo cada vez mais completo e multidisciplinar. Cohen e Duarte (2013) propõem que as pesquisas acadêmicas e as normas brasileiras contemplem, principalmente:

[...] o cruzamento de diversas tabelas com levantamentos fotográficos, mapeamento e análise de percursos definidos a partir dos maiores fluxos de circulação de pedestres. [...] o texto aponta para a necessidade de uma visão mais holística do espaço projetado, com vistas a permitir uma maior apropriação das cidades por parte de todos os cidadãos (p. 22).

Quanto à acessibilidade, as pesquisadoras também destacam a importância da realização de um diagnóstico de acessibilidade, metodologia que se baseia na observação, descrição e análise dos espaços construídos. Segundo as autoras, “[...] ao usar como apoio esta linha etnometodológica, está se retornando ao concreto da experiência ambiental das pessoas com deficiência em sua apreensão dos espaços urbanos” (Cohen; Duarte, 2013, p. 30). Para a elaboração desse diagnóstico, as pesquisadoras destacam a importância de levantar e analisar os seguintes aspectos:

[...] acessos e circulações; faixas de travessia de pedestres; faixas elevadas; estacionamento; construção, manutenção e conservação de passeios nos termos da legislação municipal; esquinas; rampas; escadas e passarelas de pedestres; mobiliário urbano; sinalização e informação urbanas; sinalização tátil direcional ou de alerta; parques, praças e espaços públicos e turísticos; serviços de transportes coletivos acessíveis (Cohen; Duarte, 2013, p. 31).

A partir das ferramentas acima citadas e mediante a observação direta dos percursos, com intuito de promover a acessibilidade e a caminhabilidade, foi pensada a demarcação de uma rota acessível, a organização dos fluxos, faixas elevadas, travessias seguras (*traffic calming*), etc.



Figura 06. Imagem da Capela Nosso Senhor dos Passos
c/vista para a Igreja Matriz. Acervo da autora: janeiro 2024.

2 . MUNICÍPIO DE CARMO, RJ

2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Carmo, cidade constituída no século XVIII, teve sua origem às margens do Rio Paraíba do Sul, sendo chamada de “Sertões de Macacu”. Surgiu, então, primeiramente como um pequeno povoado, na década de 1760, por conta da exploração do ouro. Nessa época, estas terras foram ocupadas por garimpeiros vindos de Minas Gerais com suas famílias, assim como por escravizados e indígenas que garimpavam ouro no Rio Parahyba do Sul. De acordo com Erthal (2008) (*apud* Lima; Lima, 2020, p. 44), esses garimpeiros trabalhavam nos leitos das águas de outros rios do município, como o Rio Paquequer, o Ribeirão do Quilombo e alguns córregos, como o da Prata, da Glória, da Astreá e do Emboque. O principal era o Rio Parahyba do Sul, que faz divisa com a cidade de Além Paraíba, no estado de Minas Gerais.

A Coroa Portuguesa se fixou neste Arraial para dar continuidade à exploração do ouro, mas rapidamente veio a decepção com os resultados da mineração, e a Coroa resolveu implementar uma política de concessão de Títulos das Sesmarias. Em 1810, logo após o prejuízo econômico do local, devido ao pouco ouro, o governo deu fim à exploração do ouro em Porto Novo do Cunha, Distrito de Carmo, aumentando a concessão das Sesmarias. No início da década de 1830, todas as áreas com um relevo “mais propício” já estavam ocupadas, extraoficialmente ou por meio das Sesmarias, sendo legalizadas posteriormente, destacam Lima e Lima (2020). [...] Faltava agora um núcleo urbano, por simples que fosse, para as missas dominicais e para o estabelecimento de um polo de comércio local que aproveitasse o pouso das tropas de mulas e fomentasse negócios com os agricultores locais (Lima; Lima, 2020, p. 63).

A Rota “Cantagalo – Tapera – Samambaia – Porto Novo do Cunha” tinha como uma das paradas o Morro da Samambaia, um local mais alto, com algumas residências, pequenos armazéns e/ou pontos de troca e comércio, além de abrigo para os viajantes. A

formação do núcleo urbano se consolidou em 1832, após a construção de um número maior de rústicas edificações. Logo surgiu a ideia da construção de uma capela em homenagem à Nossa Senhora do Carmo, mas, em relação ao local, os fazendeiros estavam divididos. Depois de várias propostas e discussões, ficou decidido que a construção seria no alto do morro, pois esta localização não era adequada para o cultivo do café. Com isso, os fazendeiros aprovaram a localização da capela no Morro da Samambaia, e o povoado passou a se chamar Arraial de Samambaia. Devido à fé cristã observada na região, o lugar passou a ser conhecido como Freguesia de Nossa Senhora do Monte do Carmo e ganhou, mais tarde, o nome de Villa do Carmo de Cantagalo. Este núcleo de Carmo se expandiu rapidamente, aumentando o fluxo econômico e de comerciantes na Rota “Cantagalo – Tapera – Samambaia – Porto Novo do Cunha”. Por conta da sua importância, logo passou à categoria de Arraial, passando a se chamar Arraial do Carmo de Cantagalo (Figura 07).



Figura 07. Pintura de pintor carmense, Luciano Huguenin. Fonte: Prefeitura Municipal de Carmo. Acesso em: 24 maio 2024.

As obras da Capela em homenagem a Nossa Senhora do Carmo terminaram por volta de 1842, consolidando também o povoamento

do Arraial. Em 1881, houve significativo aumento de edificações com a vinda de comerciantes de outras áreas, devido ao desenvolvimento resultante do cultivo do café. O aumento da comercialização do café determinou a emancipação da vila em 13 de outubro de 1881. Sendo assim, Carmo e Cantagalo foram desmembrados por meio da Lei Provincial nº 2.577, de 13 de outubro de 1881, passando à categoria de Cidade em dezembro de 1889. Nessa época, as ruas, em sua maioria, eram de terra batida; não havendo automóveis, o transporte era feito, em geral, a cavalo ou por veículos de tração animal (Figura 08).



Figura 08. Imagem ilustrativa do transporte da época. Fonte: Prefeitura Municipal de Carmo. Acesso em: 24 maio 2024.

2.2 CONTEXTUALIZAÇÃO

Na Figura 09, apresenta-se uma imagem atual do Município de Carmo, situado na Microrregião Geográfica de Cantagalo-Cordeiro, correspondendo a 4,6% da área da Região Serrana, fazendo limite administrativo com os municípios de Cantagalo, Duas Barras, Sumidouro e Sapucaia, no Estado do Rio de Janeiro, e, ao norte, com o estado de Minas Gerais, incluindo os municípios de Além Paraíba e Volta Grande. Possui área aproximada de 305,749 km² e uma população de 17.198 habitantes em 2022 (IBGE, 2023). Localizado na latitude 21°56'01" Sul e a longitude 42°36'31" Oeste, está a uma altitude de 347 m, apresentando topografia acidentada (Figura 10, mapa com a localização).

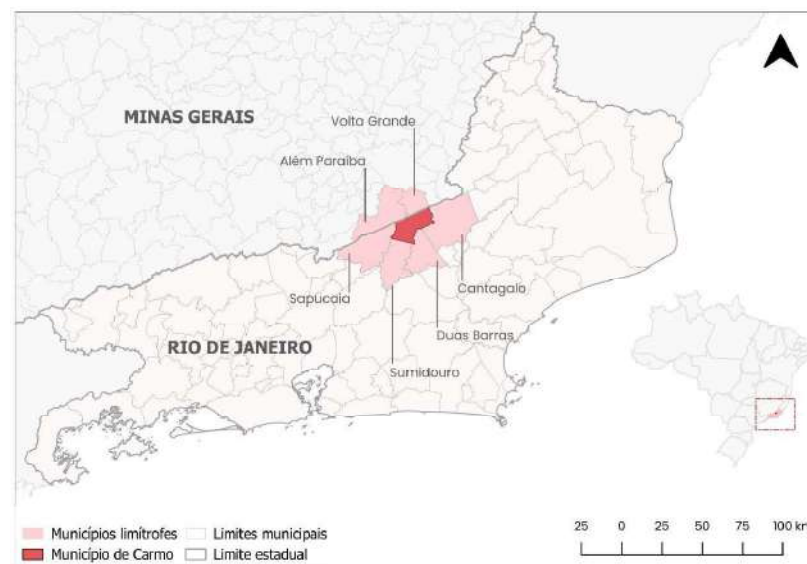
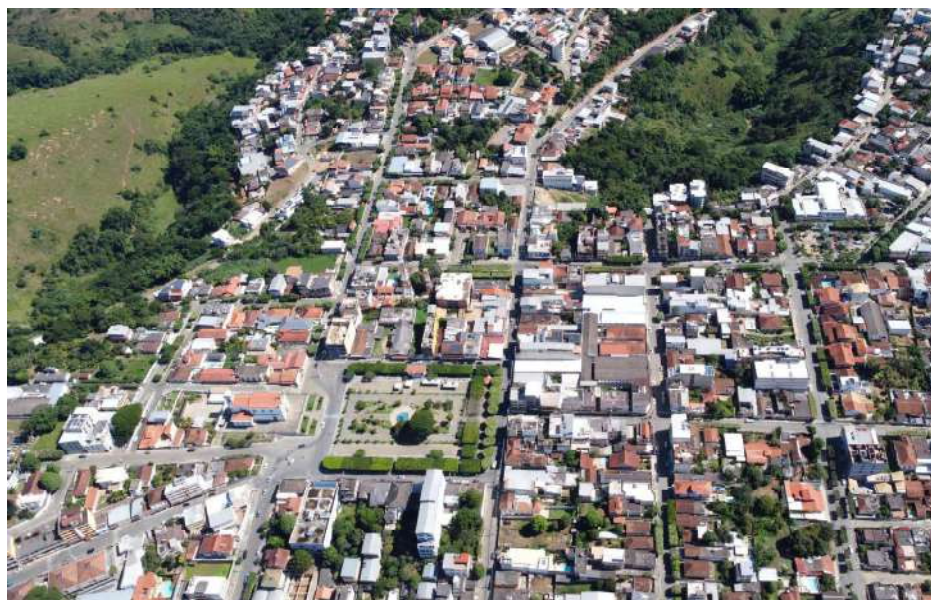


Figura 09. Imagem da cidade feita por drone. Cedida pela NM Agência, out. 2023.

Figura 10. Localização de Carmo/RJ. Fonte: Elaboração da autora: junho, 2025.

Embora a legislação brasileira fomente a participação popular na tomada de decisões, é comum, principalmente em municípios de pequeno porte, que o governo municipal decida os rumos da cidade individualmente, sem a participação direta da comunidade ou de pessoas tecnicamente capacitadas para decidir de forma coerente suas diretrizes, causando um mal irremediável para a cidade e para a população, que se acomoda às decisões do poder executivo.

Mesmo tendo menos de 20.000 habitantes, o município elaborou o seu primeiro Plano Diretor Municipal (PDM) por meio da Lei Complementar nº 05, em 09 de dezembro de 2021. Em relação à Política do Desenvolvimento Municipal, o PDM explicita a preocupação com o equilíbrio e a qualidade do ambiente natural, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico e paisagístico, mas sem diretrizes claras quanto ao processo e ao planejamento urbano para salvaguarda desse patrimônio. No Capítulo V, o PDM trata dos Serviços Públicos, Infraestrutura e Saneamento, tendo como prioridade “garantir acessibilidade e mobilidade nas áreas urbanas e rurais, promovendo a pavimentação, readequação e manutenção adequada das vias urbanas e estradas rurais” (Art. 17, inciso VII). Mas, desde a data da promulgação do PDM, o município não conseguiu construir um Plano de Mobilidade Urbana nem um Plano de Arborização Urbana. Em 2022, a Secretaria de Obras elaborou um Relatório sobre Acessibilidade, com registros fotográficos dos locais, colocando faixas de pedestres e de veículos. Atualmente, estas faixas encontram-se danificadas, as vias rurais continuam sem asfalto e as urbanas sem manutenção contínua. Por conta da inexistência de um Plano de Mobilidade, a cidade ainda tem a mesma infraestrutura de décadas, apresentando problemas de circulação e de tráfego, que serão abordados no presente estudo.

A Lei Orgânica do Município de Carmo, promulgada em 05 de abril de 1990 e atualizada em 18 de dezembro de 2014, é instrumento de planejamento municipal importante, pois, entre as competências fixadas na Lei, está a preservação do patrimônio. O artigo 22, inciso XIII, por exemplo, visa o planejamento “do uso e ocupação do solo em seu território, especialmente em sua zona urbana”, e,

no seu inciso XIV, dispõe sobre “estabelecer normas de edificação, de loteamento, de arruamento e zoneamento urbano, bem como as limitações urbanísticas convenientes à ordenação do seu território, observando a Lei Federal”.

Em relação ao clima, a cidade está inserida na zona climática tropical, caracterizada como quente, úmida e abafada, apresentando entre quatro e cinco meses secos. Ao longo do ano, em geral, a temperatura varia entre 14°C e 31°C, raramente sendo inferior a 10°C ou superior a 36°C. A precipitação anual no Município de Carmo varia entre 731mm e 1.894 mm, apresentando seus maiores índices de chuva durante os meses de novembro a março, com média de 1.330 mm/ano. A Figura 11 apresenta o mapa de vegetação da área do Distrito-Sede, observando-se que as manchas de vegetação se distanciam do núcleo urbano.



Figura 11. Mapa da Vegetação do Distrito-Sede. Fonte: Elaborado pela autora, com base no Google Maps: junho 2025.

De acordo com o Relatório do Plano Integrado de Recursos Hídricos do Rio Paraíba do Sul, de 2010, a vegetação presente no município de Carmo tem sido fortemente alterada em razão das atividades agropecuárias ora realizadas: 13,9% da área ocupada por campos e pastagens e cerca de 20 mil hectares de vegetação secundária (capoeira), restando apenas 6,6% de áreas florestais superiores. Assim como nos demais municípios brasileiros, Carmo assiste a uma redução acelerada de sua cobertura florestal, composta majoritariamente por espécies da Mata Atlântica. As alterações modificam o solo, criando áreas impermeáveis, aumentando a temperatura do ar e afetando o conforto da população, contribuindo, assim, para as mudanças climáticas, que são uma preocupação mundial. Isso também aponta para a necessidade de elaboração de um plano de arborização que contribua efetivamente para amenizar os efeitos climáticos extremos. Como já mencionado, o traçado da cidade foi determinado a partir da construção da Igreja Matriz e da Praça Getúlio Vargas. Todas as outras vias e quadras que foram surgindo buscavam um desenho em grelha. As vias periféricas possuem uma malha sinuosa, pois acompanham as curvas de nível (Figura 12). No final do século XIX, a cidade já contava com 17 ruas com largura variando de 60 a 80 palmos de largura, e 3 praças (Jornal Carmense, 1987).

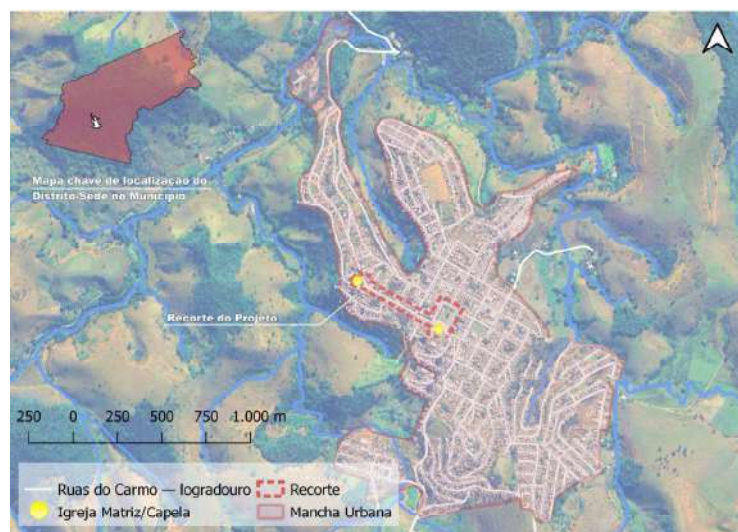


Figura 12. Mapa Urbano do Distrito-Sede. Fonte: Elaborado pela autora, com base no Google Maps: junho 2025.

A cidade é predominantemente residencial, principalmente ao longo do eixo entre a Igreja Matriz e a Capela e nas quadras afastadas da Praça. Os equipamentos públicos estão concentrados na Rua Martinho Campos, próximos à Praça Getúlio Vargas. Atualmente, o uso comercial está concentra no entorno da Praça Getúlio Vargas, utilizando as residências mais antigas. As edificações no entorno da Praça não apresentam afastamentos, o que dificulta a ventilação e bloqueia a entrada da luz solar. Na Figura 13, mapa de uso do solo.

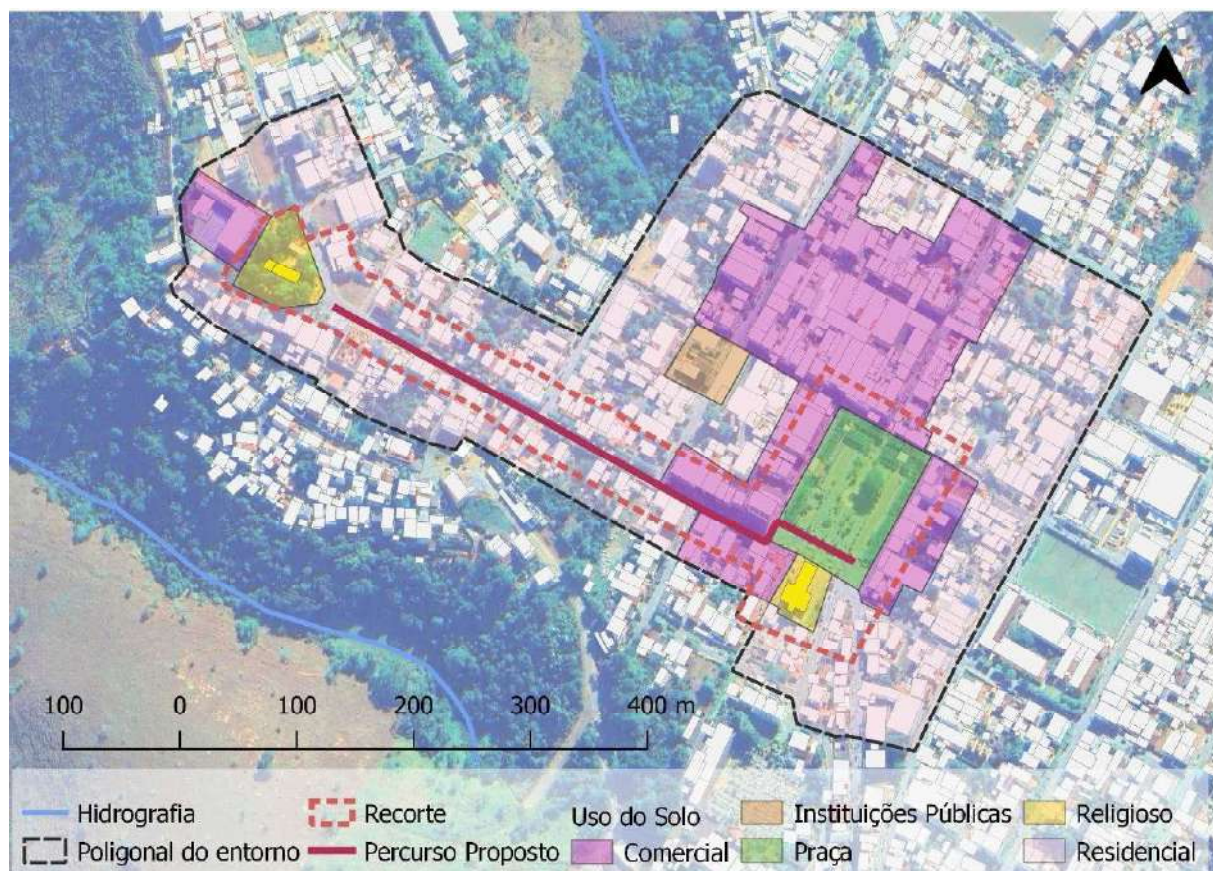
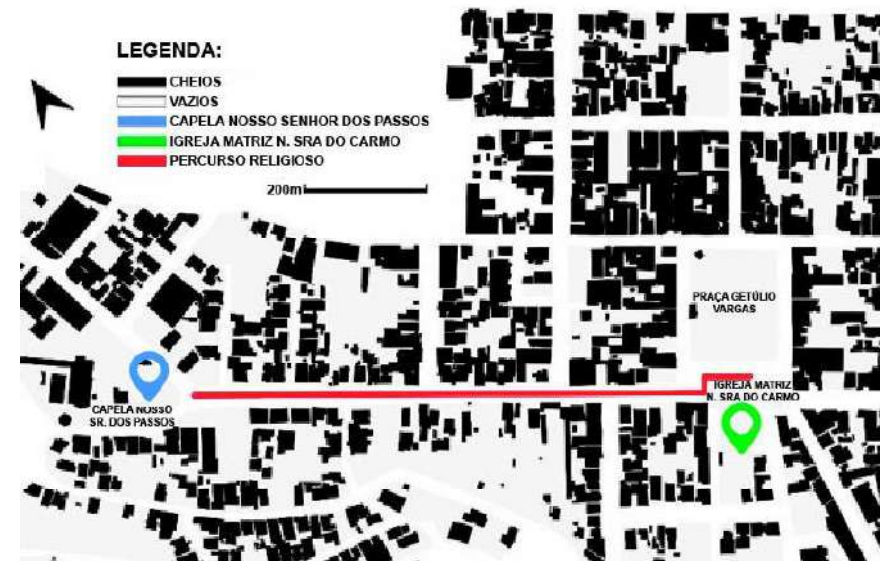
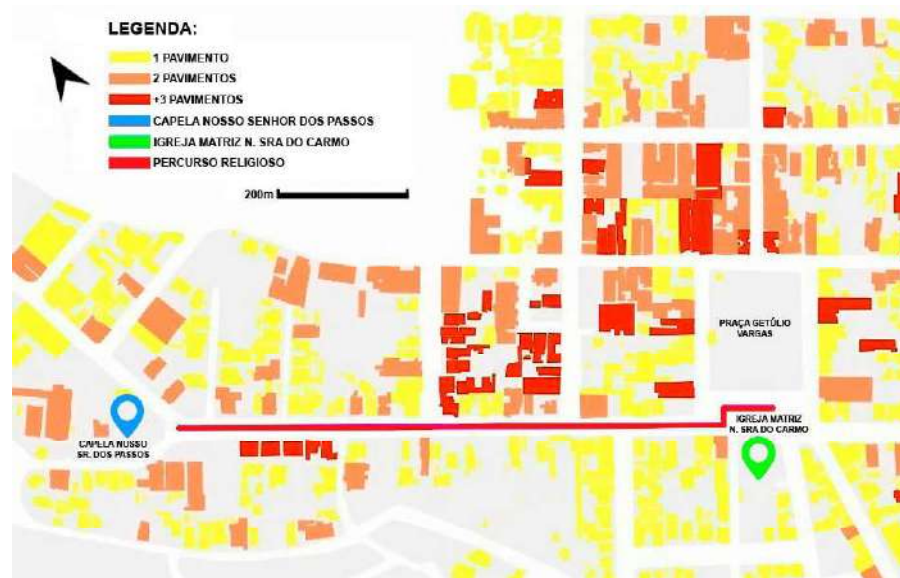


Figura 13. Mapa de Uso do Solo, área do entorno do percurso. Fonte: Elaboração da autora, com base no Google Maps: junho 2025.

Outros mapas importantes incluem, na Figura 14, o Mapa de Gabaritos, em que a maioria das edificações é de um pavimento. No entanto, na última década, houve um aumento crescente de edificações com mais de três pavimentos; ainda assim, prevalece pouco adensamento vertical. Na Figura 15, o Mapa de Cheios e Vazios, evidencia que a cidade apresenta uma pequena área de permeabilidade.



Figuras 14 e 15. Mapa de Gabaritos e de Cheios e Vazios. Elaboração da autora: julho 2025.

Em relação à mobilidade urbana, com a desativação da linha férrea, o transporte intermunicipal passou a ser feito por ônibus, ainda de forma muito precária, com poucas linhas. A Rodovia BR-393 passa próxima à entrada da cidade, fazendo a conexão com as rodovias Rio – São Paulo, Rio – Belo Horizonte e Rio – Bahia.

Na Figura 16, tem-se o mapa com a entrada da cidade e o percurso proposto.

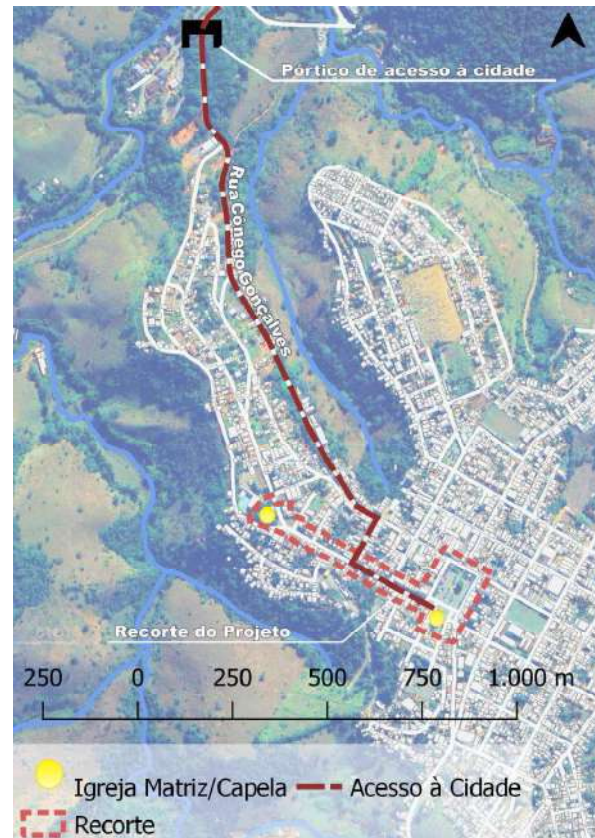


Figura 16. Mapa Localização Entrada da Cidade. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

Atualmente, o município dispõe de várias linhas de ônibus, como Natividade, Viação Teresópolis e Viação Carmense, todas responsáveis pelo tráfego para cidades próximas, como Além Paraíba/MG, Nova Friburgo, Teresópolis e Sumidouro. Há algumas décadas, o município possuía linha direta para as cidades do Rio de Janeiro e Niterói. O transporte interno é realizado gratuitamente por vans particulares a serviço da Prefeitura, além de contar com táxis, mototáxis e um alto índice de veículos particulares. As

bicicletas são utilizadas basicamente como esporte nos finais de semana para percorrer as áreas rurais, não sendo empregadas para outros fins, por conta da topografia acentuada do município, sendo essa condição geográfica um empecilho. A gestão municipal, apesar de prever na legislação municipal a preocupação com a política de mobilidade urbana, não possui nenhum Plano de Mobilidade Urbana em vigor. Na Figura 17 apresenta-se o Mapa Viário da cidade, mostrando a hierarquia das vias urbanas:



Figura 17. Mapa Viário do Distrito-Sede. Fonte: Elaboração da autora: junho 2025.

A Figura 18 apresenta os pontos de estrangulamento do tráfego, destacando quatro áreas que não privilegiam, de forma alguma, os pedestres, sem travessias seguras, trazendo insegurança e sem um fluxo organizado nestas áreas: [1] Entroncamento da Rua Senhor dos Passos com a Rua Oscar de Souza Curty, rua importante de mão única, logo após o pórtico, localizada à direita, na entrada da cidade, sendo um entroncamento confuso e inseguro para os pedestres; [2] Entroncamento da Rua Senhor dos Passos com a Rua Martinho Campos, sinalizado de forma precária, com tráfego intenso, pois nesta Rua está localizada uma série de serviços públicos, como a Prefeitura, a Câmara dos Vereadores, o Fórum Municipal, a Defensoria Pública, entre outros; [3] e [4] Rotatórias nas laterais da Igreja Matriz N. Sra. do Carmo, com circulação de veículos de carga e automotivos ao redor da Igreja Matriz em alta velocidade, com as rotatórias confusas e sem sinalização. Os mesmos veículos também estacionam na frente e nas laterais da Igreja Matriz, formando um grande parque de estacionamento, o que prejudica a paisagem urbana.

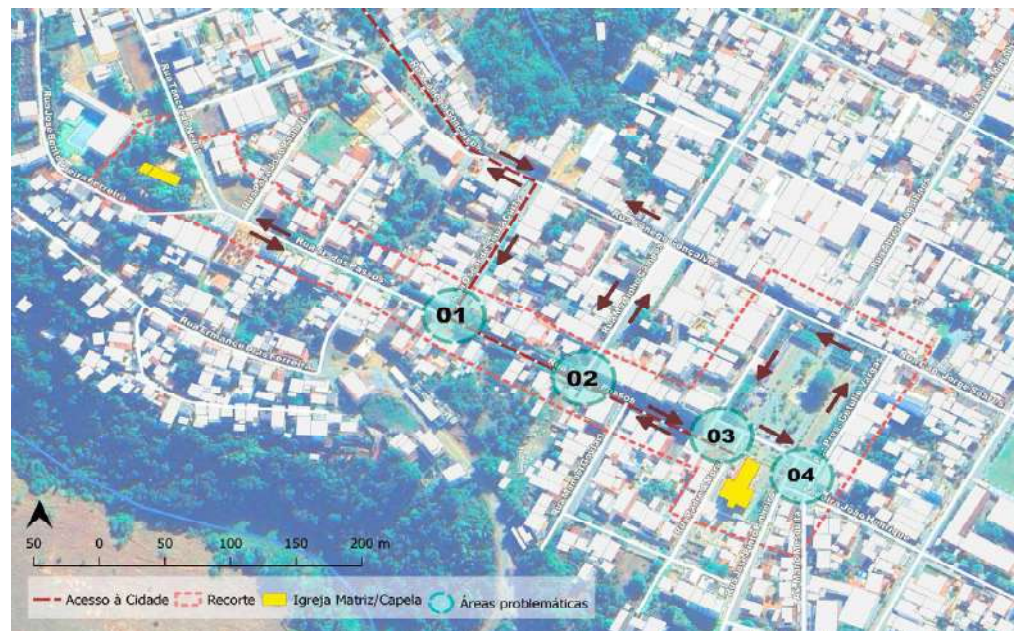


Figura 18. Mapa Viário com a marcação dos pontos críticos do percurso. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

Nas Figuras de 19 a 24, apresentam-se imagens dos trechos mencionados no mapa anterior das vias com os pontos críticos do Eixo:



Figuras 19 a 24. Imagens dos pontos críticos do percurso. Fonte: Acervo da autora: dezembro 2023.

No entorno da Praça Getúlio Vargas e do largo, nas laterais da Igreja Matriz, há vazios formados pelo traçado urbano, que são usados para estacionamento de veículos durante toda a semana, incluindo caminhões de carga. As Figuras 25 e 26 destacam o estacionamento no entorno da Praça Getúlio Vargas e da Igreja Matriz.



Figura 25. Estacionamento na lateral da Praça Getúlio Vargas.
Fonte: Acervo da autora: 2024.



Figura 26. Estacionamento da lateral na Igreja Matriz N. Sra. do Carmo.
Fonte: Acervo da autora: 2024.

Nas Figuras de 27 a 30, que mostram imagens de algumas faixas de pedestres implantadas pela gestão pública, verifica-se a total falta de preocupação em relação à questão da acessibilidade universal. Na pirâmide populacional de Carmo e de outras cidades, observa-se que a população com mais de 60 anos tem aumentado, e a falta de acessibilidade impacta fortemente a vida dessas pessoas. Na época das festas religiosas, nos arredores da Igreja Matriz N. Sra. do Carmo e da Capela de Nosso Senhor dos Passos, reúnem-se centenas de munícipes e turistas, sendo, portanto, fundamental a acessibilidade nessas áreas.



Figura 27. Rampa na Calçada da Igreja Matriz N. Sra. do Carmo. Fonte: Prefeitura Municipal de Carmo, 2024.



Figura 28. Rampa na Calçada lateral da Praça Getúlio Vargas. Fonte: Prefeitura Municipal de Carmo, 2024.



Figura 29. Rampa na Calçada da lateral da Igreja Matriz N. Sra. do Carmo. Fonte: Prefeitura Municipal de Carmo, 2024.



Figura 30. Rampa na Calçada nos fundos da Igreja Matriz N. Sra. do Carmo. Fonte: Prefeitura Municipal de Carmo, 2024.

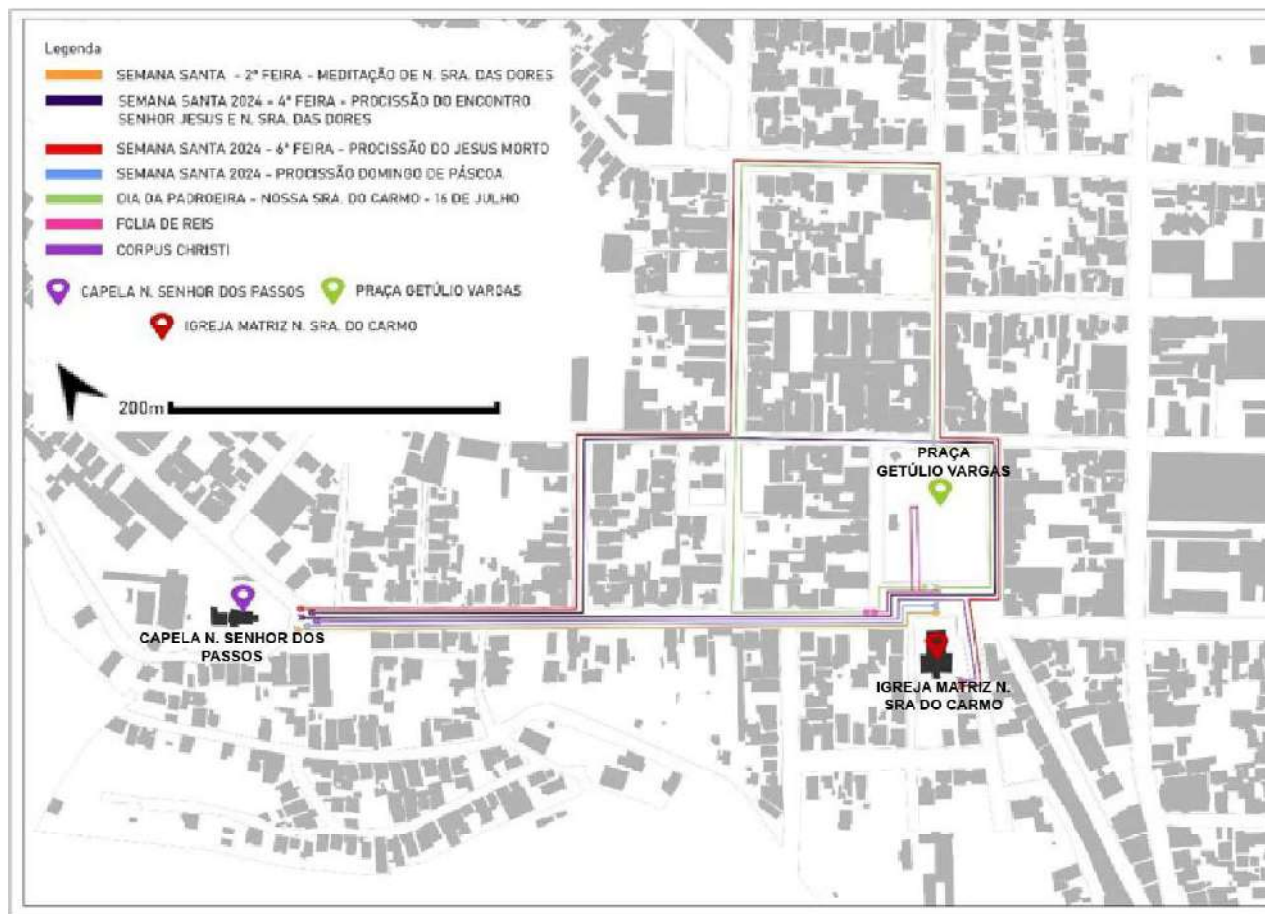
Nas festas e em outros momentos, tanto para os moradores quanto para os visitantes, a cidade apresenta diferentes opções de visitação. Na Figura 31, destacam-se os bens tombados: a Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo e a Praça Getúlio Vargas, além da Prefeitura e da Praça

Alexandre de Mello, onde está localizado o hospital da cidade, que faz parte do percurso religioso que liga a Capela de Nosso Senhor dos Passos à Igreja Matriz.



Figura 31. Mapa dos Marcos do Distrito-Sede. Fonte: Elaborado pela autora, com base no Google Maps: junho 2025.

2.3 PERCURSOS RELIGIOSOS CATÓLICOS



Carmo, de população majoritariamente católica e com igrejas centenárias, encontra-se ameaçada pela especulação imobiliária. Por sua vez, o sítio urbano tem a seu favor a “Recomendação de Paris, Paisagens e Sítios”, de 1962, que determina a salvaguarda destas áreas, por entender que elas, naturais ou criadas pelo homem, apresentam interesses culturais e estéticos. Ao destacar este patrimônio imaterial de Carmo (com foco nas procissões religiosas católicas), foram elaborados oito mapas dos percursos católicos. Na Figura 32 apresenta-se o mapa-síntese dos percursos, e nos outros sete mapas, com as manifestações religiosas estão destacados nas Figuras 33 a 39.

Figura 32. Mapa Geral dos Percursos Religiosos Católicos. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

Os mapas de cada percurso, com os respectivos registros fotográficos, são: [1] Folia de Reis, (Figura 33); [2] Semana Santa, composta por quatro procissões: [2a] Meditação de Nossa Senhora das Dores, que acontece na segunda-feira (Figura 34); [2b] Encontro de Nosso Senhor Jesus Cristo com sua Mãe Maria, na quarta-feira (Figura 35); [2c] Procissão do Senhor Jesus Cristo Morto, na sexta-feira (Figura 36); e [2d] Domingo de Páscoa (Figura 37); [3] Corpus Christi (Figura 38); e [4] Dia de N. Sra. do Carmo, Padroeira da cidade (Figura 39).

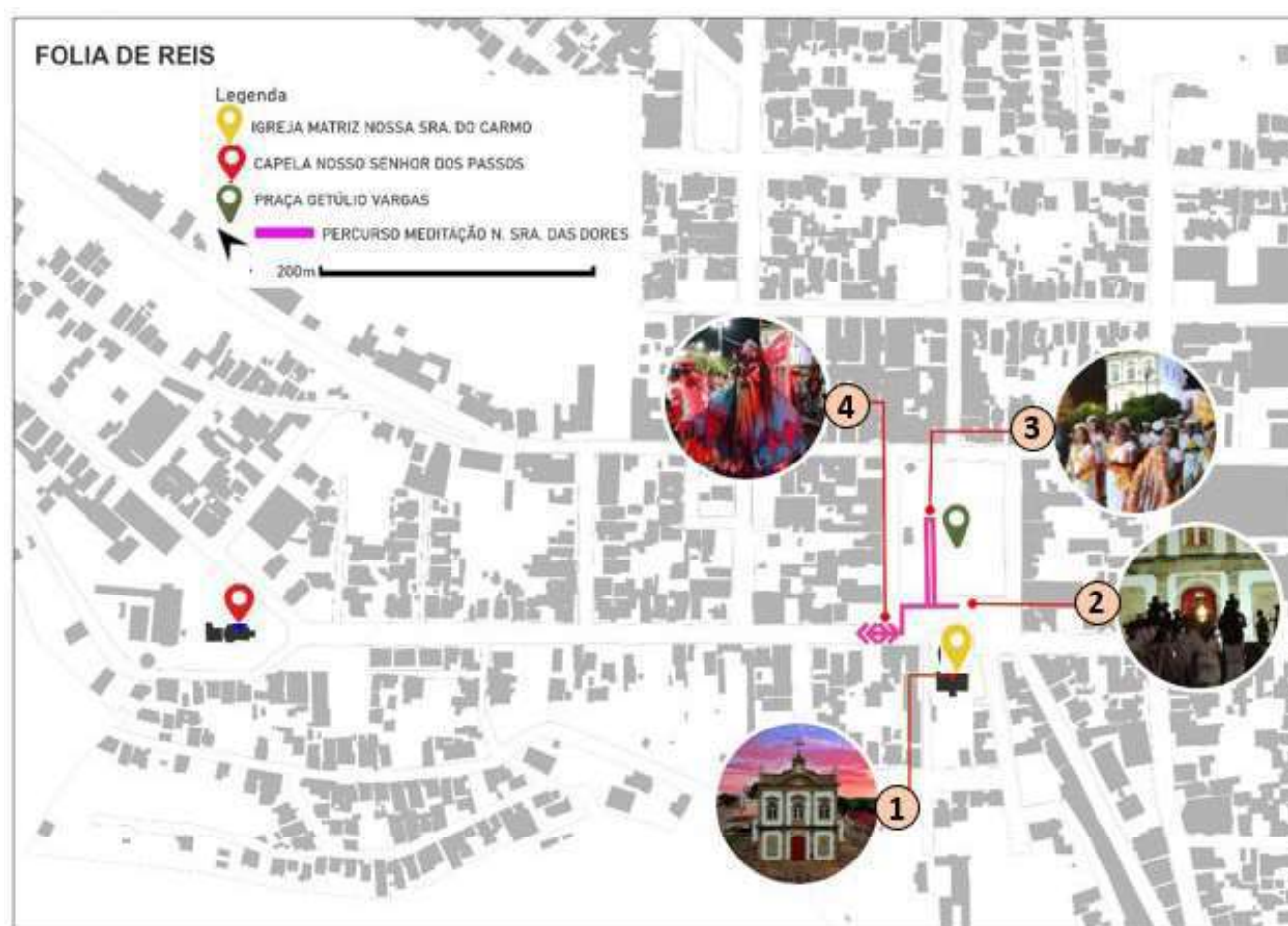


Figura 33. Percurso Católico – [1] Folia de Reis, Carmo. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.



Figura 34. Percurso Católico – [2] Semana Santa - [2a] Meditação de N. Sra. das Dores (2ª feira). Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.



Figura 35. Percurso Católico – [2] Semana Santa – [2b] Procissão do Encontro (4ª feira). Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.



Figura 36. Percurso Católico – [2] Semana Santa – [2c] Procissão do Jesus Morto (6ª feira). Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.



Figura 37. Percurso Católico – [2] Semana Santa – [2d] Domingo de Páscoa. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

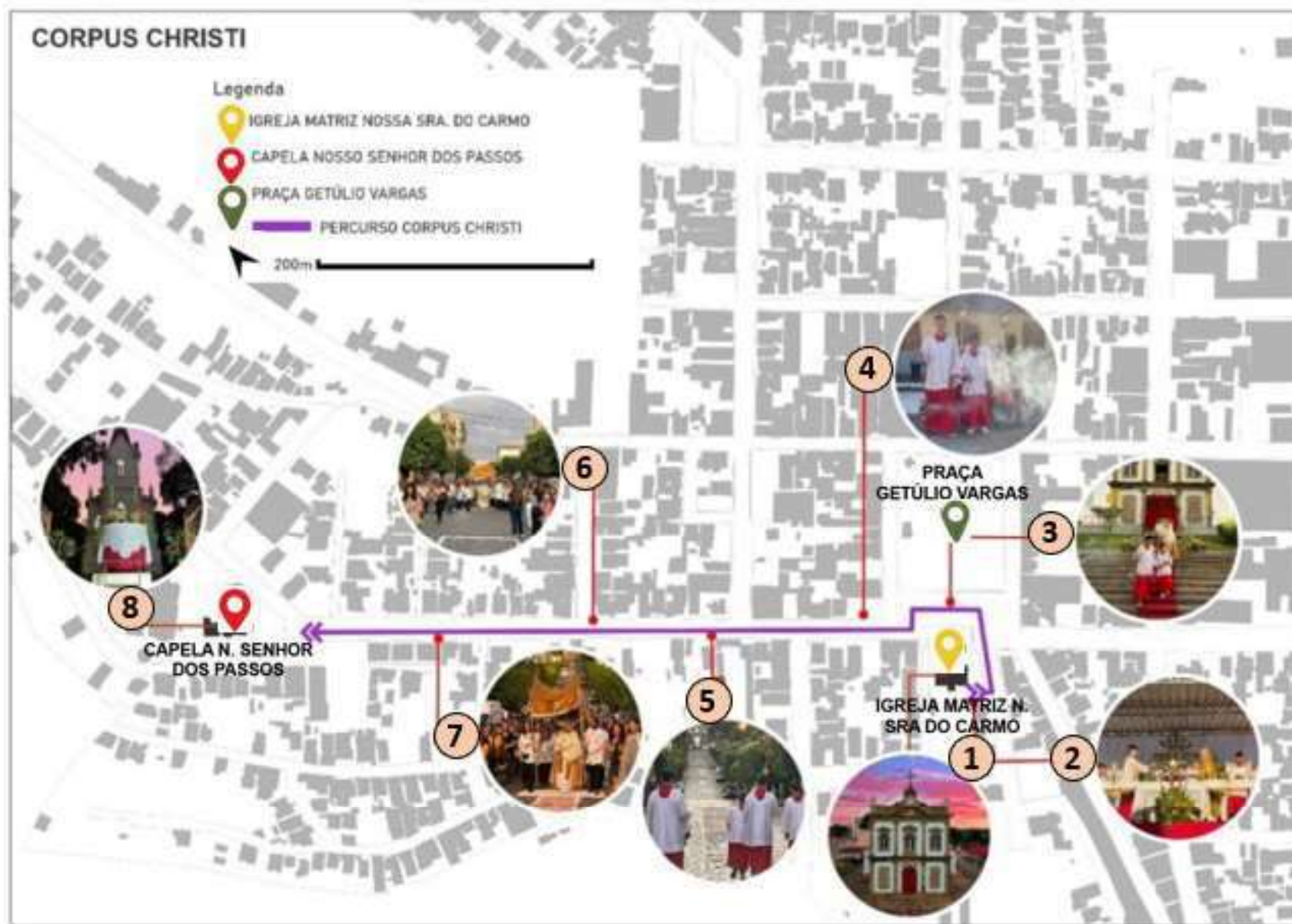


Figura 38. Percurso Católico – [3] Corpus Christi. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.



Figura 39. Percurso Católico – [4] Dia da Padroeira – N. Sra. do Carmo. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

Vale destacar que, nos mapas apresentados das manifestações culturais, observa-se a participação massiva da comunidade religiosa católica carmense, principalmente em duas procissões: na segunda-feira, a Procissão da Meditação das Dores de N. Sra. das Dores, e, na quarta-feira, a Procissão do Encontro, assim como também na comemoração da Folia de Reis. Vale destacar que a Secretaria de Cultura promove anualmente, em janeiro, um campeonato que recebe outras Folias de municípios circunvizinhos, como Sapucaia, Duas Barras e outros. Por conta da importância deste evento para a cidade, em 2006, o governo municipal valorou esta festa religiosa, tombando-a como um bem imaterial importante para o município, por meio da Lei Municipal nº 1.062/2006, que declarou de utilidade pública a Associação de Folias de Reis do Carmo. Nas Figuras 40 a 42, apresentam-se imagens do Campeonato de Folia de Reis de 2023.



Figuras 40 a 42. Imagens do Campeonato de Folia de Reis. Fonte: Acervo da autora: 2023.

Estes percursos normalmente acolhem muitos turistas de toda a região. Assim, o estudo tem também como premissa estimular o turismo patrimonial católico da cidade. A socióloga Sharon Zukin, referência na área de estudos urbanos, em um de seus artigos, destaca a importância de intervenções pautadas também para a melhoria do turismo: “[...] A remodelação dos locais de patrimônio para o desenvolvimento turístico também é importante em cidades menores” (Zukin, 2017, p. 41).

A festa religiosa que recebe muitos turistas e membros familiares que retornam à cidade é a Semana Santa. Por conta disso, foi escolhida como exemplo a procissão de segunda-feira da Semana Santa, Meditação de N. Sra. das Dores, que ocorre especificamente na Rua Senhor dos Passos. Esta celebração conta com a participação do coral, do teatro católico e da Banda Musical Municipal, além da participação direta de famílias inteiras que, durante décadas, participam desse momento único por meio da colocação velas, flores e altares em suas fachadas, valorizando tanto o aspecto religioso quanto o cultural, que se perpetua por gerações. Antigamente, todas as residências da rua cobriam os móveis e espelhos com um pano de cor roxa, representando a dor e o luto. Atualmente, algumas ainda colocam altares e velas nas janelas como forma de respeito. Nessa rua, foi plantada uma grande alameda de jameiros que, nessa época do ano, com suas flores roxas, formam tapetes floridos ladeando os dois lados, formando uma bela composição paisagística.

A procissão começa na Capela de Nosso Senhor dos Passos, onde os fiéis carregam a imagem em madeira de lei de Nossa Senhora das Dores até a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, percorrendo toda a Rua Senhor dos Passos. Além dessa participação coletiva da cidade, ocorrem especificamente sete paradas em sete residências — as “Casas-Altars” —, que representam as Sete Dores de Nossa senhora das Dores. A imagem de N. Sra. das Dores faz paradas em frente aos altares montados pelas famílias, e, nesse momento, ocorre uma oração correspondente à dor, contando com a participação do padre, do grupo de teatro, do coral e da banda. As famílias participam há anos desse ritual: [1ª Casa] 15 anos; [2ª Casa] 10 anos; [3ª Casa] 30 anos; [4ª Casa] 10 anos; [5ª Casa] 38 anos; [6ª Casa] 23 anos; e [7ª Casa] 50 anos de participação. Na Figura 43, o mapa indica a localização destas “Casas-Altars”, com a identificação da dor correspondente a cada parada deste ritual.

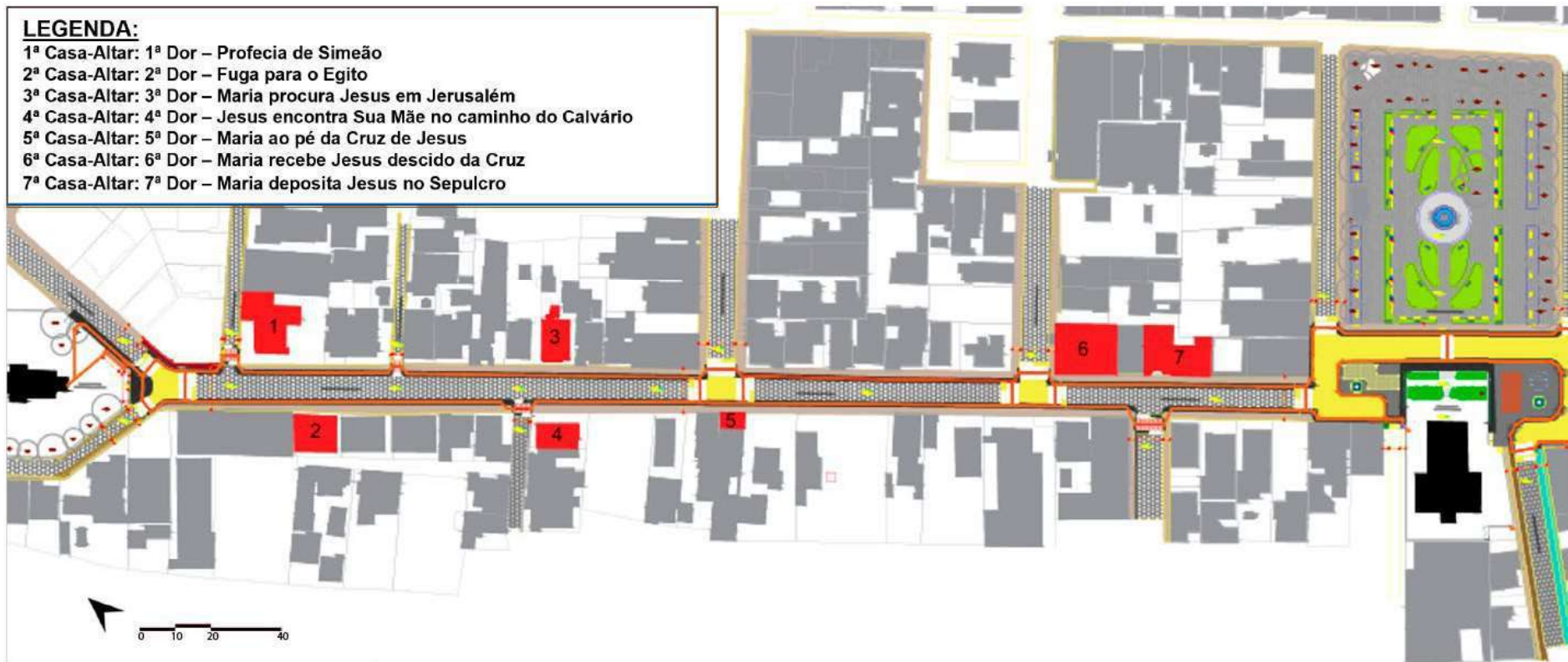


Figura 43. Mapa síntese das Casas-Altars no Eixo: Igreja Matriz - Capela. Fonte: Elaboração da autora: abril 2025.



Figura 44. Imagem da Igreja Matriz.
Acervo NM Agência, cedida em nov./23

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA

O conceito de requalificação urbana apresenta diferentes tendências de uso da nomenclatura e formas de definição. Requalificar significa “qualificar de novo”. Assim, um projeto de requalificação arquitetônica ou urbanística objetiva trazer de volta a qualidade do lugar. Para o IPHAN, a requalificação urbana é um processo de intervenção que visa proporcionar melhor qualidade de vida. A requalificação busca, ainda, a funcionalidade da área e o respeito ao seu patrimônio cultural. Os projetos de requalificação podem promover a recuperação de conjuntos históricos, a criação de áreas de lazer comunitário e a revitalização de áreas urbanas degradadas, incentivando o turismo e o bem-estar da população.

A requalificação urbana e paisagística tem um papel importante na melhoria desses espaços públicos urbanos, promovendo a interação dos habitantes com o patrimônio cultural da cidade. Dada a complexidade das metrópoles contemporâneas, não é mais possível imaginar que a intervenção em uma parte da cidade não afete o todo, como observa Scifoni:

O patrimônio é, portanto, composto de histórias cotidianas que dão vida e garantem a presença nos lugares. A construção de relações respeitadas e sólidas com os lugares deveria ser o primeiro passo em direção às políticas de preservação mais democráticas (Scifoni, 2016, p. 56).

No Brasil, a terminologia usada era “revitalização urbana”, e os debates travados sobre o tema fizeram surgir outros termos, como recuperação, reabilitação, renovação, requalificação e gentrificação, mas as discussões ainda permanecem. Porém, revitalizar significa “trazer a vida de volta”, e isso não é o mesmo que atribuir nova função e qualidade ao lugar. O conceito de requalificação urbana é detalhado por Solá–Morales, no verbete do Dicionário de Patrimônio Cultural do IPHAN, no qual o autor é citado pelo próprio Instituto:

[...] o processo de requalificação urbana deve, primeiramente, partir da análise da importância simbólica e arquitetônica do patrimônio cultural, antes de se definir a política urbana ideal das intervenções. Apreciação da história, valor da memória e qualidade estético-

arquitetônica são alguns elementos de análise ressaltados pelo autor. Da mesma forma, a potencialidade econômica e a infraestrutura de tais áreas devem também ser consideradas nas estratégias a serem empregadas na requalificação (Portal do IPHAN, 2015).

Diversos são os autores que trabalham os espaços urbanos, para Lynch (1999):

Para abranger todas estas prioridades urbanísticas e de pertencimento social, é importante a elaboração de um diagnóstico [...]. espaços de encontro e lazer dos transeuntes, são locais de escape dentro contexto urbano, onde proporcionar o bem-estar dos indivíduos é o principal objetivo. Para tal, o mobiliário e os equipamentos urbanos como bancos, iluminação, fontes, cobertura vegetal, sombreamento são indispensáveis para trazerem a população e garantirem conforto no espaço público (Lynch, 1999, p. 235).

Kevin Lynch, também em sua primeira obra – *A Imagem da Cidade* (1960), avalia e categoriza elementos da forma urbana que identificam a cidade, destacando cinco elementos vitais: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Em Carmo, a Igreja Matriz e a Capela são marcos importantes, que orientam o espaço; a Praça e a Igreja Matriz se destacam, com principal ponto nodal da Cidade e o Eixo aqui apresentado, patrimônio carmense, uma via significativa para a população que acompanha a procissão, como também aos pedestres e visitantes que trafegam cotidianamente pelo local, admirando esse eixo. Nas paradas e entroncamentos, esses observadores contemplam a paisagem urbana e as manifestações religiosas católicas. Assim, o Eixo e seu entorno urbano apresentam pontos nodais e configuram-se como espaços aprazíveis.

No quadro geral das cidades atuais de pequeno porte, localizadas em áreas extremamente rurais e com menos de 20 mil habitantes, os problemas se acumulam em velocidade sempre superior às possibilidades de solução, deduzindo-se, portanto, que uma intervenção urbana será um processo complexo, que requer uma visão macroscópica capaz de identificar seus atributos, suas tendências, contratendências, determinações e indeterminações, em que a escolha de futuros possíveis é extremamente ampla e variada. O seu tecido urbano interrupto, no qual coexistem elementos rurais e urbanos, isto é, a ausência de limites claros, impõe muitas problemáticas, efeitos produzidos por causas diversas.

Na mesma perspectiva, a eficácia desses conceitos e procedimentos pode ser mais bem observada quando as cidades são referidas

a partir de seus habitantes, em termos de atendimento de suas necessidades materiais e imateriais. Ou seja, as propostas de requalificação urbana, ocupação, ordenamento, revitalização ou reorganização dos espaços urbanos, elaboradas por arquitetos, terão que ser conjuntamente desenvolvidas a partir de diagnósticos sobre as necessidades dos habitantes, a fim de alcançar aspectos essenciais que dizem respeito à forma pela qual estes vivem, percebem e imaginam o espaço em que constroem suas vidas.

Desse modo, as intervenções urbanas nas grandes cidades não consistem mais apenas em projetar e prever, mas em tomar decisões estratégicas, nas quais é fundamental entender sua identidade cultural e seu patrimônio como um sistema dinâmico, com vários elementos em processo de interação, admitindo que a cidade é mutável, diversa e sujeita a soluções singulares.

A requalificação urbana nas pequenas cidades tem um caráter bastante peculiar, pois consiste em projetos de pequeno porte, elaborados com orçamentos bastante reduzidos, ou seja, proporcionais ao tamanho do perímetro urbano e à economia local. Geralmente, baseiam-se no calçamento de ruas, na iluminação de vias, em praças públicas em locais estratégicos, em ginásios poliesportivos e na construção de alguns condomínios populares. Mas, nem por isso deixam de ser precedidas por uma análise preliminar para a contextualização da área.

Uma intervenção urbana, em qualquer escala nas pequenas cidades, afetará todo o funcionamento do município, promovendo uma nova dinâmica. Poderá ordenar a sua forma de expansão, fazendo com que haja uma mudança na sua vertente de crescimento, como também do turismo cultural. Poderá mudar até a legislação do local, de acordo com o interesse dos órgãos públicos e dos empresários locais. A característica principal da requalificação urbana é que os pensamentos mirabolantes voltados para megaestruturas dão lugar a um conceito arquitetônico racionalizado, bem próximo da realidade financeira das cidades interioranas, no qual a população possa ter contato com gestores e técnicos.

Diante disso, o projeto se propõe a requalificar o Eixo, valorizando a ligação entre as duas igrejas e, sobretudo, garantindo um fluxo seguro e uma boa circulação entre todos os segmentos, privilegiando os pedestres. Constrói-se, assim, um projeto que prioriza o

cuidado com as calçadas e com o paisagismo centenário, direcionando esforços para a melhoria da qualidade de vida, da acessibilidade e da caminhabilidade universal, sem interferir na relação visual entre as duas igrejas católicas, levando em consideração o valor histórico das mesmas e a paisagem urbana que se forma nesse percurso. Observa-se, entretanto, que existe uma crescente destruição da ambiência nessa área. Por isso, a importância de salvaguardá-la por meio de estratégias projetuais e de uma legislação preservacionista adequada.

Podemos citar inúmeras Cartas Patrimoniais e documentos importantes sobre essa questão, como a Recomendação Relativa à Salvaguarda da Beleza e do Caráter dos Sítios e Paisagens, da Conferência Geral da UNESCO, Paris, em 1962, que elenca algumas medidas importantes para evitar danos às paisagens e aos sítios, recomendando que:

a) na construção de edifícios públicos e privados de qualquer natureza. Seus projetos deveriam ser concebidos de modo a respeitar determinadas exigências estéticas relativas ao próprio edifício e, evitando cair na imitação gratuita de certas formas tradicionais e pinturescas, deveriam estar em harmonia com a ambiência que se deseja salvaguardar (UNESCO, 1962, p. 3).

A Declaração de Quebec, 2008, no item 4, identifica as ameaças de um desenvolvimento urbano sem planejamento e ressalta a importância de uma gestão responsável.

Considerando que mudança climática, turismo em massa, conflitos armados e desenvolvimento urbano induzem transformações e ruptura das sociedades, precisamos melhorar nosso entendimento sobre estas ameaças para poder estabelecer medidas preventivas e soluções sustentáveis. Recomendamos que entidades governamentais e não governamentais e organizações do patrimônio local e nacional desenvolvam planejamento estratégico a longo prazo para preferir a degradação do espírito do lugar e seu entorno. Os habitantes e autoridades locais deveriam também ser conscientizados sobre a proteção do espírito do lugar, para que assim estejam melhor preparados a lidar com as ameaças de um mundo em transformação (Quebec, 2008).

Em outro documento, o Manifesto de Amsterdã, Carta Europeia do Patrimônio Arquitetônico, promulgado no Congresso sobre o Patrimônio Arquitetônico Europeu, em outubro de 1975, adota alguns princípios, destacando que:

Durante muito tempo só se protegeram e restauraram os monumentos mais importantes, sem levar em conta o ambiente em que inserem. Ora, eles podem perder uma grande parte de seu caráter se esse ambiente é alterado. [...] esse patrimônio está em perigo. [...] principalmente, as especulações financeiras e imobiliárias tiram partido de tudo e aniquilam os melhores projetos (Conselho da Europa, 1975).

Proteger, requalificar e salvaguardar são premissas que a legislação municipal da cidade de Carmo cita como de grande importância. A Lei nº 699/2001, que institui procedimentos de tombamento de bens municipais, em seu artigo 1º, parágrafo 3º, estabelece: “A proteção do patrimônio cultural previsto no parágrafo anterior deve, ao mesmo tempo, constituir-se verdadeiro patrimônio do Povo Carmense, fazendo parte do conjunto cultural, arquitetônico e paisagístico que engloba a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, a Praça Getúlio Vargas e a Ladeira João Alfredo”.

Apesar de conter alguns avanços, na prática essa lei não vem sendo respeitada, como revela o caso da demolição das residências no entorno da Igreja Matriz. Sem regras claras, o tombamento fica a cargo da gestão municipal, conforme o artigo nº 16: “Do entorno – O entorno do bem tombado será delimitado em processo instruído tecnicamente pela Secretaria Municipal de Cultura, devendo conter as razões, propostas e critérios para o uso racional da área, ocupação e parcelamento da área, ouvido sempre o Órgão Municipal responsável pelo Urbanismo e Meio Ambiente”. Consta, nesta mesma lei, no artigo 18: “Do Destombamento – O ato de destombamento poderá ser revogado pela maioria absoluta do plenário da Câmara dos Vereadores”.

Além das Cartas, outro trabalho importante é o artigo de Zonno (2018). A autora aprofunda a questão da conformação do tecido urbano, em que o projetar deve buscar a congruência com o tecido existente, afirmando: “[...] Uma paisagem cultural deve ser cuidadosamente analisada pelo arquiteto na construção da ‘problemática’ em questão, considerando seus muitos aspectos – não só morfológicos e visuais, climáticos e ambientais, mas especialmente sociais no que se refere aos usos [...]”. Ainda no mesmo artigo, ela cita uma passagem de De Gracia, que, em seu livro (1992), analisa alguns exemplos de intervenção e define também o que seja “arquitetura contextual”. Conforme De Gracia (1992, *apud* Zonno, 2018, p. 9):

A arquitetura contextual seria aquela que, sem recorrer necessariamente à cópia ou a analogia demasiadamente explícita, estabelece um reconhecível amálgama morfológico com o existente: um tipo de simbiose quando ambas as realidades parecem se reforçar reciprocamente. Dito de outro modo: as partes disfrutam de uma interação enriquecedora. Se trataria de algo equivalente a de em termos literários, expressão talvez mais precisa. (De Gracia, 1992, p. 6).

Zonno (2018, p. 11) interpreta esta citação, afirmando: “[...] Não há como negar a contribuição de sua visão sobre o ‘contextual’, especialmente no que se refere ao desejo de valorizar o pré-existente e a paisagem como ‘amálgama’, em que o novo e o antigo guardam uma relação morfológica como ‘todo’”.

Assim, estreitar a relação da significância cultural do centro histórico, dos percursos com suas manifestações culturais, assim como do patrimônio cultural imaterial com o patrimônio material, é primordial. É fundamental compreender as complexas relações que permeiam estes documentos, por meio de uma visão crítica sobre a requalificação urbana das cidades, respeitando suas pluralidades tão distintas. Vale demonstrar a importância dos mesmos nas ações projetuais, segundo Ribeiro (2016, p. 22), que assim refere: “a falta da discussão teórica, dos estudos dos documentos nacionais e internacionais de patrimônio, de forma aprofundada e crítica, tem gerado intervenções descabidas no patrimônio edificado e muitas com a tutela e acompanhamento dos órgãos de preservação”.

O eixo Igreja Matriz - Capela, em posições estratégicas, localizado no ponto mais alto do Arraial da Samambaia, formando uma via e constituindo o principal eixo religioso e de circulação da cidade, constitui uma importante paisagem histórica urbana que deve ser preservada e salvaguardada, por ser construída a partir das relações dos habitantes locais com o catolicismo e outros processos socioculturais e histórico-urbanos. A salvaguarda e preservação são entendidas como importantes instrumentos, assim como sua importância para os habitantes locais, pois refletem o seu reconhecimento identitário.

Quem diz patrimônio diz herança! Esta frase permite encaminhar perguntas dela derivadas: o que do passado recebemos de herança? O que do passado achamos importante preservar? Assim, ao falarmos de patrimônio, estamos lidando com história, memória e identidade, conceitos interrelacionados cujos conteúdos são definidos e modificados ao longo do tempo (Oliveira, 2009, p. 114).

3.2. PERCURSO ACESSÍVEL E CAMINHABILIDADE

Um dos instrumentos governamentais ligados ao IBGE, cuja missão principal é conhecer o número de pessoas com deficiência no Brasil, é a PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios). Ela visa monitorar o nível de funcionalidade da população em geral, com o intuito de assessorar a discussão para implantação de políticas públicas voltadas à melhoria da acessibilidade e à promoção do acesso à equalização de oportunidades para as pessoas com deficiência, entre outros. O Relatório PNAD Contínua – Pessoa com Deficiência 2022, por meio de seus indicadores, serve de base para a construção de projetos que empoderem e promovam a inclusão social nos mais diversos espaços urbanos, bem como a inclusão econômica e política, independentemente da deficiência, idade, gênero, religião etc.

A Figura 45 apresenta um quadro com o percentual de pessoas com deficiência no Brasil.

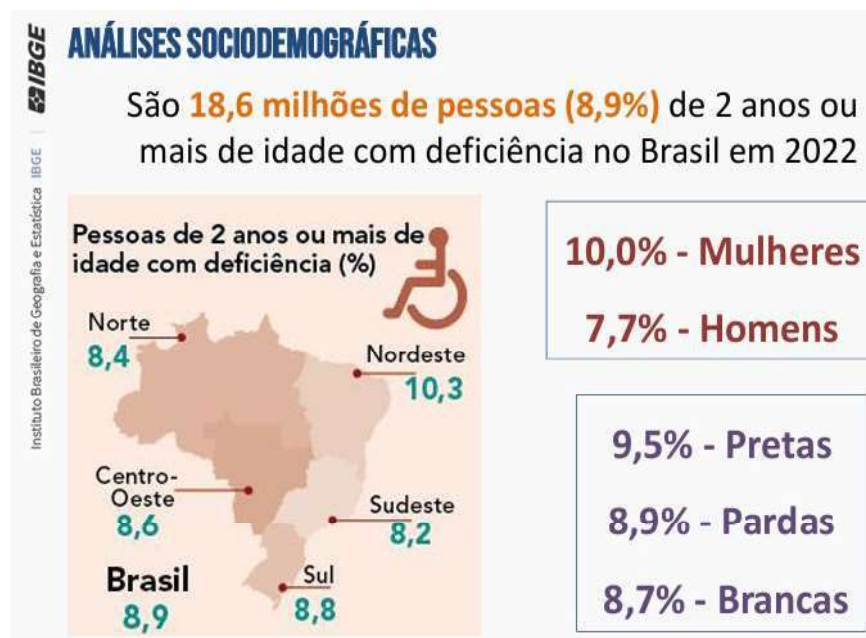


Figura 45. Quadro com percentual de pessoas com deficiência no Brasil, por região, sexo e raça. Fonte: PNAD-2022/IBGE Acesso: junho 2025.

A Figura 46 apresenta um gráfico das atividades e os percentuais para cada faixa etária. A amostra indica que o percentual varia de acordo com a faixa etária. Por exemplo, na faixa etária de 60 a 69 anos, essa dificuldade apresenta um percentual de 8,1%, e sobe consideravelmente para 33,5% na faixa etária de 80 anos ou mais.

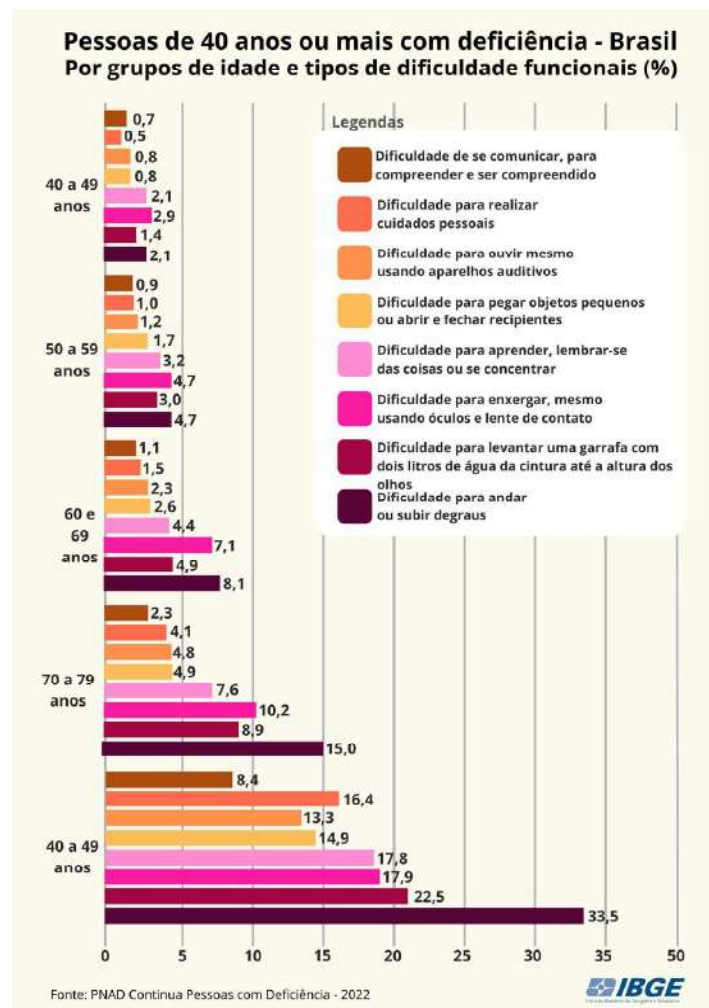


Figura 46. Gráfico percentual de grupos por idade e tipos de dificuldades funcionais. Fonte: PNAD/2022/IBGE: Acesso: junho 2025.

Os dados revelam a importância da melhoria da acessibilidade urbana, principalmente tendo como uma das estratégias projetuais mais importantes a implantação de rotas acessíveis externas nos sítios históricos. Com a implantação dessas rotas, garante-se a melhoria da qualidade de vida da comunidade local e o seu acesso, com segurança e conforto, aos centros históricos, pautando, assim, a preservação e valorização do patrimônio cultural. Cohen e Duarte (2013) descrevem também a importância da rota acessível no excerto que segue:

Um importante conceito adotado na análise é o da rota acessível, que consiste no percurso livre de qualquer obstáculo de um ponto a outro – origem e destino – e compreende uma continuidade e abrangência de medidas de acessibilidade. [...]. Para a verificação da acessibilidade em uma grande cidade, a escolha de rotas e percursos é fundamental, uma vez que geralmente, não é possível analisar a totalidade das ruas, avenidas e vielas. Assim, é necessário não apenas deixar claros os critérios de seleção dos trajetos [...]. É recomendável que as rotas traçadas contemplem uma diversidade de pontos estratégicos [...] (Cohen; Duarte, 2013, p. 31).

Para a construção de rotas acessíveis, pode-se recorrer à legislação brasileira. A Constituição Federal de 1988 garante a cidadania e a dignidade da pessoa humana. No artigo 1º, incisos I e III, respectivamente, afirma-se que um dos seus objetivos fundamentais é a promoção do bem de todos, sem preconceito de origem, de raça, de sexo, de cor, de idade ou quaisquer outras formas de discriminação.

A NBR 9050/2020 também preconiza que a Rota Acessível deva ser instalada de maneira que possa ser utilizada de forma autônoma e segura por todos, inclusive por pessoas idosas, pessoas com dificuldade de locomoção e pessoas com deficiência. A NBR 16.537/2024 alerta para a obrigatoriedade da instalação dos pisos táteis quando a faixa for maior que 1,20 m. No caso da Rota do Eixo Igreja Matriz - Capela, por ter a medida de 1,50 m, é primordial a instalação do piso tátil direcional e do piso tátil de alerta. Os mesmos são preconizados desde o Decreto Federal nº 5.296/2004, em seu artigo 15, que assim determina: “No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT”. No inciso III, complementa: “a instalação de piso tátil direcional e o de alerta” (Brasil, 2004), tendo o papel fundamental de conduzir de forma segura as pessoas com deficiência visual e/ou baixa visão. E

se for instalado de forma indiscriminada, pode ocasionar problemas. Por isso, é importante destacar algumas regras, que são preconizadas nas normas técnicas.

A NBR 16.537/2024 orienta que exista um contraste visual entre o piso adjacente e o piso tátil. Esse contraste auxilia todas as pessoas, mesmo aquelas sem nenhuma deficiência visual, pois evita tropeços e quedas. Vale ressaltar que a cor escolhida deve ser mantida durante todo o percurso, assim como a largura, em pelo menos 60 cm de cada um dos lados do piso tátil direcional, conforme o item 7.3.8. Complementa também esse item, determinando que o piso adjacente não apresente relevos e texturas, pois poderia prejudicar as pessoas com deficiência visual que utilizam a bengala de rastreamento. Esta norma também não permite a diversificação de cores, quando houver o encontro do piso tátil de alerta com o piso direcional, determinando ambos devam ser da mesma cor. A Norma Técnica também orienta sobre as angulações quando houver mudança de direção. No item 7.8.1, preconiza-se que deve haver uma continuidade e linearidade ao longo de toda a faixa livre da calçada, evitando desvios desnecessários, devendo ser aplicado em todo o percurso.

Outra lei brasileira importante para a acessibilidade é a Lei nº 7.853/89, que dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência, assegurando a sua integração social, entre outros assuntos, e estabelece que os órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta devem dispensar tratamento prioritário e adequado às pessoas com deficiência. A lei determina, na área de edificações, a adoção e a efetiva execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e vias públicas, evitando ou removendo obstáculos para pessoas com deficiência, permitindo o acesso destas a edifícios, logradouros e meios de transporte. O Decreto nº 3.298/99, que regulamentou essa lei, também traz como um dos objetivos da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência o acesso, o ingresso e a permanência dessa pessoa em todos os serviços oferecidos à comunidade. A Lei nº 10.098/00 (Brasil, 2000), por sua vez, define acessibilidade e estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, garantindo a utilização segura dos espaços, mobiliário e equipamentos urbanos, sem barreiras, por meio de ajuda técnica e de forma simplificada.

Prima a Lei por estabelecer exigências, principalmente em relação ao desenho e à localização do mobiliário urbano nos edifícios públicos e privados, definindo também o que seja barreira e classificando-a, por assim dizer, em: barreiras arquitetônicas urbanísticas - as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público; barreiras arquitetônicas na edificação - as existentes no interior dos edifícios públicos e privados; barreiras nas comunicações - qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa. Para evitar o surgimento de barreiras, um espaço tem que ser concebido conforme as normas técnicas devidas, desde a calçada que circunda o lote do terreno, antes mesmo dos espaços internos da edificação e dos espaços públicos verdes. Além de todas essas classificadas anteriormente, há a barreira mais grave e mais dolorosa, que são as barreiras atitudinais, nas quais existe o desinteresse de uma classe ou de indivíduos eliminar, por diversos motivos, as barreiras arquitetônicas. Atualmente, não temos condições de aceitar que isso se deva à falta de conhecimento arquitetônico.

A NBR 9050:2004 conceitua o termo acessibilidade como fundamental para que as pessoas possam utilizar os ambientes e serviços com autonomia e segurança, sem segregação social, podendo realizar todas as atividades, como ter acesso ao lazer e a outras práticas, principalmente as pessoas com mobilidade reduzida ou dificuldade de comunicação, como é o caso das pessoas surdas e de outras deficiências. Nessa norma constam, ainda, soluções de adoção obrigatória e outras somente recomendadas. Essa questão é importante ao analisar uma edificação e/ou espaço urbano, pois é preciso levar em consideração tanto as normas exigidas quanto as sugeridas. Existem, contudo, critérios mínimos para que se possa considerar, por exemplo, um equipamento acessível. Observe-se que até mesmo os bens culturais imóveis deverão se tornar acessíveis de acordo com regras previstas na Instrução Normativa nº 01, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, de 25 de novembro de 2003.

Em 2007, a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi aprovada pela ONU e traz, em seu artigo 3º, inciso f, os princípios de acessibilidade, determinando aos Estados que realizem ou promovam a pesquisa e o desenvolvimento de produtos para atender às necessidades específicas de pessoas com deficiência, além de dotar os edifícios e outras instalações abertas ao público de sinalização em Braille e em formatos de fácil leitura e compreensão, para promover o acesso de pessoas com deficiência.

Além do conceito de acessibilidade, Jan Gehl (2015) traz outro conceito: o da caminhabilidade. Para o autor, os Planos Urbanísticos têm a finalidade de melhorar as condições de vida de toda a cidade, aprimorando também a fluidez dos transportes e da mobilidade dos pedestres, pensando-os em três escalas: a da cidade, a do bairro e a local.

Para o autor, o espaço público de qualidade deve estimular a diversidade e proporcionar estratégias que aumentem a permanência dos habitantes e sua sociabilização. Para isso, os espaços urbanos devem ser democratizados, com ambientes seguros e acessíveis, colocando o pedestre em primeiro plano.

Caminhar nas cidades é um desafio para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida que, ao se locomoverem e se movimentarem por esses espaços, deparam-se ainda com incontáveis barreiras físicas. O fato é que, quando não há espaços públicos acessíveis para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o local deixa de ser de convívio, encontro e troca, tornando-se um espaço de exclusão espacial.

A exclusão espacial acontece quando os espaços se transformam na materialização das práticas segregadoras e da visão de mundo de sociedade que dá menor valor às diferenças (sociais ou físicas). Quando não são acessíveis, os espaços agem como atores de um apartheid silencioso que acaba por gerar, junto às pessoas com restrições físicas e/ou sensoriais, a consciência de pertencer a uma minoria excluída da sociedade. Assim, a exclusão espacial representa a impossibilidade de vivenciar o espaço da mesma forma que outra pessoa devido a componentes físicos. Ela traduz-se numa barreira ao relacionamento que pode até vir a ser mais significativa do que os obstáculos físicos do espaço. Como não poderia deixar de ser, isto influencia na competência ambiental e não só afasta as pessoas com deficiência das condições ideais de experiência espacial e socialização, como também, muito antes disso, as impede de exercer plenamente seu direito de ir e vir em sua locomoção diária pela cidade, pela falta de adequação dos percursos urbanos existentes (Cohen; Duarte, 2013, p. 29).

Ao tratar do conceito de acessibilidade plena, Cohen e Duarte (2012) assim referem:

O conceito de acessibilidade plena parte do princípio de que apenas uma boa acessibilidade física não é suficiente para que o espaço possa ser compreendido e DE FATO usufruído por todos. A Acessibilidade Plena significa considerar mais do que apenas a acessibilidade em sua vertente física e prima pela adoção de aspectos emocionais, afetivos e intelectuais indispensáveis para gerar a capacidade do Lugar de acolher seus visitantes e criar aptidão no local para desenvolver empatia e afeto em seus usuários (Cohen e Duarte, 2012, p. 22).

3.3 PATRIMÔNIO IMATERIAL

A Recomendação de Nairobi (UNESCO, 1976) considera importante que qualquer intervenção aconteça de forma integrada à vida contemporânea e que se evite que as medidas de salvaguarda acarretem a ruptura da trama social. No Brasil, no início do século XX, começou a discussão sobre as formas de preservar, principalmente, o patrimônio material arquitetônico do período colonial. Assim, em Ouro Preto, Minas Gerais, berço das primeiras intervenções, algumas igrejas foram restauradas em 1928 com verba do governo estadual. Logo após, a noção de patrimônio começou a ser pensada no Governo de Vargas, com o propósito de unificar o País, e, em 1933, foi assinado o Decreto nº 22.298, de 12 de julho, que instituiu Ouro Preto como categoria de Monumento Nacional por conta da sua monumentalidade, abrindo as portas para a preservação do patrimônio cultural em todo o território nacional. O decreto resguardava principalmente as igrejas, mas também obras de arte, inclusive religiosas (Brasil, 1933).

Logo após, a Constituição Federal de 1934 estabeleceu que a preservação do patrimônio cultural era obrigatoriamente responsabilidade do poder público federal, sendo mantida também na Constituição Federal de 1937.

E em 1934, o decreto considerado o embrião do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), Decreto nº 24.735, de 14 de julho, criou a Inspetoria de Monumentos Nacionais (IMN), que iria se preocupar especificamente com o Museu Histórico Nacional (MHN) e o SPHAN (Serviço de Proteção ao Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), como órgão público federal de proteção, defesa e preservação do patrimônio cultural tendo prerrogativa imediata para o tombamento de bens e para a catalogação dos mesmos nos livros do tombo, nos quais eram registrados e organizados por categorias: Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, Histórico, das Belas Artes e das Artes Aplicadas.

Atualmente, a proteção ocorre em três esferas: federal, estadual e municipal. No âmbito federal, o órgão responsável é o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional –, que foi constituído em janeiro de 1937 por meio do Decreto-Lei Federal nº 25, de 30 de novembro do mesmo ano, criado com a finalidade de proteger os bens de relevância nacional. No âmbito estadual, há o INEPAC (Instituto Estadual de Proteção Cultural), no Estado do Rio de Janeiro, criado em 1965 para proteger os bens de relevância

estadual. Em nível municipal, os tombamentos acontecem com a aprovação da Câmara de Vereadores e são sancionados pelo Prefeito Municipal. O Patrimônio pode ser protegido por mais de uma esfera, dependendo de sua relevância.

Para o IPHAN, patrimônio cultural refere-se a um conjunto de bens, tanto materiais quanto imateriais, que possuem valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou cultural e que são de interesse público para a preservação da memória e identidade brasileira. O patrimônio material refere-se aos bens palpáveis, aqueles que têm uma forma definida, como monumentos, edifícios, sítios históricos, entre outros; já os bens imateriais compreendem aspectos diversos, como músicas, lendas, arquitetura, formas, costumes, culinária, festas, danças, religião, entre outros. Trata-se de tudo o que possui significado, construindo, assim, a significância cultural de uma cidade, simbolizando e construindo entrelaçamentos identitários, ao englobar a diversidade e as especificidades de cada um de seus atores sociais.

É imprescindível envolver os habitantes no processo de valoração e valorização do patrimônio cultural de uma cidade. Essa condição encontra-se descrita na Carta de Washington para a Salvaguarda das Cidades Históricas, de 1986, que discute a importância da salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na contemporaneidade. No documento do ICOMOS de 1986, enfatiza-se que a participação e o envolvimento dos habitantes da cidade são imprescindíveis para o sucesso da salvaguarda. Eles devem ser procurados em todas as circunstâncias e favorecidos pela necessária tomada de consciência de todas as gerações. Ressalta-se, assim, a importância da comunidade local em todo o processo, quando destaca: “Nunca se deve esquecer que a salvaguarda das cidades e bairros históricos respeita, em primeiro lugar, aos seus habitantes” (ICOMOS, 1986).

Um dos documentos que embasa esta afirmação é também a Declaração de Québec, na qual se ressalta, no item 3, o conceito de “espírito do lugar”, destacando que “[...] o espírito do lugar é um processo em permanente reconstrução, que corresponde à necessidade por mudança e continuação das comunidades, [...] e com suas práticas de memória, [...]” (Quebec, 2008).

No Brasil, o início da política de preservação do patrimônio cultural material está relacionado à data de criação do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), em 1937, por meio do Decreto-Lei Federal nº 25/37, que instituiu o instrumento legal do

tombamento. Diferentemente da Europa, a base intelectual e artística também foi responsável pela implementação dessa política, querivilegiou, até a década de 1960, a arquitetura colonial e a arquitetura moderna. Como exemplos, pode-se citar que, em 1947, o IPHAN tombou a Igreja de São Francisco, na Pampulha, em Belo Horizonte, Minas Gerais; em 1948, o edifício onde se instalou o Ministério da Educação e Saúde, no Centro do Rio de Janeiro; e, em 1956, também no Rio de Janeiro, a estação de hidroaviões. Assim, desde o início, sempre existiram discussões sobre as escolhas políticas de inclusão e exclusão, tanto de obras de arte quanto de edificações e monumentos, que tiveram no cerne a questão acerca o que tomar desde a época do Estado Novo. Após a década de 1960, os tombamentos começaram a ser menos tendenciosos, abarcando outras tipologias e/ou períodos históricos, como é o caso do Palácio de Cristal de Petrópolis, de 1884, que em 1967 foi inscrito no Livro de Tombo de Belas Artes, assim como da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, tombada em 1964.

Em relação ao patrimônio cultural imaterial, a história é mais recente. Teve como protagonista o escritor Mário de Andrade, que, ao concluir um projeto que criava um órgão de proteção do patrimônio cultural, incluiu, entre os objetos de proteção, elementos da cultura popular. Na época, o ministro da Educação e Saúde era Gustavo Capanema, gestor de 1934 a 1945. Logo, compreendeu a importância de retomar o anteprojeto para criação de uma lei federal voltada à preservação de bens culturais, convidando Mário de Andrade para elaborar a proposta normativa. A proposta de Mário de Andrade igualava, no mesmo patamar, monumentos, folclore e objetos da cultura indígena.

A legislação brasileira começa a pensar o o patrimônio cultural imaterial como um mecanismo de salvaguarda no artigo 216 da Constituição Federal de 1988 e, depois, por meio do Decreto nº 3.551/2000. Vale destacar alguns órgãos importantes nessa trajetória, como o Centro Nacional de Folclore e Cultura Popular (CNFCP), que, em 2003, foi vinculado ao IPHAN. Atualmente, ele trabalha em conjunto com o Departamento de Patrimônio Imaterial (DPI) na política de salvaguardar o mesmo, através da normativa do Decreto nº 9.238/2017.

No tombamento do patrimônio cultural imaterial, apareceram também as mesmas perguntas: o que tomar? Que cultura é essa? Num primeiro momento, eram perguntas importantes a serem respondidas, que perpassavam pela noção de valor da época, com

critérios de seleção bem rígidos. Aos poucos, foram se sedimentando e, atualmente, têm como finalidade primordial resguardar a memória cultural dos povos e sociedades, mesmo que em menor número, que integram a própria história da cidade e do país, sem qualquer discriminação, incluindo outros elementos essenciais para salvaguardar a memória e identidade cultural. Por isso, os percursos se encaixam nessa nova categoria: o patrimônio imaterial:

[...] os itinerários culturais, como nova categoria patrimonial resultante do desenvolvimento das ciências da conservação do patrimônio cultural, [...]. Esta categoria estabelece uma nova ética da conservação [...]. Respeitando o valor intrínseco de cada um dos seus elementos, o itinerário cultural enriquece a mensagem espiritual do passado de todos os componentes, como peças pertencentes a um mesmo conjunto que reforça o seu significado (Quebec, 2008).



Figura 47. Imagem da Igreja Matriz.
Acervo NM Agência, cedida em out/2023.

4. PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO EIXO IGREJA MATRIZ – CAPELA

4.1 ESTADO ATUAL DO PERCURSO

A Cidade de Carmo, em toda a sua trajetória, acumulou narrativas urbanas, tanto escritas quanto orais, propagadas em livros, músicas, artesanato e nas suas manifestações culturais. O percurso selecionado para o projeto é o eixo que liga a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo à Capela de N. Sr. dos Passos, conectando as duas principais igrejas católicas e por onde passam todas as manifestações religiosas católicas da cidade. Esse eixo também é importante por unir dois dos principais espaços livres públicos da cidade: a Praça Getúlio Vargas e os Largos da Igreja Matriz e da Capela, representado graficamente nas Figuras 48 e 49.



Figura 48. Representação gráfica do Eixo (1). Fonte: Elaboração da autora: agosto 2025.

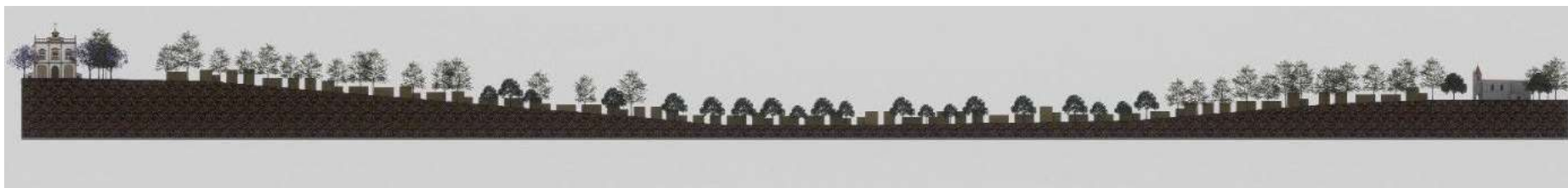


Figura 49. Representação gráfica do Eixo (2). Fonte: Elaboração da autora: agosto 2025.

4.1.1 Levantamentos físico-espaciais – dimensões do percurso

Na Figura 50, o levantamento existente: planta de toda a área do Eixo.

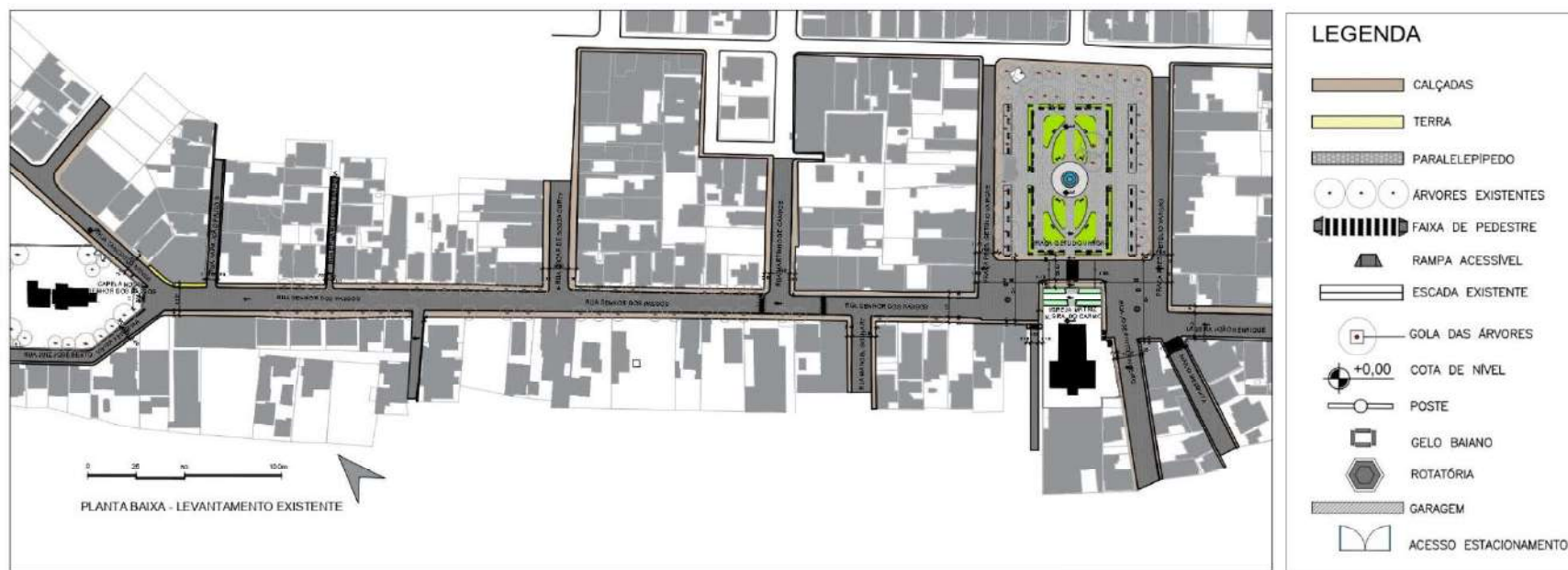


Figura 50. Planta Baixa – Levantamento Existente - Mapa do Eixo. Fonte: Elaboração da autora: novembro 2024.

A Figura 51 apresenta uma imagem atual da Capela e na Figura 52, o Levantamento da área da mesma.

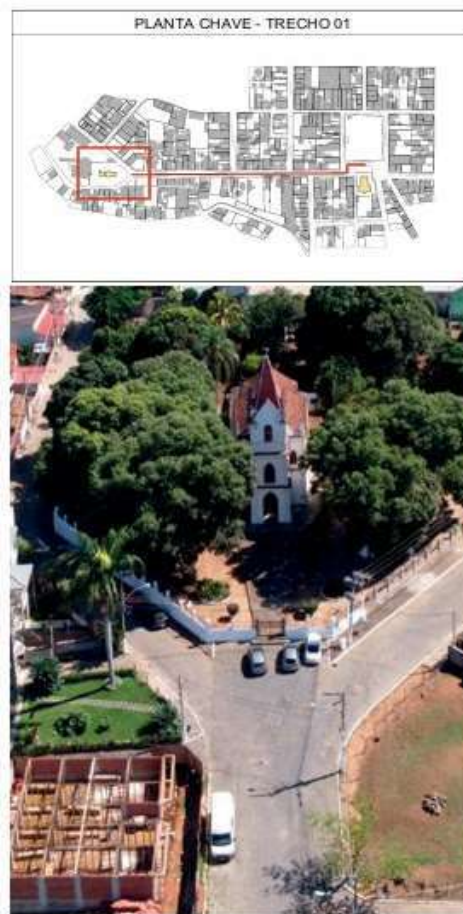


Figura 51. Imagem atual da Capela.NM, jul./23.

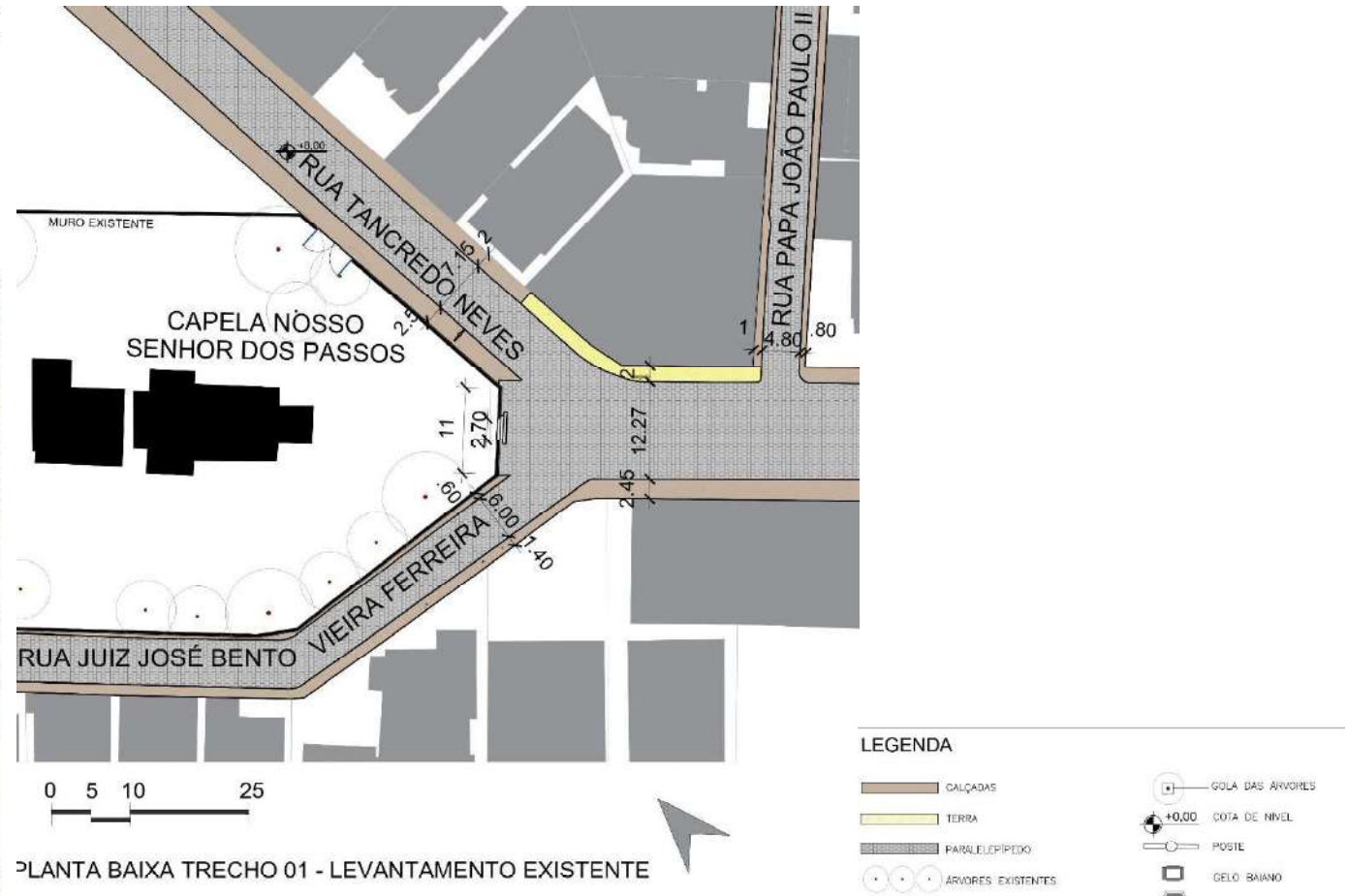


Figura 52. Planta Levantamento Capela N. Sr. dos Passos, autora jul./23.

Na figura 53, o Trecho 02: Entroncamentos da Rua Senhor dos Passos com as Ruas Oscar de Souza Curty/Martinho Campos, a Planta Baixa com o levantamento físico da área.

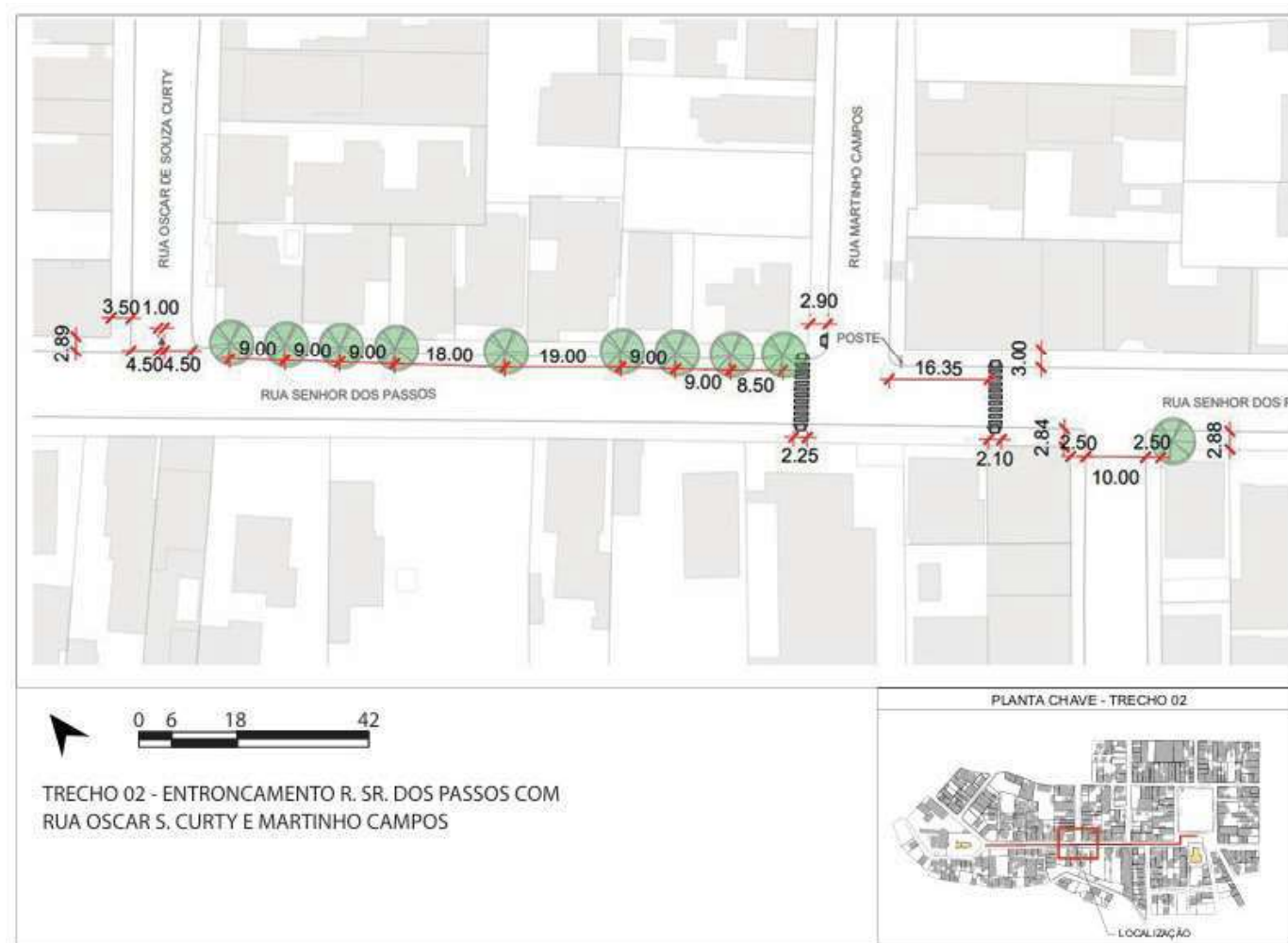


Figura 53. Levantamento do Trecho 02. Rua Senhor dos Passos com Ruas Oscar de Souza Curty/Martinho Campos. Fonte: Elaboração da autora: nov./24.

A protagonista é a Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo, tombada, sendo uma importante área de preservação da cidade. Nesse trecho, ocorre

intensa circulação de pedestres e veículos. Nas laterais, existem duas rotatórias, ocasionando um tráfego bastante confuso e inseguro para todos. Conta-se também, nas laterais da Igreja Matriz, espaços subutilizados, atualmente servindo de estacionamento para automóveis e caminhões de carga. Na Figura 54, o levantamento da área.

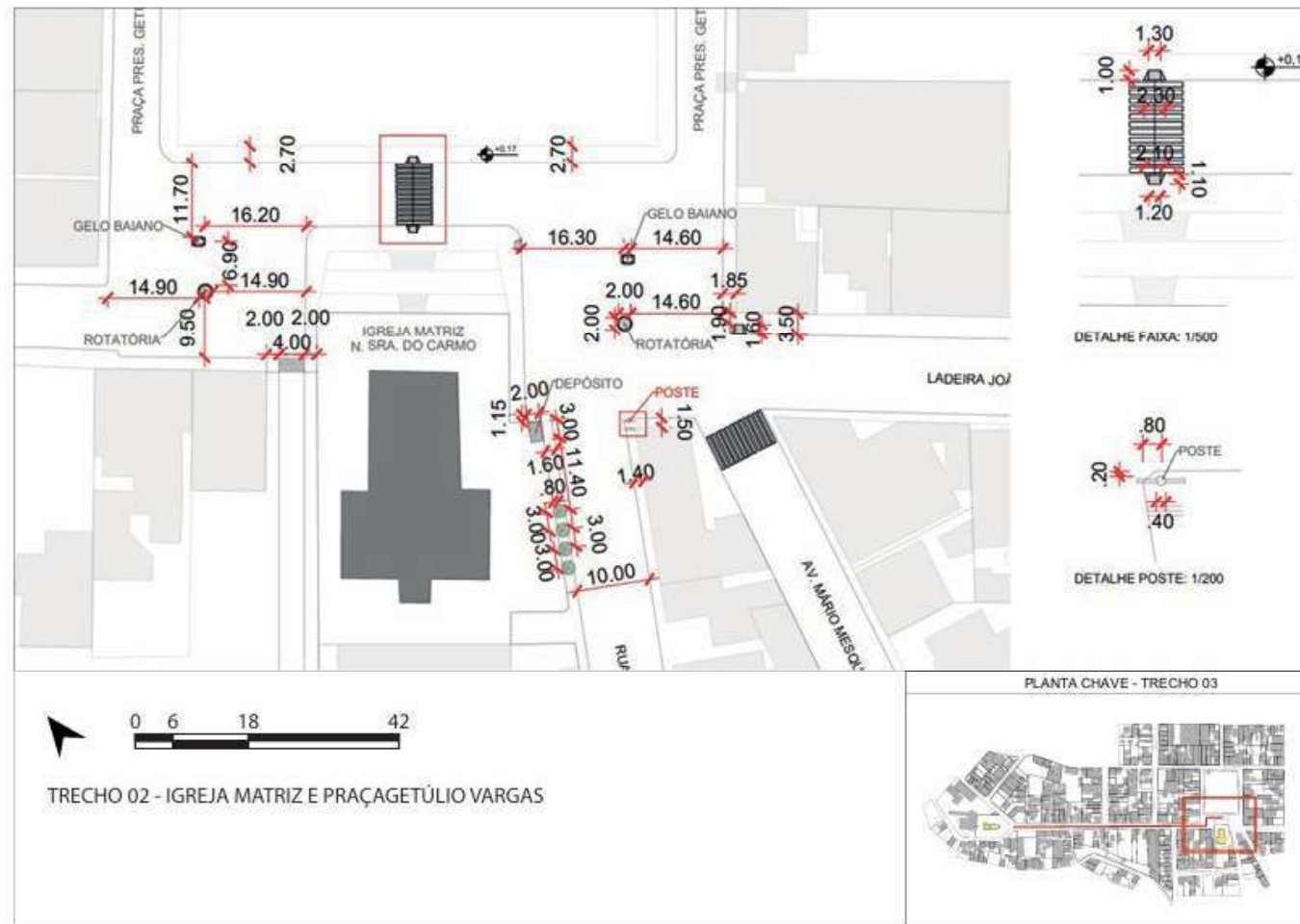


Figura 54. Levantamento do Trecho da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo. Fonte: Elaboração da autora: novembro 2024.

4.1.2 Levantamento – Mapa de Danos:

A Figura 55 apresenta um mapa com os principais danos observados: calçadas estreitas e mal pavimentadas; rampas íngremes e estreitas, meios-fios altos; ruas em paralelepípedo irregular; curvas de raio curto; falta de sombreamento; e rotatórias, dificultando a circulação de pedestres e veículos.

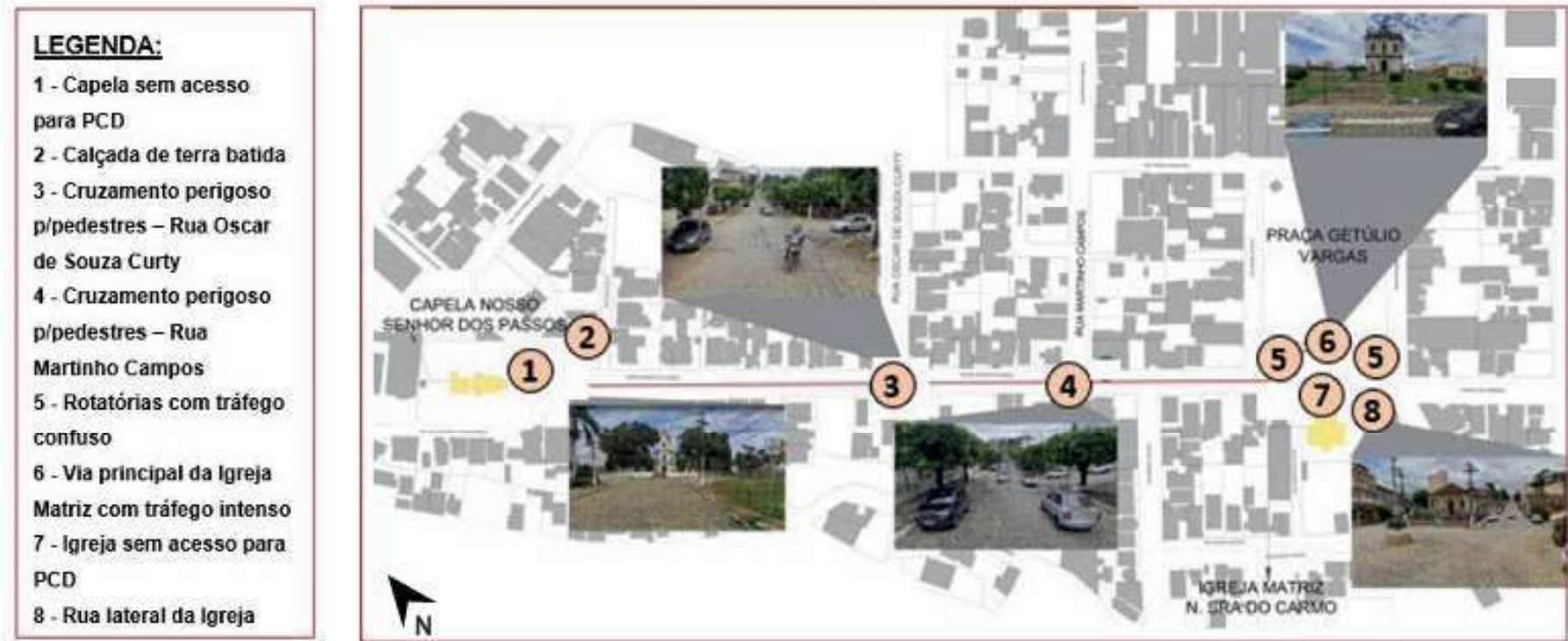
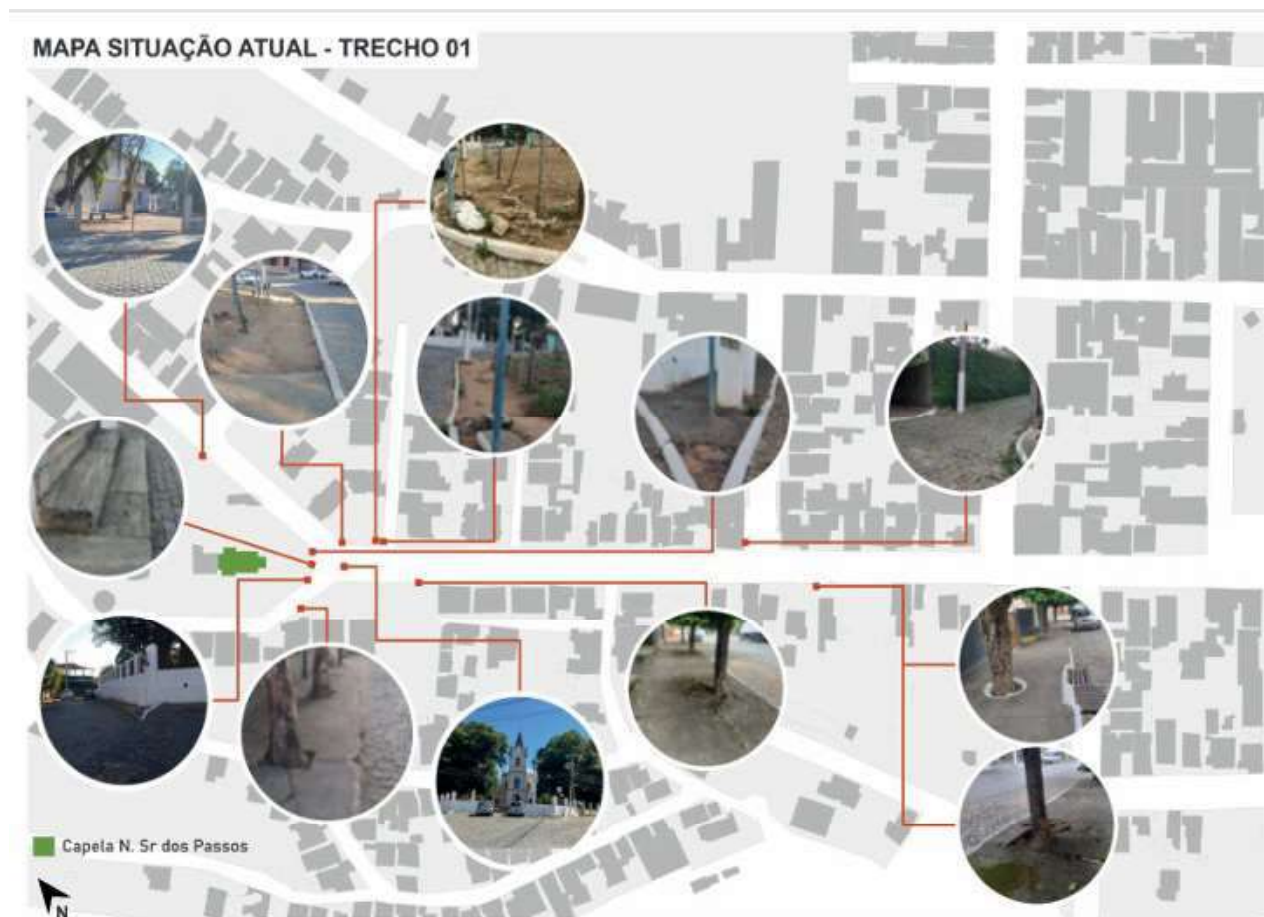


Figura 55. Mapa Geral de Análise de Danos. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.



Em todo o percurso, observa-se a necessidade de alargamento das calçadas, conforme a Figura 56, com o mapa da situação atual das calçadas do Trecho 01. Em estado precário, as ruas apresentam calçadas com diferentes larguras, principalmente a Rua Juiz José Bento Vieira Ferreira (lateral da Capela), que dá acesso ao único clube da cidade, em que há uma lateral mais estreita, com 0,50 cm de largura. A outra calçada, à direita da Capela, é em terra batida, sem condições de acesso, conforme imagens apresentadas.

Figura 56. Trecho 01 – Mapa de Danos das Calçadas. Fonte: Elaboração da autora: maio 2025.

No Trecho 02, na Figura 57, o mapa de danos destaca as ruas Oscar de Souza Curty (acesso ao centro da cidade) e Martinho Campos (onde se localiza a maiorias serviços públicos).

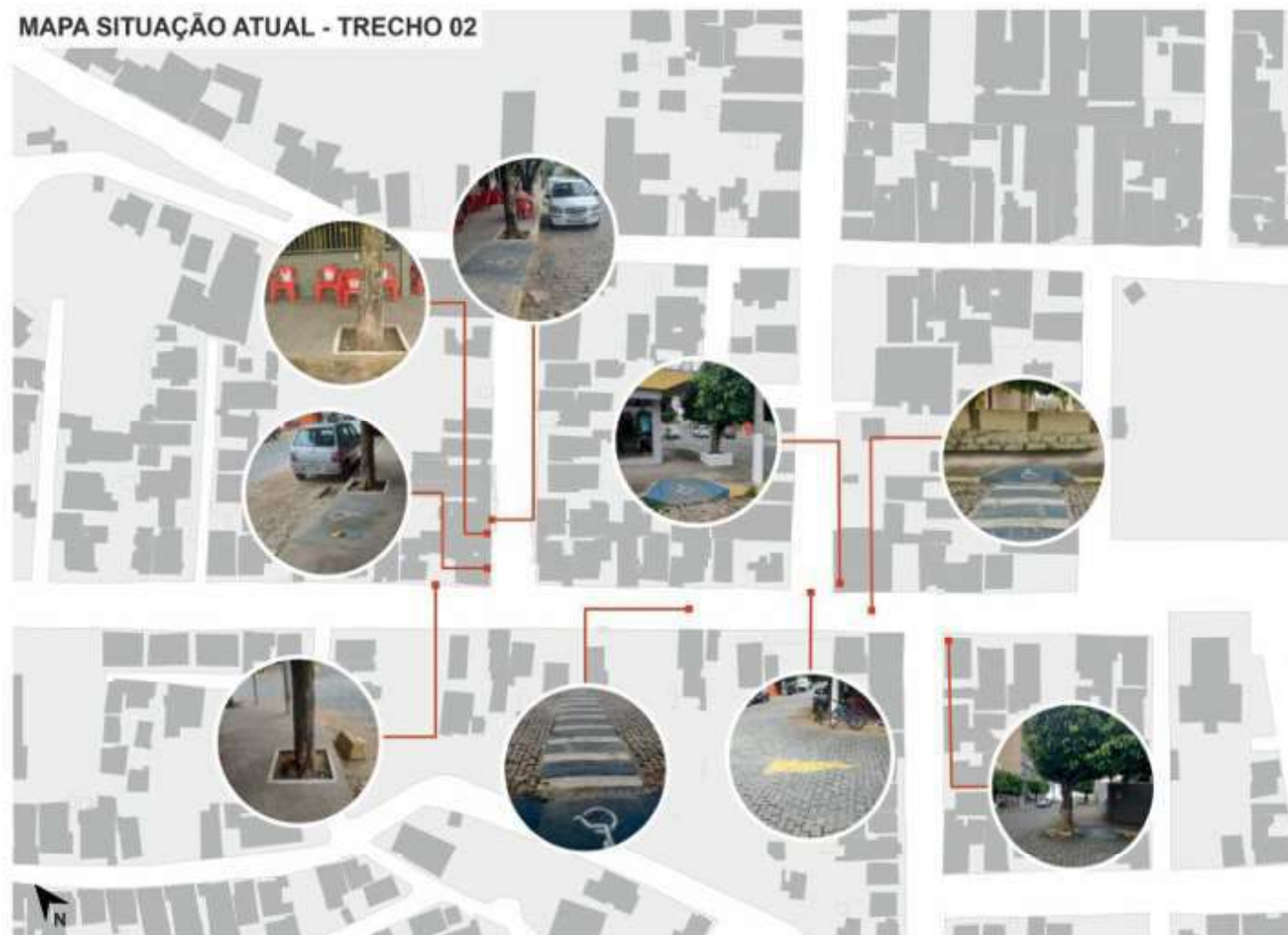


Figura 57. Trecho 02 - Mapa de Danos das Calçadas/Rampas Existentes. Elaboração da autora: dezembro 2024.

O Trecho 03 foi dividido em dois mapas, por apresentar inúmeros problemas, Figuras 58 e 59, danos nas calçadas e nas rampas existentes, ratificando a má conservação dos passeios.

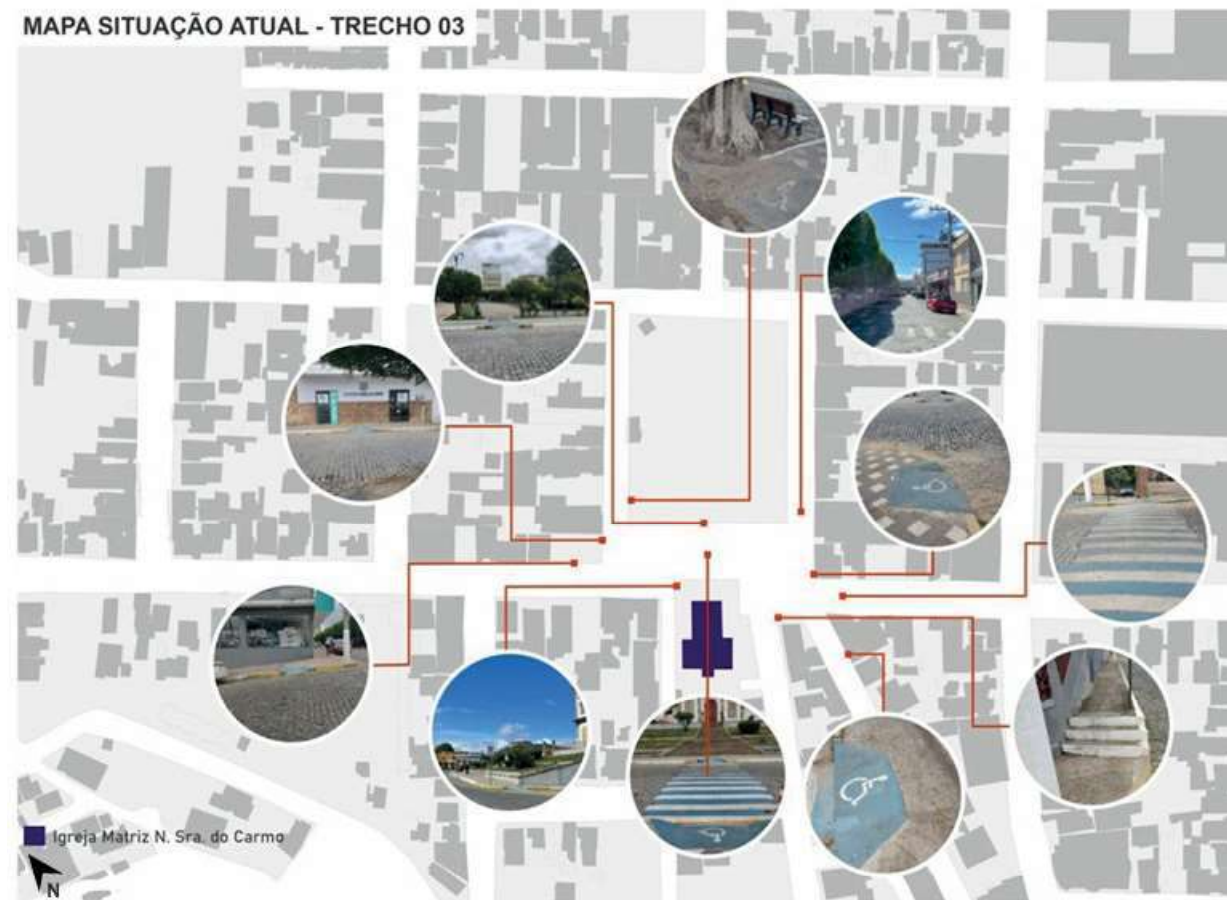


Figura 58. Trecho 03 – Parte 1 - Mapa de Danos das Calçadas/Rampas Existentes – Parte 1. Elaboração da autora: setembro 2024.

MAPA SITUAÇÃO ATUAL - TRECHO 03 - PARTE 2

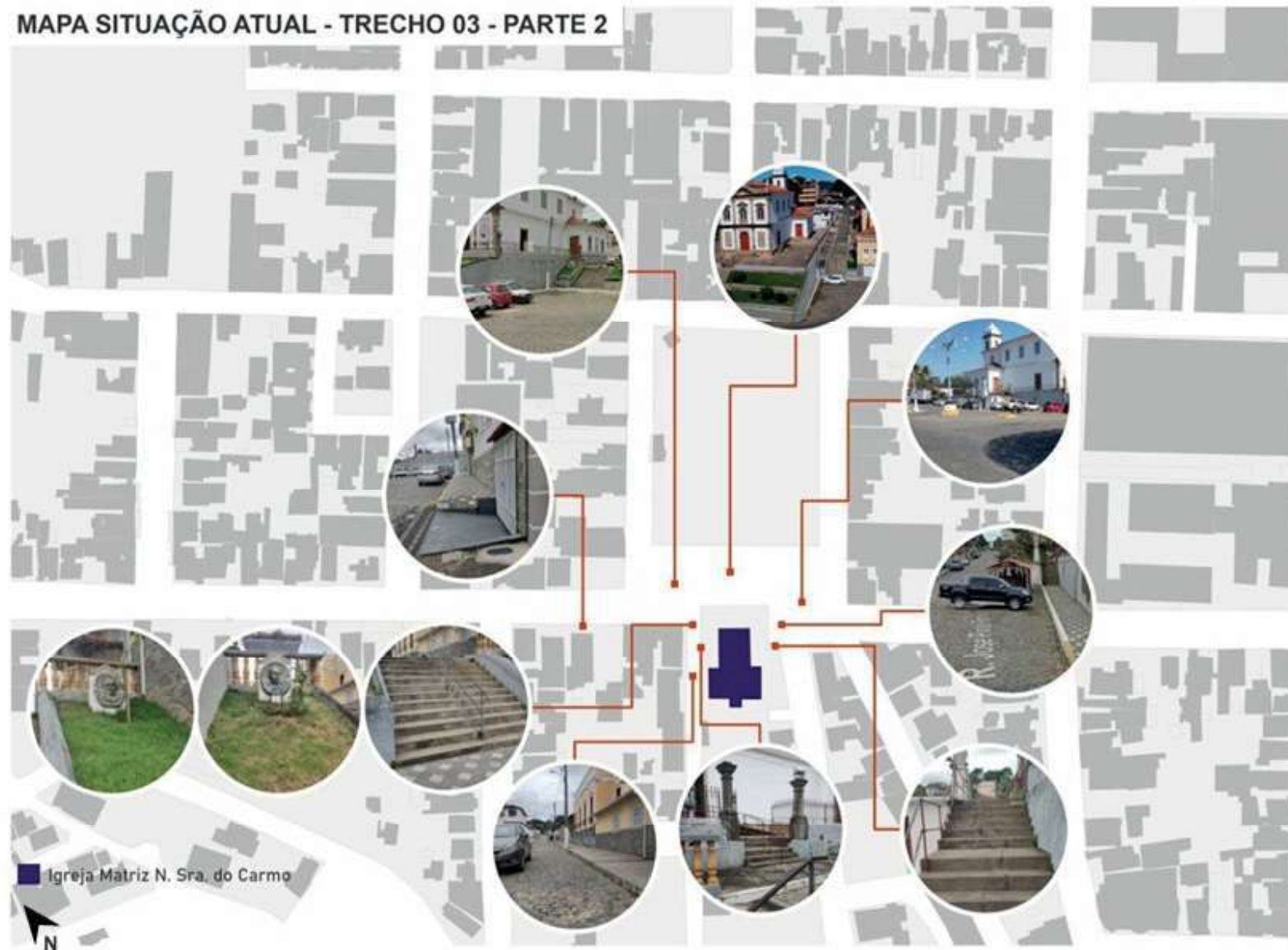


Figura 59. Trecho 03 – Parte 2 - Mapa de Danos das Calçadas/Escadarias. Elaboração da autora: setembro 2024.

Da mesma forma, os alargamentos em frente e nas laterais da igreja e da capela, juntamente com as suas rotatórias, causam confusão no tráfego de veículos, dificultando a circulação de pedestres. Trata-se de uma área que não favorece os pedestres, sendo utilizada para estacionamento de automóveis e veículos de cargas. Na figura 60, apresenta-se o mapa com a localização das rotatórias, importante área urbana da cidade.

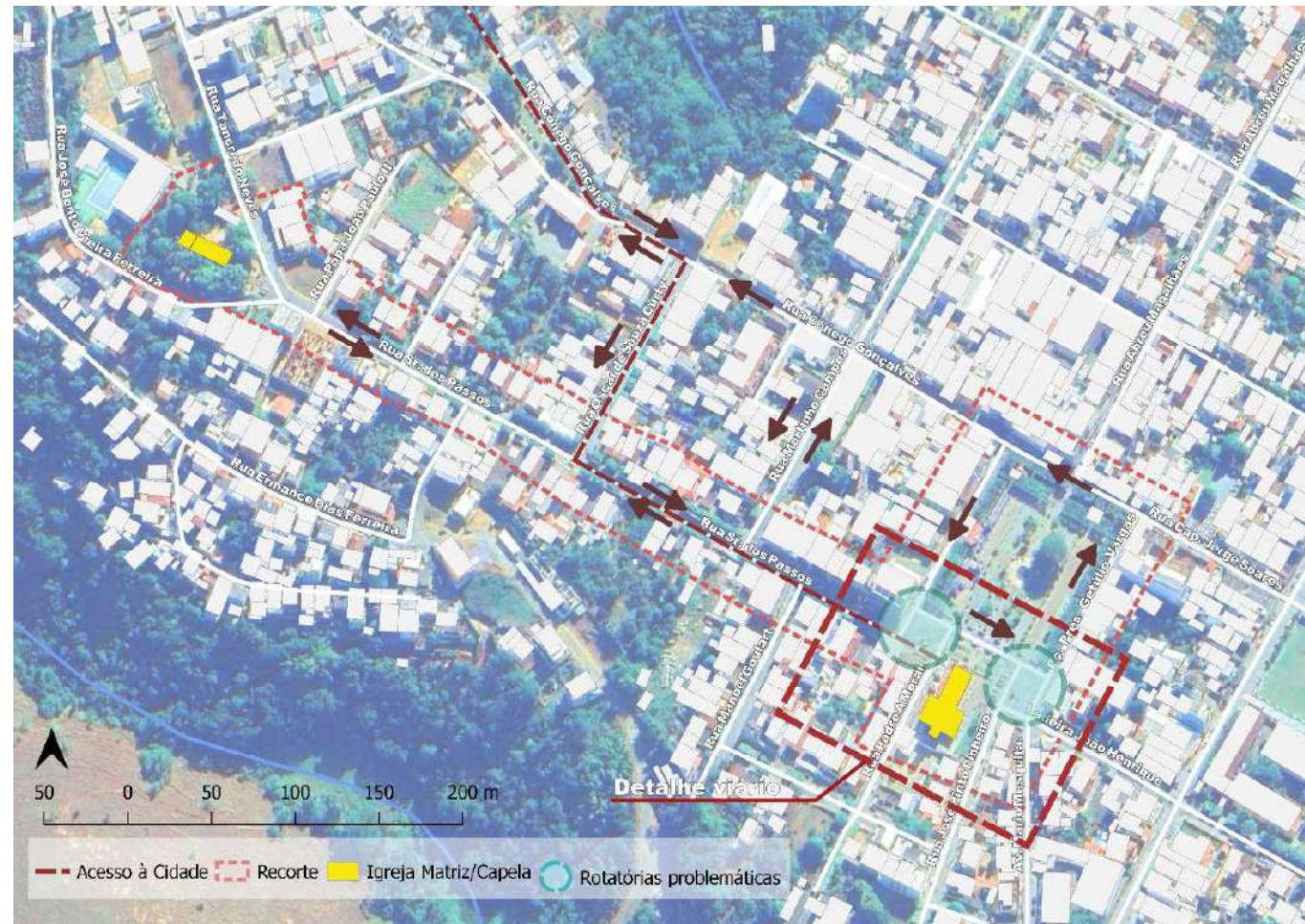


Figura 60. Mapa com a Localização das Rotatórias com problemas. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

4.2 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Este estudo objetiva apresentar referências projetuais que dão suporte ao trabalho, tendo como premissa principal os conceitos de acessibilidade e caminhabilidade, com o intuito de contribuir para o projeto proposto. As referências foram selecionadas por estarem localizadas em áreas históricas que, apresentavam, anteriormente, um péssimo estado de conservação e alta degradação físico-social, sem privilegiar os pedestres. A partir de diferentes propostas, conseguiram torná-las acessíveis, caminháveis e preocupadas principalmente em valorizar e salvaguardar o patrimônio cultural. As referências projetuais são quatro: [1] Sítio Histórico de Olinda/PE; [2] Centro Urbano de Laguna/SC; [3] Centro Histórico de Porto Alegre/RS; e [4] Centro Histórico de Salvador/BA.

[1] Sítio Histórico de Olinda/PE

O Sítio Histórico de Olinda (SHO), também conhecido como “Cidade Alta”, fica localizado a poucos quilômetros de Recife e apresenta características coloniais portuguesas. Nessa época, foi edificada primeiramente a Igreja da Sé, também conhecida como Igreja Matriz de São Salvador do Mundo, sendo um marco até hoje do desenvolvimento urbano da área. Na frente desta Igreja foi planejado um largo, de onde partem as vias estreitas. O Largo ainda hoje é palco de diversas manifestações culturais, como procissões católicas, danças típicas com os bonecos gigantes no carnaval de rua, além de danças de maracatu e frevo. Diante dessa diversidade, o IPHAN tombou o Sítio em 1968 como um conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico, conferindo-lhe também os títulos de Monumento Nacional em 1980 (Polígono de Preservação Rigorosa de Olinda), - Patrimônio Natural e Cultural da Humanidade pela UNESCO em 1982 e Capital Brasileira da Cultura em 2005.

Com o crescimento do tecido urbano e das irregularidades em relação ao uso e ocupação do solo no Sítio Histórico de Olinda (SHO), foi premente ao município desenvolver um projeto de recuperação da área. A execução do projeto deu-se por meio do Plano de Acessibilidade de Olinda, que começou a ser planejado em 2004 e foi parcialmente executado em 2009. O projeto apontava os problemas do local antes da intervenção: falta de uma rota acessível ou caminho que pudesse ser percorrido sem qualquer

impedimento; barreiras físicas na área de circulação pública; e descontinuidade da largura das calçadas. As Figuras 61 e 62 destacam o núcleo histórico de Olinda e o Largo da Igreja.



Figuras 61 e 62. Localização do Centro Histórico de Olinda. Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda. Acesso: agosto/2024.

O percurso se inicia no Largo do Carmo e encerra no Largo do Varadouro, área escolhida pela sua relevância cultural e pelo polígono que engloba inúmeros edifícios históricos e serviços públicos. O projeto dessa rota acessível proporcionará aos usuários um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, conectando ambientes externos ou internos de espaços e edificações que possam ser utilizados por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Nas Figuras 63 e 64, apresenta-se o Mapa do Local do Projeto, o Alto da Sé e, na outra imagem, um exemplo de edificação do entorno do Largo.



Figuras 63 e 64. Local do Projeto e exemplo de edificação do entorno do Largo. Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda. Acesso: novembro/2023.

A metodologia utilizada para definição do plano de acessibilidade baseou-se nos conceitos de acessibilidade, barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental, rota acessível e desenho universal, e contou com as leis federais e municipais pertinentes. O projeto previu elementos urbanísticos garantidores da acessibilidade ao longo do percurso, como alargamento dos passeios públicos e calçadas, rebaixamento de guias, rampas e pisos táteis, travessias de pedestres com iluminação direcionada e, nas edificações públicas, equipamentos que possibilitassem o acesso aos compartimentos, como elevadores e rampas motorizadas, atendendo à população independentemente das diferenças. Foram realizadas intervenções pontuais, como o passeio alargado executado em tijoleira e, nas travessias, pedra rachão, pois o IPHAN tinha preocupação com os materiais, sendo este um dos critérios para aprovação do projeto.

[2] Centro Histórico Urbano de Laguna/SC

O Centro Histórico Urbano de Laguna, Estado de Santa Catarina, foi um dos palcos da Revolução Farroupilha (Guerra dos Farrapos – 1835 a 1845). Tombado pelo IPHAN em 1984, engloba uma área de aproximadamente 01 km², com espaços livres públicos, ruas e construções, desde a orla da Lagoa de Santo Antônio até as cumeadas do Morro da Glória. Após uma avaliação técnica realizada pelos técnicos do IPHAN, foi evidenciada uma série de problemas que necessitavam de melhorias físicas, principalmente em relação à segurança dos pedestres. Por conta disso, o IPHAN, em 2009, criou o Programa Nacional de Mobilidade em Áreas Tombadas, por meio da Portaria nº 623, de 8 de outubro, incluindo este município na proposta de recuperação. A Figura 65 apresenta uma imagem de satélite do Centro Histórico de Laguna, com identificação da área tombada pelo IPHAN, delimitada em vermelho, com a maior concentração de casas centenárias e imóveis de diversos períodos históricos, e, em amarelo, o entorno do tombamento, área mais antiga do município, que inclui uma grande área de parte dos morros, ruas e arquiteturas existentes.



Figura 65. Centro Histórico de Laguna. Fonte: IPHAN. Acesso: agosto/2024.

O Programa propôs que o município, com apoio e recursos financeiros e técnicos do IPHAN, realizasse um Plano de Mobilidade e Acessibilidade. Nesse Plano, seria apresentado um diagnóstico sobre a situação do conjunto histórico, assim como propostas estratégicas para o enfrentamento os problemas urbanos citados. . As intervenções projetuais incluíram ações de melhoria na sinalização, com a indicação dos pontos históricos e culturais; criação de bolsões de estacionamento na periferia; atuação nos espaços públicos caso apresentassem algum desacordo com as normas de acessibilidade universal; entre outros. O Plano também apresentou uma proposta inovadora: a implementação do conceito de “espaço compartilhado”, em que o nível da pista de rolamento é elevado ao nível do passeio, possibilitando melhor acessibilidade e mobilidade. Na Figura 66, apresenta-se uma imagem extraída dos Cadernos do IPHAN, com a proposta de melhoria urbanística de uma rua do sítio histórico, a partir de uma simulação sobre a foto, explicitando as ações projetuais.



Figura 66. Proposta projetual. Fonte: IPHAN. Acesso: agosto/2024.

[3] Centro Histórico de Porto Alegre/RS

Um dos projetos solicitados pela Prefeitura Municipal para o Centro Histórico — demanda antiga da Associação de Moradores do Centro Histórico e da Associação pela Mobilidade Urbana (Mobicidade) — foi elaborado pela equipe do Escritório de Arquitetura OE1 Arquitetos, de Porto Alegre. O porta-voz informou que o projeto foi inspirado nas ruas de Buenos Aires explicou ainda que o espaço ampliado para os pedestres contribuirá para a redução do risco de acidentes, principalmente atropelamentos e conflitos no tráfego. O foco do projeto é tornar o trânsito mais seguro, tendo como prioridade os pedestres. A Secretaria do Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura Municipal de Porto Alegre aprovou o projeto em setembro de 2021, e logo começaram as obras, com recursos do Programa de Reabilitação do Centro Histórico, sendo concluídas no segundo trimestre de 2024. Uma das diretrizes do Projeto de Acessibilidade da Área do Sítio Histórico objetiva ampliar as calçadas. O Projeto do Centro Histórico de Porto Alegre/RS prevê mais espaço para pedestres. No primeiro momento, o projeto começou em três ruas: Rua das Flores, Rua Marechal Floriano Peixoto e Rua Vig. José Inácio, marcadas na Figura 67.



Figura 67. Área de intervenção do Projeto, Porto Alegre/RS. Fonte: Jornal Zero Hora. Acesso: junho/2025.

As Figuras de 68 a 70 apresentam uma das intervenções propostas pelo Plano, com imagens de antes e depois do projeto, em fases distintas (Fase 1 e Fase 2).



Figuras 68 a 70. Imagens da proposta do trecho, Porto Alegre/RS. Fonte: <https://www.archdaily.com.br>. Acesso: junho/2025.

[4] Centro Histórico de Salvador (CHS)/BA

O CHS foi tombado pelo IPHAN em 1984 e ratificado pela UNESCO em 1985 como Patrimônio da Humanidade. O Governo do Estado da Bahia, em parceria com a Prefeitura Municipal de Salvador e outras instituições não governamentais, traçou um Projeto de Requalificação Urbana do Centro Antigo de Salvador, que englobava o Projeto Piloto de Acessibilidade, com a proposta de melhorar a qualidade de vida, favorecendo a caminhabilidade e a integração social. O IPHAN aprovou o projeto em outubro de 2011, no seu Parecer Técnico nº0388/2011, destacando: “[...] dado que a interferência no traçado do logradouro é pequena, quando comparado ao benefício trazido pelo projeto”.

O projeto requalificou os passeios, promovendo a acessibilidade com intervenções nas faixas de rolamento, recuperando as vias e promovendo a acessibilidade nas calçadas existentes, além da recuperação da pavimentação. Foi também planejada uma Rota Acessível, rompendo a ideia de que patrimônio e acessibilidade são incompatíveis. As diretrizes projetuais buscaram a harmonização da paisagem urbana com o sítio histórico.

Esta Rota foi a primeira a ser implantada na Bahia, servindo de base para a projeção de mais rotas em toda a cidade. Foi executada nos anos de 2012 e 2013, com o alargamento de uma das laterais das ruas contempladas, já que eram muito estreitas. A calçada foi ampliada para 1,50 m, permanecendo o meio-fio e recebendo piso tátil. É primordial, para implantação da mesma, que as calçadas sejam adequadas, com a instalação de travessias seguras. Não houve a opção por faixas elevadas nos entroncamentos, a fim de não impedir o livre fluxo de águas pluviais. Por isso, definiu-se colocar a travessia na mesma cota do leito carroçável, com rebaixamento da calçada. Além do alargamento das calçadas e da instalação de travessias, alguns pontos de interesse tiveram uma atenção especial, como é o caso da Praça Anchietae do Largo do Cruzeiro de São Francisco, que precisaram ser requalificados por apresentarem juntas desgastadas, sendo realizado o rejunte das pedras para deixar o piso mais uniforme, melhorando a acessibilidade. Atualmente, os órgãos públicos não têm conseguido conscientizar os vendedores e comerciantes a não utilizar a Rota Acessível para a exposição de seus produtos ou para a colocação de mesas para consumo nas lanchonetes, assim como os motoristas que estacionam de forma irregular, criando barreiras atitudinais, que prejudicam a circulação de pedestres e causam poluição visual. Nas Figuras 71 e 72, imagens do Centro Histórico de Salvador e da Avenida Sete de Setembro exemplificam a intervenção, mostrando a melhoria da qualidade das calçadas e das travessias.



Figuras 71 e 72. Rota Acessível na Av. Sete de Setembro/Salvador/BA. Fonte: www.badevalor.com.br. Acesso: junho/2025.

4.3 PROPOSTA PROJETUAL

A proposta de requalificação apresenta duas vertentes fundamentais: [1] a criação de uma rota acessível e [2] a criação de espaços de permanência para a população, com mobiliário e arborização, embasada pelas Cartas Patrimoniais, a seguir: Carta de Atenas (1931), Carta de Florença (1981), Carta de Nara (1994), Carta de Cracóvia, Declaração de Foz de Iguaçu (ICOMOS, 2008), Carta de Petrópolis e a Declaração de Quebec. Para a criação da rota acessível, foi utilizado o conceito que abrange os termos união, conexão, interligação e caminhabilidade, representando a conexão e a interligação entre as igrejas, bem como a união e acessibilidade para todos. Na Figura 73, o Mapa do Eixo demonstra o Percorso Religioso Católico onde será implantado o Projeto em questão.

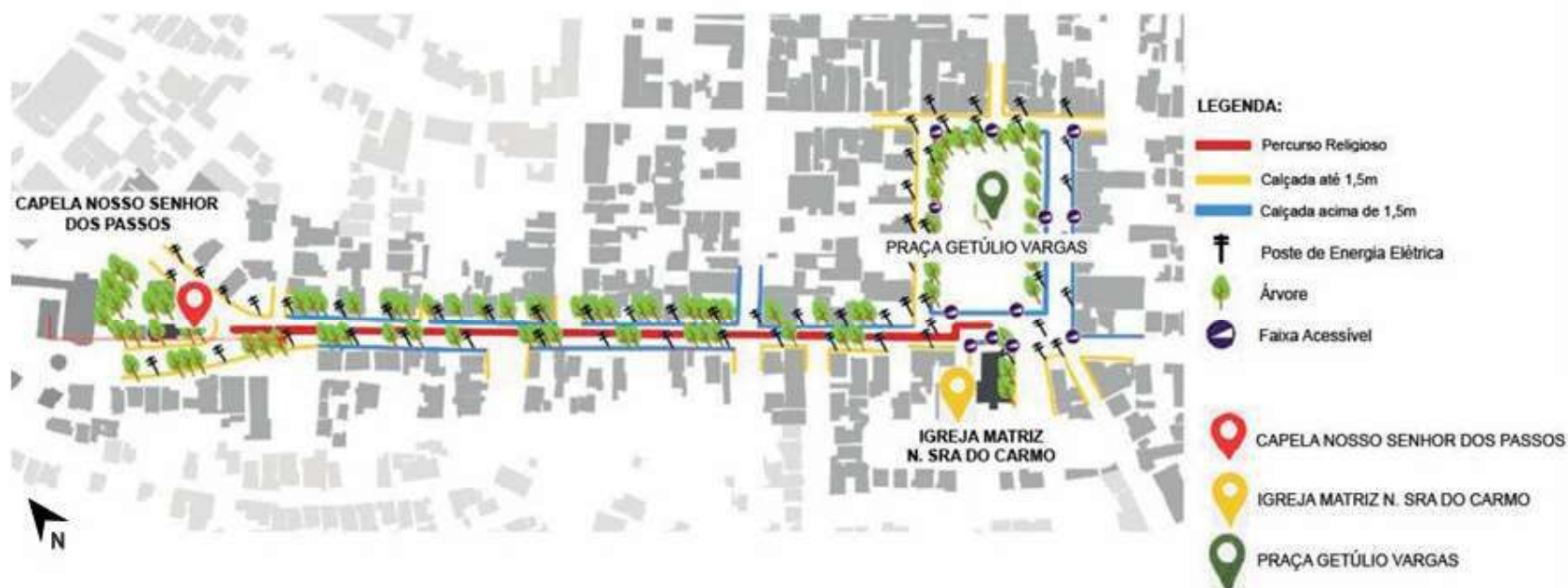


Figura 73. Percorso Religioso Católico - Mapa do Eixo. Fonte: Elaboração da autora: novembro 2024.

recho 01: Capela de Nosso Senhor dos Passos, que tem como protagonista a Capela de N. Sr. dos Passos.

recho 02: Entroncamentos da Rua Senhor dos Passos com as Ruas Oscar de Souza Curty e Martinho Campos.

recho 03: Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e o seu entorno.



Na Figura 75, apresenta-se o Projeto proposto do Percurso.



Figura 75 - Projeto proposto do Eixo Igreja Matriz - Capela. Fonte: Elaboração da autora: julho 2025.

Para atender ao proposto, foi traçado o seguinte programa de necessidades aplicável a todos os percursos religiosos da cidade, podendo também ser utilizado em outras vias.

O programa proposto abrange:

1. Alteração do traçado geométrico/Implantação de Rota Acessível;
2. Implantação de faixas elevadas de pedestres, com base em estratégias de *Traffic Calming*;
3. Implantação de almofadas elevadas (estratégias de *Traffic Calming*);
4. Criação de espaços de permanência nas áreas antes ocupadas por estacionamento de veículos (com alteração do traçado geométrico);
5. Implantação de uma rampa de acesso à Capela Nosso Senhor dos Passos;
6. Implantação de uma Plataforma Elevatória Vertical para acesso lateral à Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo;
7. Ampliação ou alargamento das calçadas, quando possível;
8. Uso de revestimentos de solo adequados ao deslocamento;
9. Alteração da paginação e colocação de piso tátil direcional e de alerta nas áreas estratégicas do percurso;
10. Introdução de sinalização vertical e horizontal;
11. Inserção de Arborização Urbana e adequação das golas e tentos/Paisagismo;
12. Mobiliário urbano;
13. Identidade visual;
14. Sinalização informativa para pedestres (*wayfinding*) por meio de painéis informativos;
15. Reforço da iluminação pública para os pedestres no Eixo e iluminação cênica para a Capela e para a Igreja Matriz.

1A. Alteração do traçado geométrico

A alteração do traçado geométrico permite auxiliar o caminhar dos pedestres e alargar as calçadas, além de prover espaço de mobiliário, vegetação e/ou outros elementos. A Figura 76 remete à pirâmide invertida de circulação urbana, destacando a importância do pedestre. Este movimento de valorização da circulação de pedestres começou em Copenhague, com a preocupação do arquiteto Jan Gehl em expandir as ruas para as pessoas na cidade. Nesta nova abordagem, o ideal é que a cidade seja projetada para as pessoas, conforme aponta Gehl (2015): uma cidade para todas as pessoas, uma cidade viva, em que os lugares possam propiciar o encontro, o uso e a fruição do ambiente urbano, adquirindo a consciência da identidade de estar no mundo e na cidade.

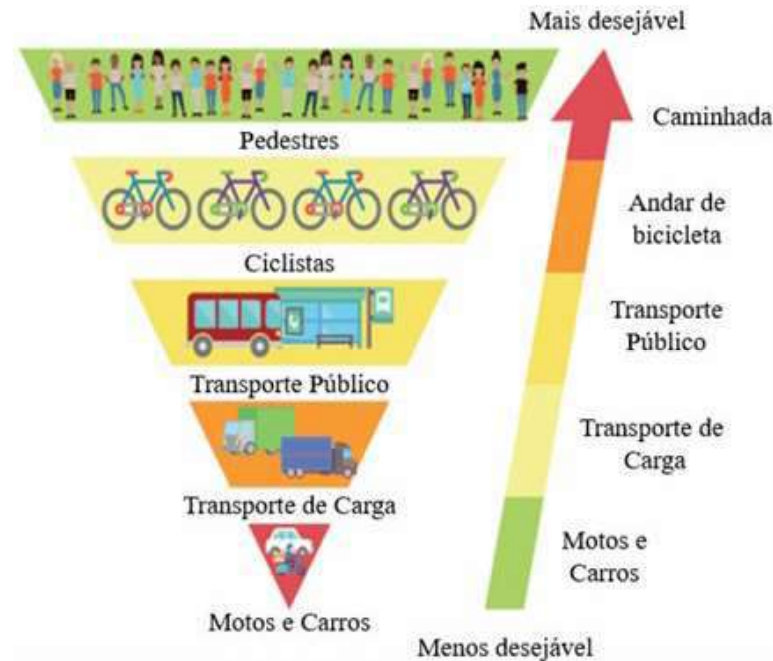


Figura 76. Pirâmide Invertida de Tráfego. Fonte: <https://smartycity.com.br>. Acesso: abril/2025.

1B. Implantação de Rota Acessível entre os Pontos de Interesse

Nesse caso, foi elaborado um estudo para implantação de uma Rota Acessível, que começa na Capela de Nosso Senhor dos Passos e termina na Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo. Esse traçado liga os pontos de interesse, como proposta de fortalecer a proteção, preservação e salvaguarda do patrimônio cultural material e imaterial do município. A Figura 77 traz a imagem atual da Rua Sr. dos Passos, e a Figura 78, uma imagem que exemplifica a proposta de rota acessível, ampliando a calçada para 1,5 m de cada lado na Rua Senhor dos Passos.



Figura 77. Imagem atual Rua Senhor. dos Passos. Acervo da autora nov./2023. Figura 78. Rota Acessível. (simulação sobre foto). Elaboração da autora: abril 2023.

Na NBR 9050/2020, seção 6, p. 52, no item de Acessos e circulação, conceitua-se rota acessível como um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os espaços — nesse caso, espaços externos — incorporando calçadas, rampas e outros elementos. Em relação aos materiais de revestimento e acabamento, foi escolhido o piso intertravado reto, sem chanfro, pois

apresenta superfície regular, firme, estável e não trepidante para dispositivos com rodas, além de ser antiderrapante, conforme indica a norma. As grelhas e tampas de caixas foram niveladas no piso adjacente, fora do fluxo principal da rota. Foi também instalado, na rota, mobiliário urbano igualmente localizado fora da faixa livre para circulação de pedestre, conforme a norma (ABNT, 2020, p. 113). Na Figura 79, imagem renderizada do eixo com a Rota Acessível.



Figura 79. Imagem renderizada do Percurso na Rua Senhor dos Passos. Elaboração autora em julho/2025.

Estas premissas visam garantir a acessibilidade, sendo observadas algumas características para este planejamento, como material de revestimento do piso para as faixas das rotas acessíveis: piso intertravado sem chanfro, na cor grafite; piso tátil de alerta e direcional, na cor laranja; e, para as interseções elevadas, piso intertravado reto, sem chanfro, na cor cinza. Foram observadas também as inclinações e desníveis nas calçadas.

No percurso da Rota, considerou-se ainda a padronização dos mobiliários urbanos, implantando-se bancos nos intervalos dos

plantios das árvores.

Optou-se por reduzir a largura da via de rolamento num valor total de 3 metros, com a criação de uma faixa de 1,50 m para a Rota Acessível, para garantir que, durante todo o trajeto na Rua Senhor dos Passos, houvesse uma faixa livre em ambos os lados, que pudesse ser ocupada por uma pessoa em cadeira de rodas, motorizada ou não, e outra acompanhando-a em pé, principalmente na ocasião das procissões. Essa faixa é maior do que o Módulo de Referência (MR), que corresponde à projeção de 0,80 m por 1,20 m, e à largura necessária de 0,90 m para o deslocamento em linha reta de pessoas em cadeira de rodas. É maior também do que preconizam as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT, que determinam que a faixa livre deve ter uma largura mínima de 1,20 m, correspondendo a, no mínimo, 50% da largura total da calçada, quando esta tiver mais de 2,40 m de largura, e 2,10 m de altura livre, além de não apresentar nenhum tipo de desnível acima de 5 mm em toda a extensão da Rota. Vale ressaltar que o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, alguns Planos Municipais e a NBR 16.537/2024 definem que a faixa de livre circulação deve ter 1,45 m. Outras características da faixa livre foram levadas em conta, como: inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua; inclinação transversal constante, não superior a 3%; estar livre de qualquer interferência e desprovida de obstáculos, como vegetação ou mobiliário, e o meio-fio em cor contrastante sinalizando a transição entre a Rota Acessível e a faixa de rolamento.

2 . Implantação de faixas elevadas de pedestres, com base em estratégias do *Traffic Calming*:

As travessias de pedestres podem ser em nível, elevadas ou de outros tipos, apresentando características bem diferentes entre si. No Eixo, serão implementadas travessias bem sinalizadas, propiciando a melhoria da caminhabilidade dos pedestres, que são a prioridade no deslocamento. Nos entroncamentos e em algumas travessias, havia rebaixamentos de calçadas, desníveis, que foram eliminados e substituídos por faixas elevadas de pedestres. A implantação ocorrerá nas seguintes ruas: no Trecho 01: [1] Rua Papa João Paulo II e [2] Rua Ermance Dias Ferreira; e no Trecho 03: [3] Rua Manoel Goulart. No mesmo nível em toda a travessia, dando preferência para que as pessoas caminhem no mesmo nível, sem ressaltos.

Esta proposta segue as orientações da Resolução 738/2018 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e da NBR 16.537/2024. Na Figura 80, a proposta da faixa do Trecho 03, especificamente na Rua Manoel Goulart. Na Figura 81, uma imagem renderizada rua.



Figuras 80 e 81. Trecho 03 - Proposta de Faixa de Travessia Elevada/Imagem renderizada. Da autora: abril 2025.

3 . Implantação de almofadas elevadas (estratégias do *Traffic Calming*):

A NBR 9.050/2020, no item 6.124, determina que “[...] O acesso de veículos aos lotes e aos espaços de circulação e estacionamento deve ser feito de forma a não interferir na faixa livre de circulação de pedestres, sem criar degraus ou desníveis”. Para a implantação da Interseção Elevada, foram também observadas as prerrogativas do CONTRAN determinadas na Resolução Nº 738, de 6 de setembro de 2018, que estabelece, por exemplo, que o comprimento da plataforma da faixa elevada deve ser igual à largura da

pista; a largura da plataforma deve ter no mínimo 5,0 m e no máximo 7,0 m. A altura deve ser igual à altura da calçada, desde que não ultrapasse 15,0 cm; no nosso caso, a altura é de 15 cm. A interseção deve ser acompanhada de sinalização, limitando a velocidade a até 30 km/h, utilizando o Sinal de Regulamentação R-19, “Velocidade máxima permitida”. Deve haver demarcação da faixa de pedestres do tipo “zebrada”, com largura entre 4,0 m e 6,0 m na plataforma da travessia elevada e, em forma de triângulo, na cor branca, sobre o piso da rampa de acesso da travessia elevada. Para garantir o contraste, quando a cor do pavimento for clara, o piso da rampa deve ser pintado de preto. A instalação de piso tátil de alerta é em acordo com a Norma Técnica 16.537/2024. A área da calçada próxima ao meio-fio deve ser sinalizada com piso tátil, de acordo também com a norma ABNT NBR 9050. As almofadas elevadas serão implantadas em quatro espaços durante o eixo: [1] na entrada central da capela; [2] no cruzamento da Rua Senhor dos Passos com a Rua Oscar de Souza Curty; [3] no cruzamento da Rua Senhor dos Passos com a Rua Martinho Campos; e [4] nas laterais da Igreja Matriz e sua fachada.

[1] Capela: Trecho 01 - À frente da Capela, observou-se que algumas calçadas não tinham espaço para serem alargadas, podem visualizar essa situação no Mapa de Danos apresentado acima. Nas Figuras 82 e 83, mostram-se a Planta de Localização e uma imagem renderizada com a solução proposta relacionada à acessibilidade, que segue as Normas da NBR 9.050/2020 e busca garantir uma circulação livre e segura. Essa solução consistiu na transformação da calçada em um grande calçadão, integrando tanto a calçada existente quanto a rua, em um espaço/calçadão compartilhado, com o intuito de diminuir a velocidade dos veículos (*Traffic Calming*) e organizar a circulação de pedestres.

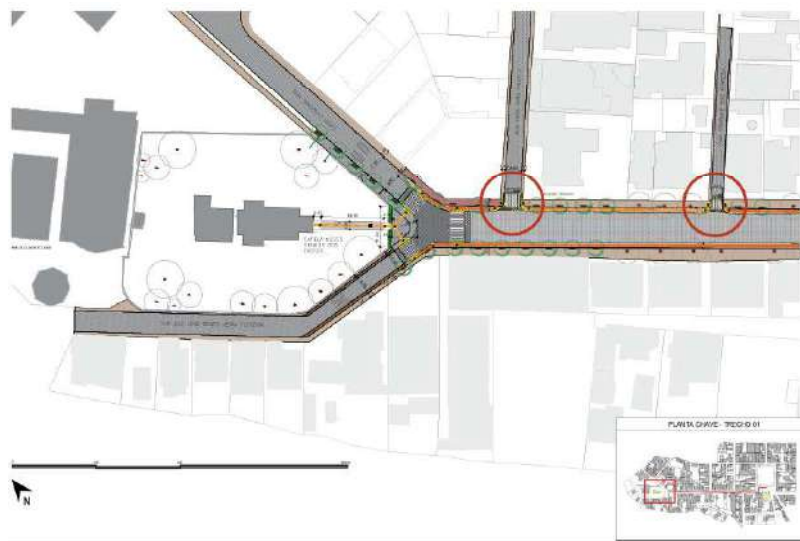
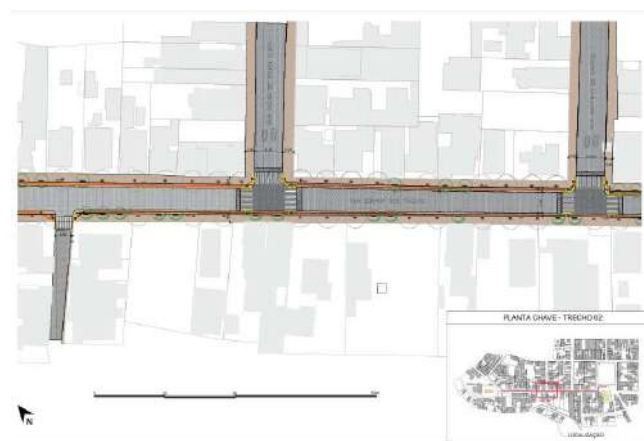


Fig. 82. *Traffic Calming* – Trecho 01 – Capela - Planta de Localização e Planta-Chave. Fig.83. Imagem renderizada, autora set./25, autora jun./25.

No Trecho 02, Figura 84 e 85, a faixa elevada no entroncamento da Rua Senhor dos Passos com a Rua Oscar de Souza Curty.



Figuras 84 e 85. Trecho 02 - Projeto da Área/Imagem renderizada. Elaborado pela autora, julho/2025.

Nas Figuras 86 e 87, apresentam-se Vistas do Entroncamento da Rua Senhor dos Passos com Rua Oscar de Souza Curty.

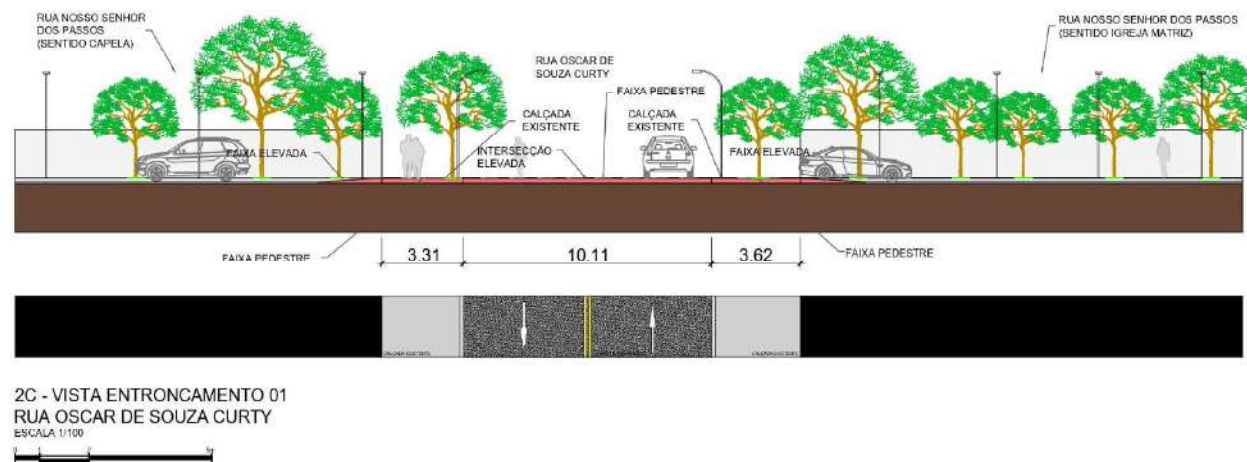


Figura 86. Vista Entroncamento Rua Senhor dos Passos/Rua Oscar de Souza Curty. Elaborado pela autora, julho/2025.

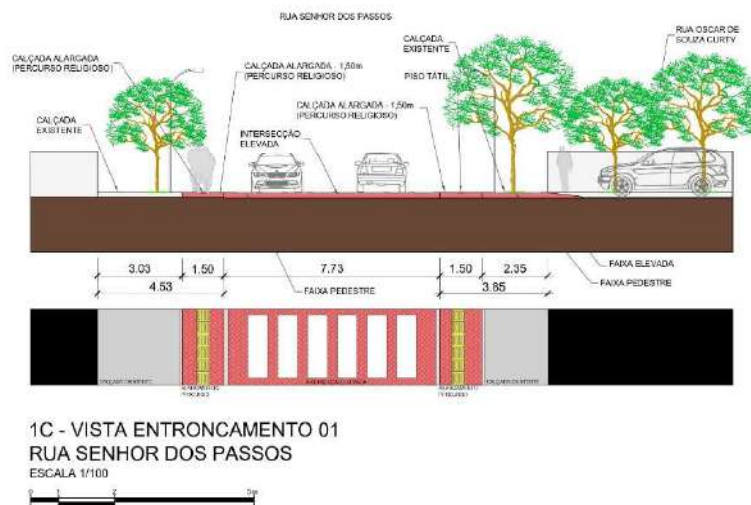


Figura 87. Vista Entroncamento Rua Senhor dos Passos/Rua Oscar de Souza Curty. Elaborado pela autora, julho/2025.

Na Figura 88, Projeto do entroncamento da Rua Senhor dos Passos com a Rua Martinho Campos, com a proposta de uso de elementos de *Traffic Calming*.

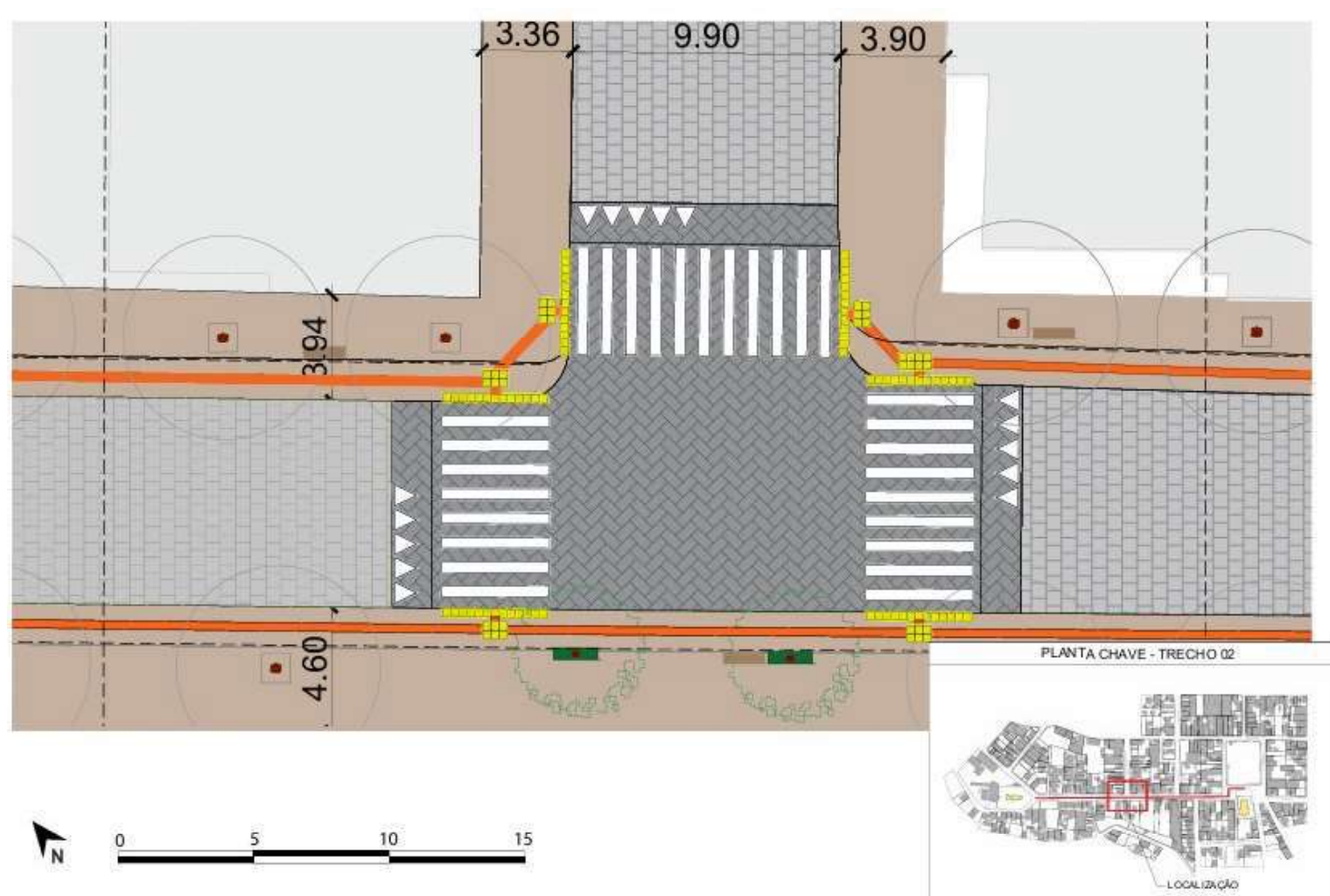


Figura 88. Trecho 02 – Projeto entroncamento Rua Sr. dos Passos e Rua Martinho Campos. Elaborado em abril/2025.

Nas Figuras 89 e 90, apresentam-se as Vistas do entroncamento da Rua Senhor dos Passos com a Rua Martinho Campos.

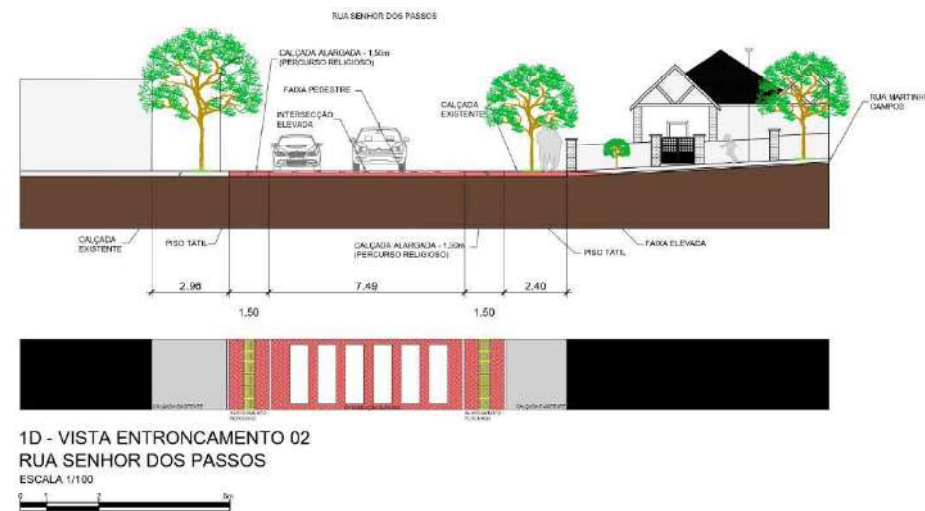


Figura 89. Vista 1 - Entroncamento da Rua Senhor dos Passos c/Rua Martinho Campos. Fonte: Elaborada pela autora, jun./2025.

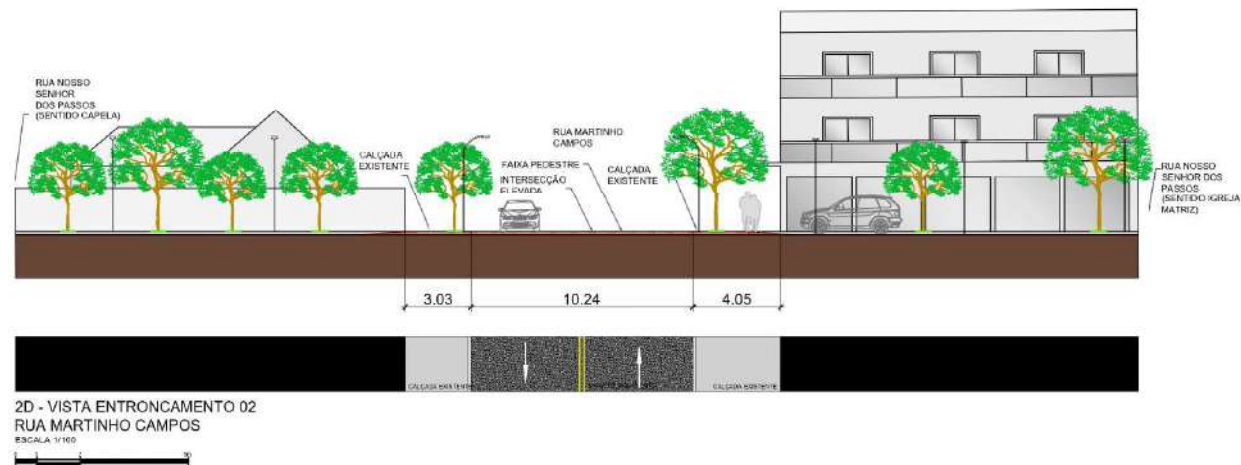


Figura 90. Vista 2 - Entroncamento da Rua Senhor dos Passos c/Rua Martinho Campos. Fonte: Elaborada pela autora, jun./2025.

E nas Figuras 91 e 92, imagens renderizadas do entroncamento da Rua Senhor dos Passos e Rua Martinho Campos.



Figuras 91 e 92. Trecho 02 Imagens renderizadas da Proposta de uso de elementos de *Traffic Calming*. Elaboração da autora: junho 2025.

4 . Criação de espaços de permanência nas áreas antes ocupadas por estacionamento de veículos (com alteração do traçado geométrico):

Atualmente, as áreas das laterais da Igreja Matriz são utilizadas para estacionamentos irregulares, causando insegurança aos pedestres devido à circulação desordenada. Essas áreas serão transformadas em espaços urbanos inclusivos, destinados à socialização da comunidade em geral, reafirmando a sensação do lugar por meio de estratégias projetuais que proporcionam conforto, lazer, circulação segura e melhoria da qualidade de vida, fornecendo um significado complementar à Igreja Matriz e caracterizando uma cidade simultaneamente mais acessível e inclusiva para todos.

Nas rotatórias das laterais da Igreja Matriz serão implantados espaços de permanência (Área A – Espaço Infanto-Juvenil e Área B – Espaço para Melhor Idade), áreas antes ocupadas por estacionamento de veículos, trazendo qualidade e servindo como referencial na escolha do programa de necessidades desses espaços emblemáticos de convivência: [1] significado – espaços que ligam a história da formação urbana da cidade às pessoas; [2] legibilidade – a forma pela qual as pessoas, simbolicamente, sentem e reconhecem como espaços públicos identitários; [3] diversidade – espaços que poderão ser utilizados por diferentes perfis de pessoas em diferentes horários e contextos; e [4] escala humana – espaços com acessibilidade que promovem segurança na caminhabilidade, conforto, contemplação e a fruição do encontro entre as pessoas. Por isso, foi proposto que nas laterais da Igreja Matriz fossem construídos espaços de observação, apreciação e conexão com a paisagem urbana e o patrimônio da cidade.

Diante disso, o projeto visa à requalificação urbana dessa área. Propõe-se um novo uso para a ocupação do largo e das suas laterais. Com o aumento da população, a Praça Getúlio Vargas não comporta mais o fluxo de pessoas, apresentando um espaço público reduzido para lazer e entretenimento. Estes novos espaços, além de melhorarem o tráfego, proporcionarão áreas de lazer para crianças, jovens e idosos. Na Figura 93, a Proposta de Intervenção das Áreas A (Infanto-Juvenil) e B (Melhor Idade).

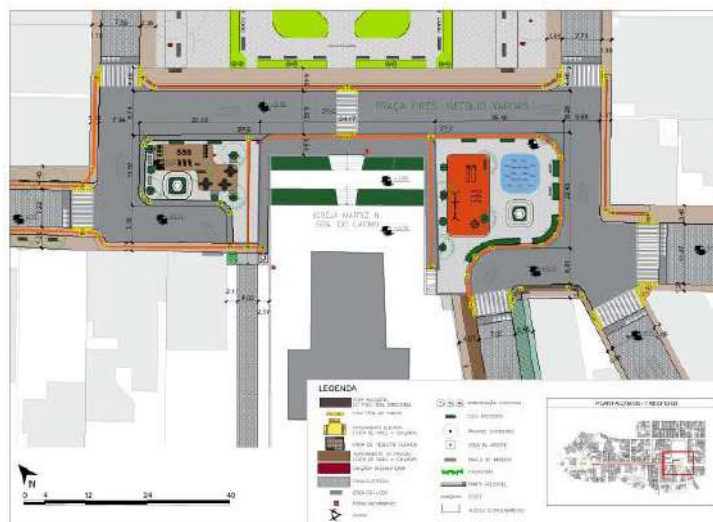


Figura 93. Trecho – 03 – Proposta de Intervenção nas Áreas A (Infanto-Juvenil) e B (Melhor Idade). Elaboração da autora: maio 2025.

Na Figura 94, apresenta-se a Vista da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo, com as Áreas A (Infanto-Juvenil) e B (Melhor idade).



Figura 94. Trecho – 03 – Vista 01. Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo e das Áreas A (Infanto-Juvenil) e B (Melhor Idade). Elaboração da autora: maio 2025.

Na Figura 95, apresenta o Projeto da Área A (Infanto-Juvenil) com imagens renderizadas.



Figura 95. Trecho – 03 – Projeto/Imagens renderizadas da Área A (Infanto-Juvenil). Elaboração da autora: maio 2025.

Nas Figuras de 96 a 98, apresentam-se imagens renderizadas da Áreas A (Infanto-Juvenil).



Figuras 96 a 98. Trecho 03 – Imagens renderizadas do Anteprojeto da Área A (Infanto-Juvenil). Elaboração da autora: maio 2025.

Nas Figuras 99 a 102, apresentam-se imagens renderizadas e o Projeto proposto Área B (Melhor Idade).



Figuras 99 a 101. Trecho 03 – Imagens renderizadas da Área B (Melhor Idade). Elaboração da autora: maio 2025.



Figura 102. Trecho 03 – Projeto proposto Área B (Espaço da Melhor Idade). Elaboração da autora: julho 2025.

5 . Implantação de uma Rampa de acesso à Capela de Nosso Senhor dos Passos:

Desde a construção da Capela, a escada de acesso tem sido um fator impeditivo para pessoas que necessitam de cadeira de rodas ou que apresentam mobilidade reduzida. Atualmente, essas pessoas passam pelo constrangimento de entrar pelo estacionamento, localizado na lateral da capela. Nas Figuras de 103 a 107, Projeto de uma rampa central que possa conceder um melhor acesso a todos.

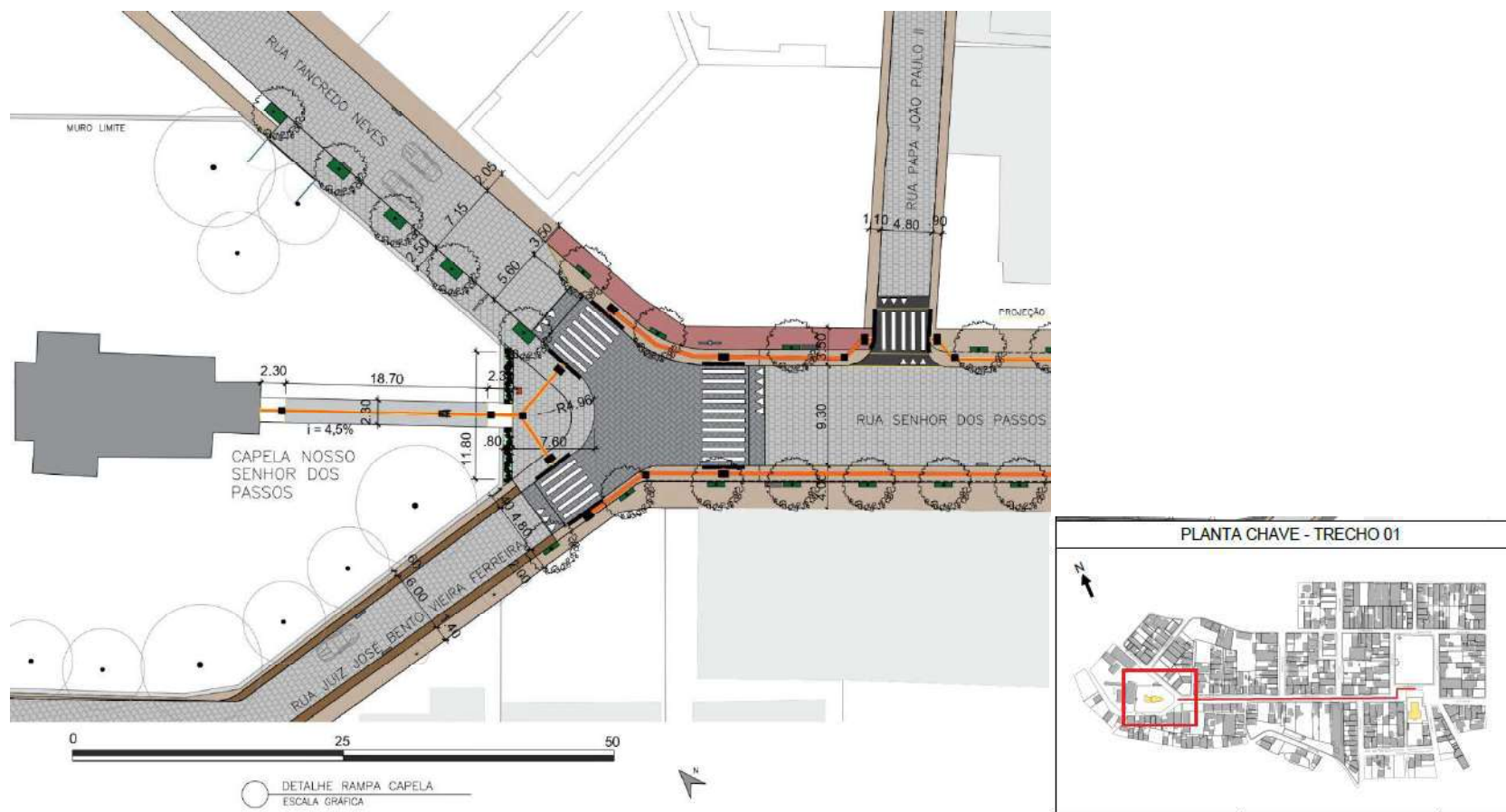
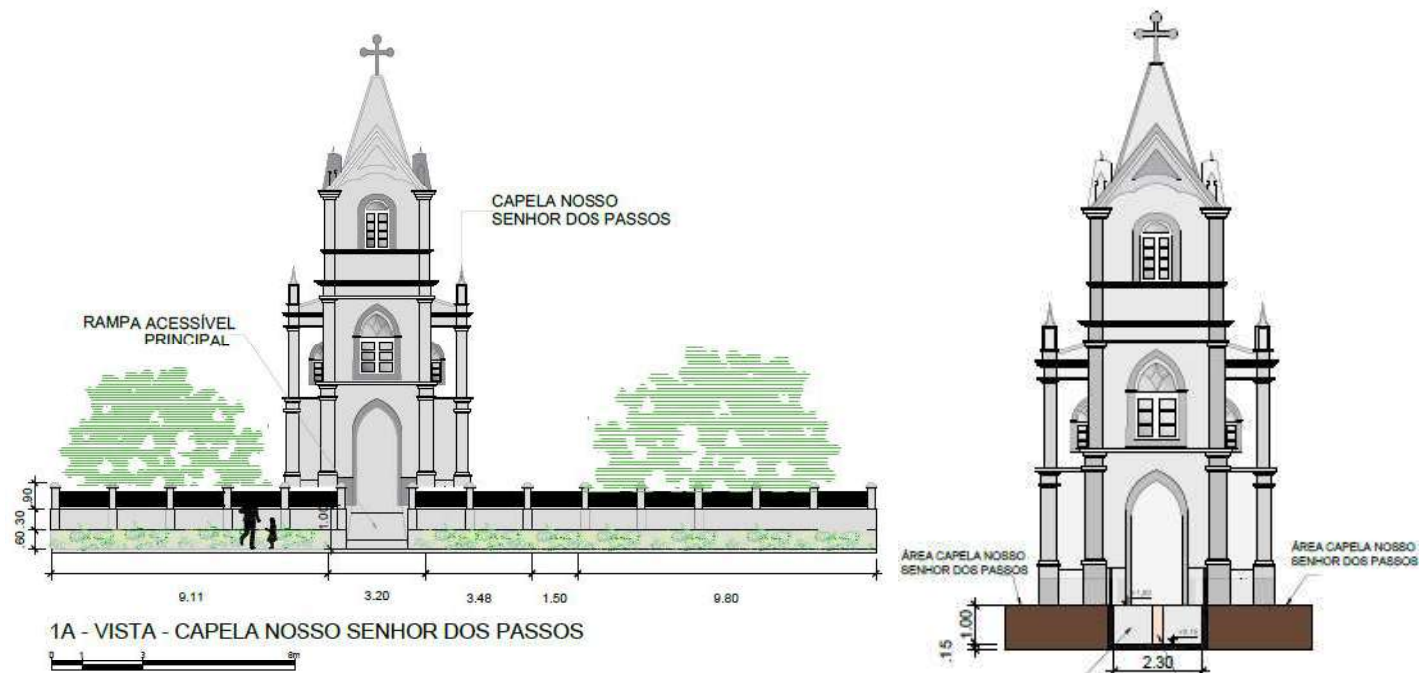


Figura 103. Trecho 01 – Projeto de Implantação da Rampa. Capela Nosso Senhor dos Passos. Elaboração da autora: novembro/2025.



Figuras 104 e 105. Trecho 01 – Vistas da Capela Nosso Senhor dos Passos – Detalhe: Rampa Acessível. Elaboração da autora: junho 2025.

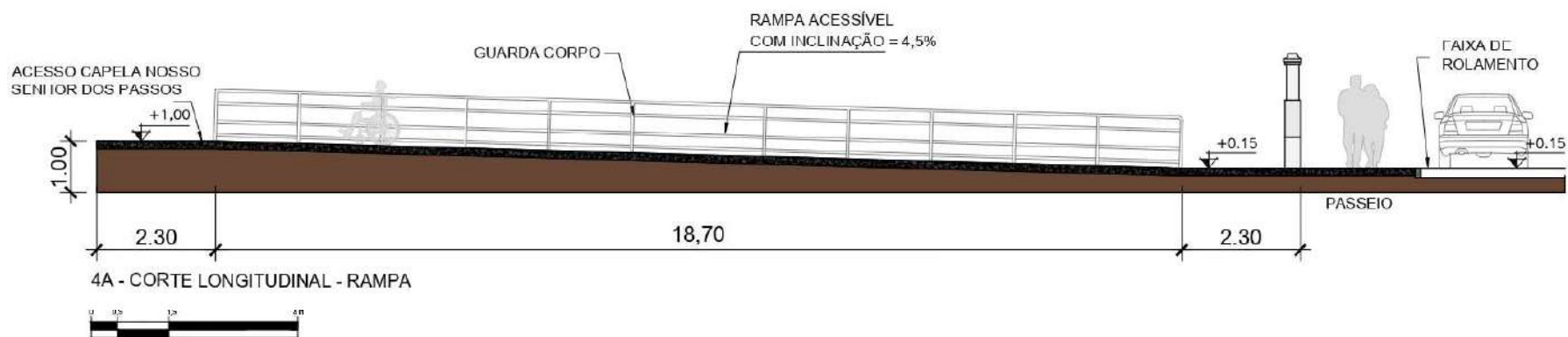


Figura 106. Trecho 01 – Cortes - Capela Nosso Senhor dos Passos – Detalhe: Rampa Acessível. Elaboração da autora: junho 2025.

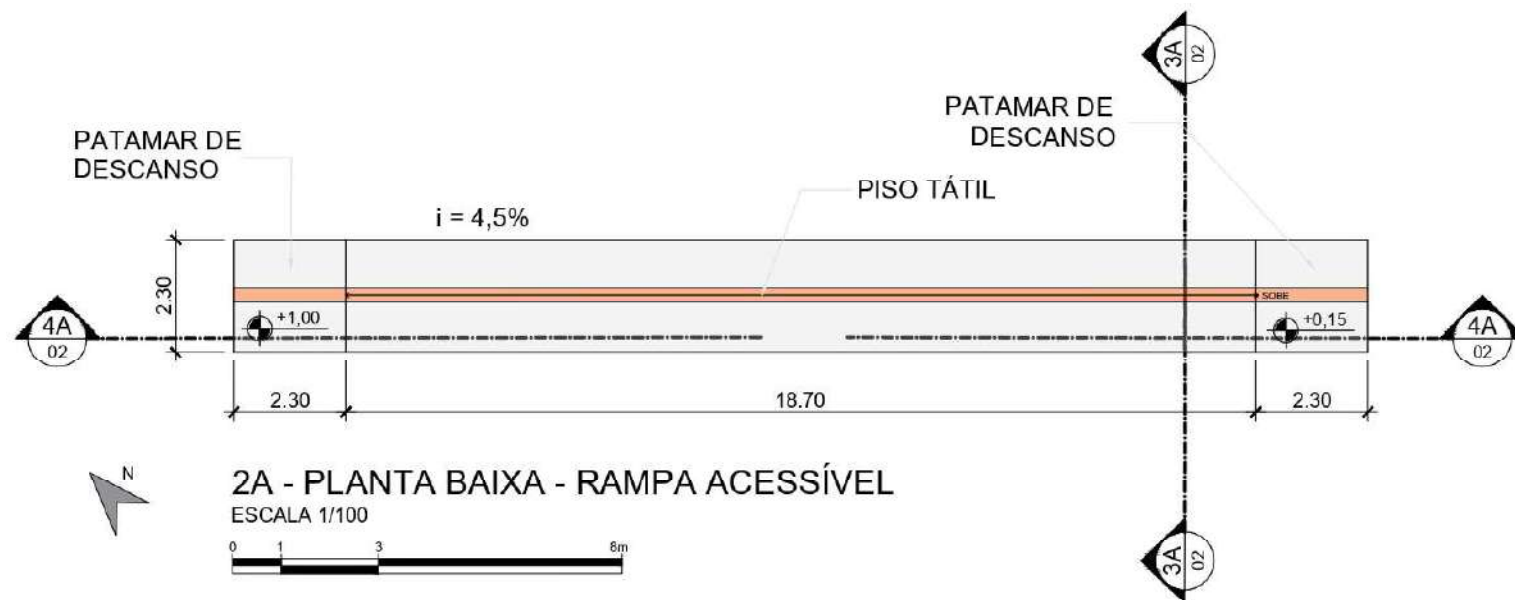


Figura 107. Trecho 01 – Planta Baixa -Capela Nosso Senhor dos Passos – Detalhe: Rampa Acessível. Elaboração da autora: novembro/2025.

6 . Implantação de uma Plataforma Elevatória Vertical para acesso lateral à Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo:

Para acessar a Igreja Matriz, a população local e os visitantes entram pelo estacionamento, nos fundos da Igreja. Vale destacar que as ruas laterais da Igreja, que dão acesso ao estacionamento, apresentam problemas: uma delas é extremamente íngreme, e suas calçadas não possuem faixa livre para a passagem de uma cadeira de rodas, sendo necessário o auxílio de um veículo ou a passagem pela rua de paralelepípedos. A outra lateral possui uma escadaria, impossibilitando o acesso por cadeira de rodas. Nesta lateral, após esta escadaria, fica localizado o Asilo da cidade, na Rua Padre Moraes. Por isso, propõe-se a implantação de uma elevatória vertical neste lado, com base no proposto por Khül: “é possível alterar, levando em conta os objetivos da intervenção [...]” (Kühl, 2010, p. 310).

Na Figura 108, Prancha com as Vistas Frontal e Lateral da Igreja Matriz N. Sra. do Carmo, detalhe da Elevatória Vertical, além da Planta de Localização e a Planta Técnica da Elevatória.

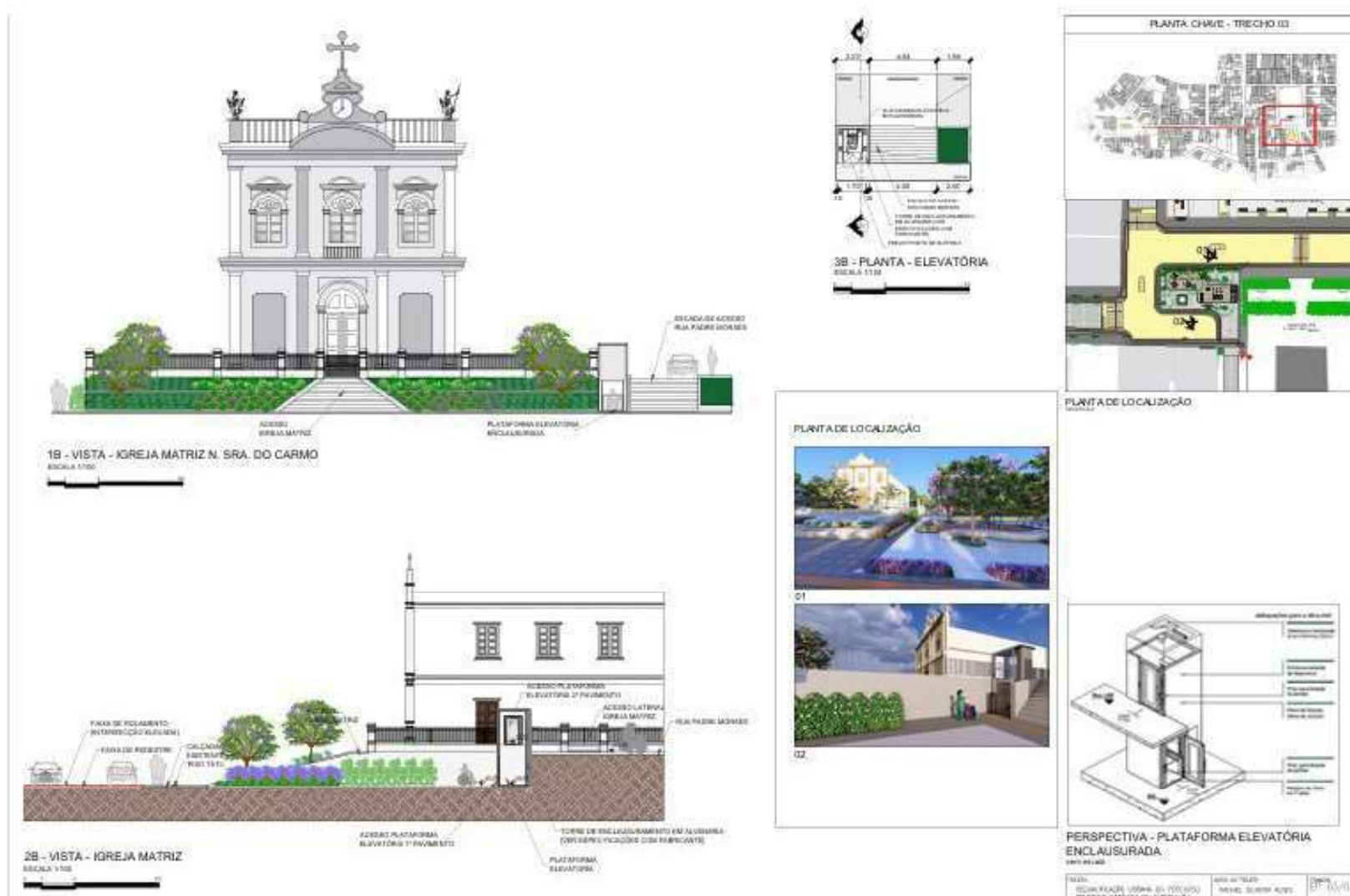


Figura 108 – Prancha com Vistas/Planta de Localização/Perspectiva – Detalhe: Elevatória Vertical. Elaboração da autora: junho 2025.

Nas Figuras 109 e 110, apresentam-se imagens renderizadas do Projeto do Trecho 03 da Plataforma Elevatória Vertical na lateral da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo, com acesso à Rua Padre Moraes, onde fica localizado o Asilo Municipal:



Figuras 109 e 110. Imagens renderizadas do Projeto da Plataforma Elevatória Vertical. Elaboração da autora: agosto 2025.

7 . Ampliação ou alargamento das calçadas, quando possível

A redução das caixas de rua permitirá a ampliação dos passeios, a implantação de rampas, quando necessário, e o plantio de árvores que garantam o sombreamento do percurso, além de diminuir a velocidade dos veículos e os estacionamentos irregulares, melhorando, assim, a segurança. Em relação à situação das calçadas, o Trecho 1 da Capela necessita de alargamento. Nas Figuras 111 e 112, imagens renderizadas da Proposta do aumento e pavimentação das calçadas:



Figuras 111 e 112. Trecho 01 - Imagens renderizadas das Calçadas/Pavimentação. Fonte: Elaboração da autora: maio 2025.

No Trecho 03, uma das estratégias projetuais é o alargamento e a criação de uma calçada inclinada na Rua José Pinto Pinheiro, rua lateral da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo. Esta rua é importante, pois atualmente é o único acesso possível à Igreja pelos fundos, onde fica localizado o estacionamento. Nas figuras de 113 a 114, imagens atuais da rua, em que, dos dois lados, há calçadas estreitas, sendo que uma possui uma escada, dificultando ainda mais a caminhabilidade, sendo impossível a passagem de uma

pessoa em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida.



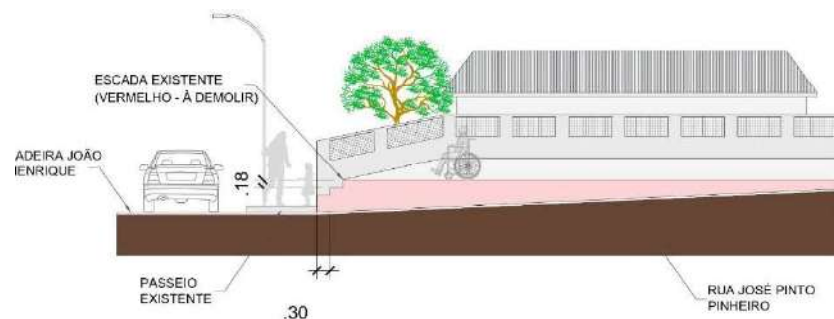
Figuras 113 e 114. Imagens atuais da Rua José Pinto Pinheiro (lateral da Igreja Matriz). Acervo da autora: julho/2024.

Na Figura 115, Planta de Localização da área da proposta de implantação da Calçada Inclinada.

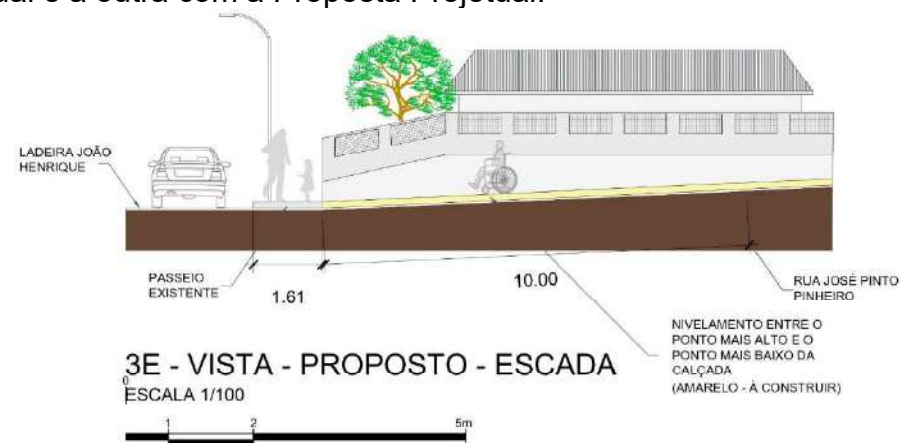


Figura 115 - Trecho 03 – Planta de Localização – Rua José Pinto Pinheiro. Elaboração da autora: junho 2025.

Nas Figuras 116 e 117, duas Vistas: uma com a situação atual e a outra com a Proposta Projetual.



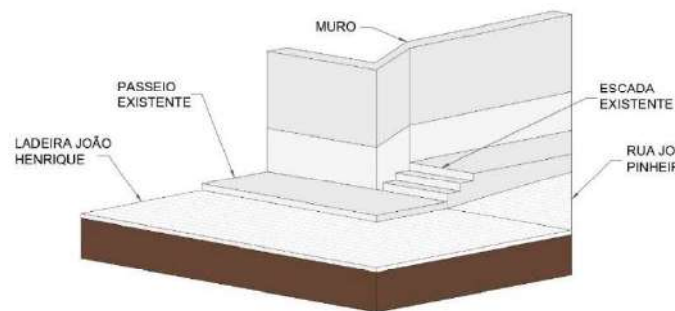
2E - VISTA - EXISTENTE - ESCADA
ESCALA 1/100



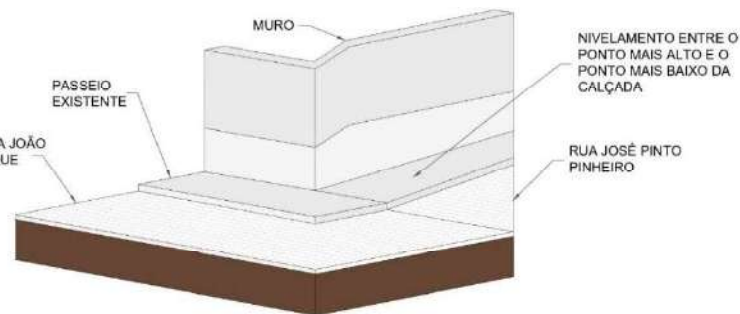
3E - VISTA - PROPOSTO - ESCADA
ESCALA 1/100

Figuras 116 e 117. Vistas: Situação atual e Proposta Projetual, Calçada da Rua José Pinto Pinheiro. Elaboração da autora: junho 2025.

Nas Figuras 118 e 119, duas perspectivas, apresentando a situação atual e a proposta da construção de calçada inclinada:



4E - PERSPECTIVA - EXISTENTE
ESCALA 1/100



4E - PERSPECTIVA - PROPOSTO
ESCALA 1/100



Figuras 118 e 119. Perspectivas: [1] Situação atual e [2] Proposta do Projeto da Rua José Pinto Pinheiro. Fonte: Elaboração da autora: junho 2025.

Nas Figuras 120 e 121, imagens renderizadas da Rua José Pinto Pinheiro, apresentando o Projeto com alargamento das calçadas e construção de uma calçada inclinada:



Figuras 120 e 121. Imagens renderizadas do Projeto da Calçada Inclinada da Rua José Pinto Pinheiro. Fonte: Elaboração da autora: junho 2025.

8 . Uso de revestimentos de solo adequados ao deslocamento

O revestimento mais correto de um piso que atenda às normas técnicas é um piso antiderrapante, uniforme, regular, resistente, estável, de fácil manutenção e que não reflita a luz. Estas características são preconizadas pela NBR 9.050/2020, item 6.3.2, que estabelece: “Os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável e não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapantes, sob qualquer condição (seco ou molhado)”. Deve-se evitar a utilização de padronagem na

superfície do piso que possa causar sensação de insegurança (por exemplo, estampas que, pelo contraste do desenho ou cor, possam causar a impressão de tridimensionalidade). A NBR 16.919/2020 também indica as características de um piso antiderrapante, principalmente os utilizados em calçadas, minimizando o risco de escorregamento, devendo ter um coeficiente de atrito maior ou igual a 0,4. Outra exigência é que, em rotas acessíveis, como é o caso do Eixo, o piso não deve apresentar desníveis superiores a 5 mm, espaçamentos largos entre as placas de 1,5 cm ou concreto armado moldado no local com resistência igual ou maior de 25 mpa, garantindo durabilidade, capacidade de suportar o intenso tráfego de pedestre e as intempéries do clima, além de reduzir a necessidade de reparos e promover segurança, ilustração na Figura 122.

O piso escolhido foi o piso intertravado sem chanfros, na cor cinza grafite, conforme preconizado no item 5.3.2 da NBR 9.781/2013: “A especificação do chanfro nas peças de concreto depende de aspectos construtivos, da capacidade estrutural e do conforto do rolamento, podendo ser utilizadas peças sem chanfros nos casos específicos”. Vale ressaltar que o piso intertravado deve ser bem instalado, para que não haja nenhum desnível entre as peças, evitando problemas para pessoas que utilizam cadeira de rodas, conforme a NBR 15.953/2011, que apresenta diretrizes para execução de pavimentos intertravados com peças de concreto. Outra recomendação é que a peça de concreto retangular sem o chanfro seja assentada no formato de “espinha de peixe”, a 90° em relação à direção preferencial do percurso realizado por cadeira de rodas. e posicionada ao lado do piso tátil direcional e de alerta.



Figura 122. Imagem renderizada do Piso Proposto para o Percurso Religioso Católico. Elaboração da autora: julho 2025.

09 . Alteração da paginação e colocação de piso tátil direcional e de alerta nas áreas estratégicas do percurso

Propõe-se a alteração dos revestimentos de piso, com modificação da paginação e colocação de piso tátil de alerta e direcional em toda a Rota Acessível. Na Figura 123, na imagem renderizada, observa-se o piso original da Igreja matriz, estendido nas Áreas A/B.



Figura 123. Imagem renderizada do Projeto de Piso Proposto para a Rota Acessível. Elaboração da autora: julho 2025.

A calçada da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo tem uma padronagem que pode causar uma certa estranheza aos pedestres, provocando efeito de ilusão de ótica. Entretanto, por se tratar de um bem tombado pelo IPHAN, optou-se por desenvolver uma padronagem similar nas Áreas A e B, localizadas nas laterais da Igreja, para dar uma certa identidade à área parte. Nenhuma outra padronagem foi utilizada na Rota Acessível, em conformidade com o preconizado na NBR 9.050/2020, item 6.3.2.: “[...] Deve-se evitar a utilização de padronagem na superfície do piso que possa causar sensação de insegurança (por exemplo, estampas que, pelo contraste do desenho ou cor, possam causar a impressão de tridimensionalidade)”.

10 . Introdução de sinalização vertical e horizontal

A sinalização compõe a organização da infraestrutura urbana, não podendo ser desconsiderada, principalmente na requalificação urbana deste Eixo, devido à implantação de quatro espaços compartilhados: [1] na frente da Capela; [2] e [3] nos entroncamentos das Ruas Oscar de Souza Curty e da Rua Martinho Campos; e [4] nas laterais da Igreja Matriz, assim como na pista de rolamento, cuja área de circulação deverá ser delimitada por sinalização específica.

Os espaços compartilhados com pedestres, que abrangem especificamente a via pública e as calçadas, devem estar sinalizados, pois os veículos motorizados e ciclistas compartilham a mesma área de circulação. É importante que esteja bem sinalizado, seguindo os manuais de sinalização horizontal e vertical, para garantir a segurança de todos que compartilham o deslocamento naquele espaço. A sinalização deve ser visível tanto para pedestres quanto para condutores de veículos e ciclistas.

11 . Inserção de Arborização Urbana e adequação das golias e tentos/Paisagismo

Na Cidade de Carmo, a Lei Complementar nº 02, de 16 de junho de 2021, instituiu o Código Ambiental Municipal de Carmo. Destaca-se alguns artigos importantes. Por exemplo, o artigo 6º, no parágrafo XVIII, preconiza que um dos objetivos do Código é implantar

um Programa de Arborização, programa este que ainda não foi elaborado. Já o artigo 10 trata da importância de se preservar a vegetação urbana: “A vegetação de porte arbóreo, localizada na zona urbana do município de Carmo, é considerada um bem de interesse da coletividade, integrante do Patrimônio Ambiental Municipal”. Outros municípios, como é o caso da Cidade de São Paulo, têm elaborado Manuais de Arborização e Manuais Técnicos de Arborização Urbana. Nestes manuais, define-se o que vem a ser o Espaço Árvore: uma área permeável, no entorno da árvore, destinada a aumentar a infiltração de água no solo, e, ao mesmo tempo, permitir que a planta absorva água e nutrientes para o seu crescimento, além de reabastecer o lençol freático. Por isso, não se deve compactar a base; o ideal é ter terra em volta do tronco. Este espaço deve ser instalado na proporção de 40% da largura da calçada, sendo o comprimento o dobro dessa medida. Portanto, a largura mínima do calçamento destinada ao trânsito de pedestres deverá ser de 1,20 m (NBR 9050/2024), exceto na área destinada à arborização. Algumas cidades construíram seus projetos a partir da NBR 16.246-1: Florestas Urbanas – Manejo de árvores, arbustos e outras plantas lenhosas. Nas Figuras 124 a 126, apresentam-se Cortes e Vistas dos Espaços-Árvores:

Figuras 124 a 126. Corte AA e Vista 1 dos Espaços Árvores. Elaboração da autora: maio 2025.

Após análise do local, foi verificado que as árvores existentes, os jambeiros (*Syzygium malaccense*), foram plantadas há décadas. Naquela época, essa espécie foi escolhida por conta de suas flores e frutos de cor roxa, por representar a Crucificação de Jesus e as lágrimas de Nossa Senhora das Dores. Na Figura 127, imagem datada de 1938, observa-se o Eixo com a plantação dos jambeiros, e a Figura 128, imagem atual do Eixo.

Vale destacar que a floração dos jambeiros pode ocorrer até duas vezes por ano, nos meses de agosto e fevereiro, mas não durante o período da Quaresma. As árvores forram o chão com pequenas flores, criando um tapete que pode ocasionar pequenos escorregões aos pedestres. Por isso, a espécie escolhida para ser plantada nos vãos que estão faltando no Eixo foi a quaresmeira (*Tibouchina granulosa*), que floresce justamente na época da Quaresma. Por se tratar de uma espécie de grande porte, os novos indivíduos serão plantados a uma distância mínima de cinco metros das esquinas e de oito em oito metros ao longo do percurso, sendo essa medida de suma importância para a identidade cultural e a sustentabilidade ambiental.



Figuras 127 e 128. Rua Senhor dos Passos (Alameda dos Jambeiros), de 1938 e Imagem atual. Fonte: Pref. Municipal de Carmo. Acesso em junho/2023.

Na frente da Igreja Matriz, destacam-se também espécies predominantemente com flores roxas e brancas, a cinerária-marítima (*Senecio douglasii*) e a sálvia bicolor (*Salvia leucanta*), para combinar com as flores roxas dos jambeiros da Rua Senhor dos Passos. Nesta Rua, para representar a Paixão de Cristo, foi escolhida a quaresmeira (*Tibouchina granulosa*). Na Prancha, Figura 129, podemos observar as espécies escolhidas e a Planta Baixa da frente da Igreja Matriz.

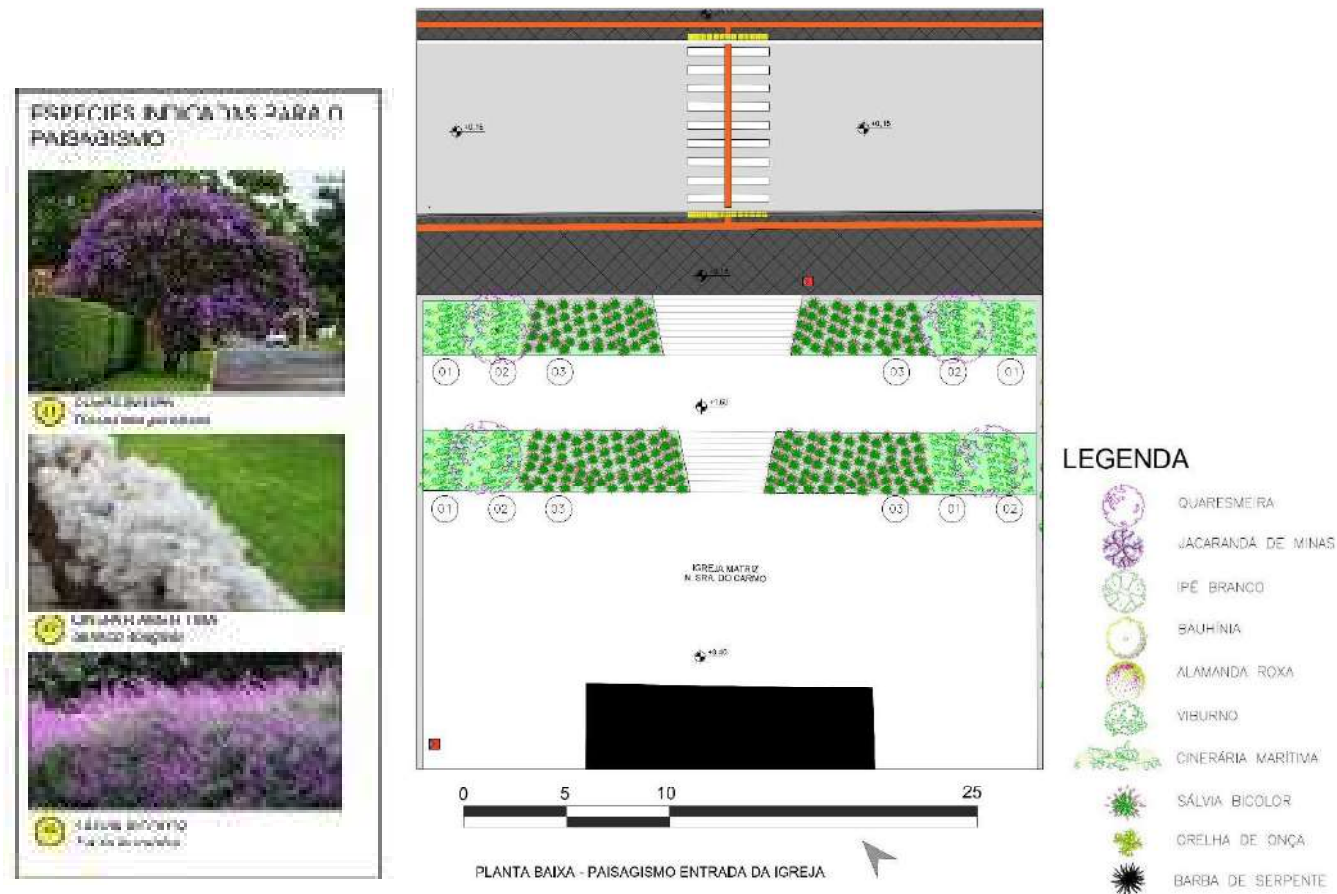


Figura 129. Planta Baixa da Igreja Matriz - Paisagismo. Elaboração da autora: junho 2025.

Nas laterais da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo, onde serão implantados espaços de permanência (Área A – Espaço Infanto-Juvenil e Área B – Espaço para Melhor Idade), destacam-se as espécies: viburno (*Viburnum suspensum*), orelha de onça (*Tibouchina heteromalla*), barba-de-serpente (*Liriope muscari*), trapoeraba roxa (*Tradescantia pallida*), alamanda roxa (*Allamanda blanchetii violácea*), cinerária marítima (*Senecio douglasii*), lambari (*Tradescantia zebrina*), bauhinia (*Bauhinia blakeana Dunn*), ipê branco (*Tabebuia roseo-alba*), quaresmeira (*Tibouchina granulosa*) e sálvia bicolor (*Salvia leucanta*), apresentadas na Figura 130.



Figura 130. Quadro de Imagens das espécies do Anteprojeto de Paisagismo – Áreas A e B. Elaboração da autora: junho 2025.

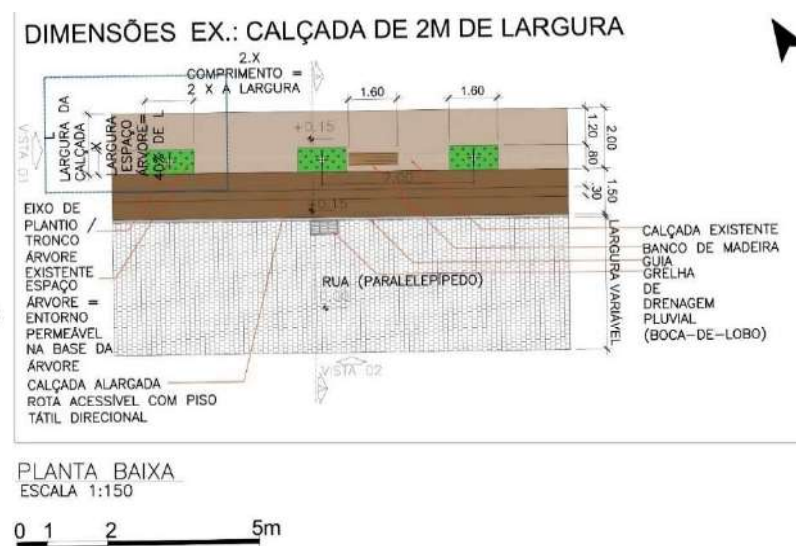
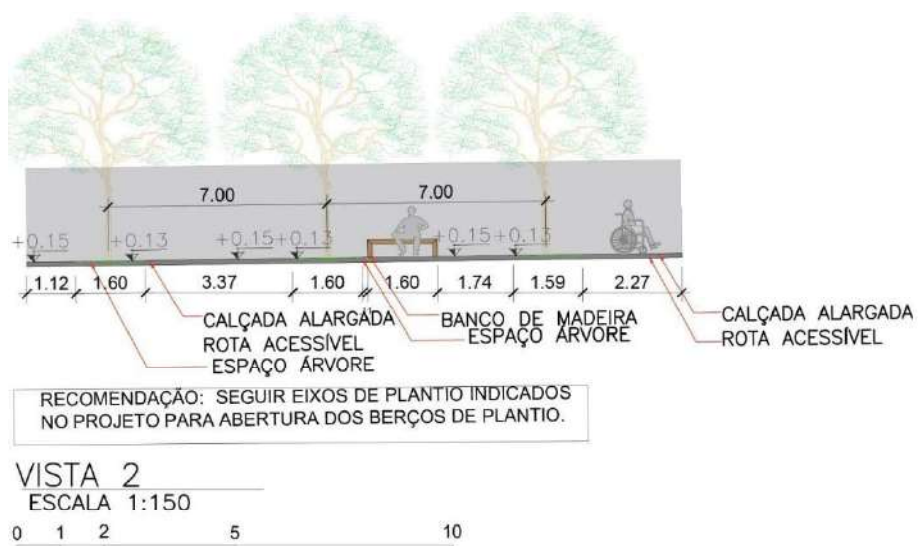
Nas figuras 131 e 132, imagens renderizadas do paisagismo da Área A (Infanto – Juvenil) e da Área B (Melhor Idade):



Figuras 131 e 132. Imagens renderizadas da Área A (Infanto - Juvenil) e da Área B (Melhor Idade). Elaboração da autora: julho 2025.

12 - Mobiliário Urbano

Para que o uso do espaço público seja incentivado, propõe-se a implantação de novo mobiliário urbano. Nos passeios do percurso, serão inseridos bancos entre as árvores. Nas Figuras 133 e 134, Vista e Planta Baixa da área de implantação e na Figura 135, uma imagem renderizada:



Figuras 133 a 135. Vista/Planta Baixa/Imagem renderizada - Área de implantação do mobiliário urbano no Eixo. Elaboração da autora: julho 2025.

13 - Identidade visual

Em relação à identidade visual, a proposta foi criar uma marca para o Eixo Católico da Cidade de Carmo, representando a significância cultural dessa cidade. Ao desenvolver a mesma, foi crucial capturar a essência e os valores locais, destacando também seus atrativos únicos, como as igrejas e o símbolo que representasse o percurso. Assim, na Figura 136, apresentam-se os passos da construção do conceito da marca. Ela não apenas agrega valor ao local, mas também facilita sua promoção e reconhecimento por parte dos habitantes e visitantes. Pois, ao criar uma marca forte e coesa, é possível atrair mais visitantes e divulgar este patrimônio imaterial, além de aumentar o envolvimento da comunidade local e impulsionar o crescimento econômico e turístico da região. As cores usadas — vermelho, azul e branco —, são as da bandeira do município. Além disso, a ideia da marca é ser versátil o suficiente para se adaptar a diferentes plataformas de comunicação, como materiais impressos, totens, azulejos e outros. Os azulejos poderão ser anexados na frente das residências – as chamadas “Casas-Altars” – que há décadas participam das procissões, experiências religiosas memoráveis do município.

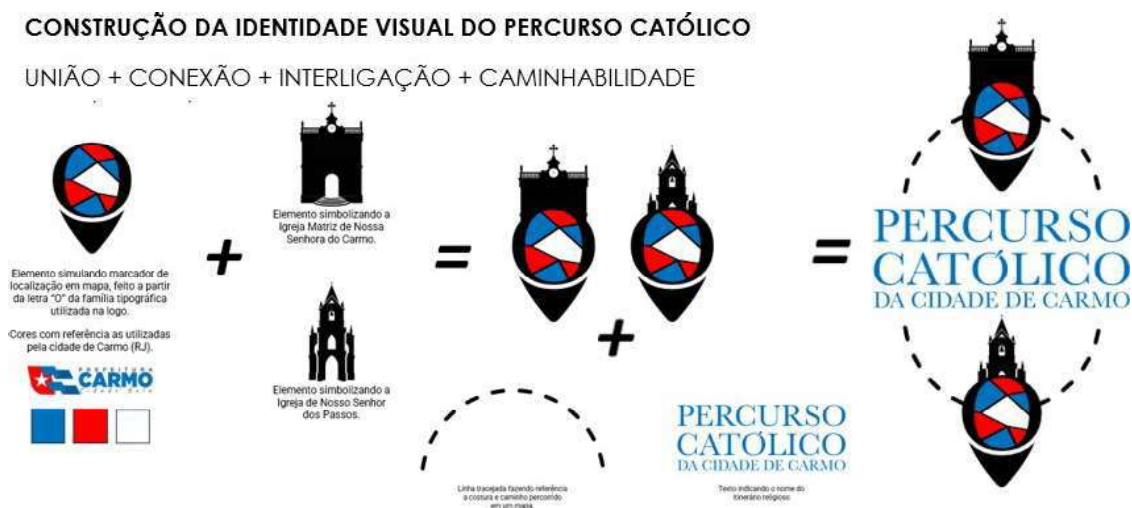


Figura 136. Processo de construção da Identidade Visual. Elaboração da autora: junho 2024.

14 . Sinalização informativa para pedestres (*wayfinding*):

Painéis Informativos:

Uma das estratégias eficazes de participação comunitária na valorização e sensibilização dos percursos ou itinerários culturais mencionados é por meio da comunicação visual, mediante uma sinalização informativa para os pedestres (*wayfinding*). Por isso, propõe-se a criação de Painéis de informação e navegação. Nas Figuras 137 e 138 – apresentam-se os painéis de informação destinados à sinalização indicativa do percurso, bem como à divulgação desse patrimônio cultural imaterial da cidade e de sua história, destacando principalmente suas manifestações religiosas culturais, como a Folia de Reis e outras. A proposta é que os painéis sejam implantados ao longo do percurso e, especificamente, no Eixo, em frente à Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e à Capela de N. Sr. dos Passos.



Figuras 137 e 138. Proposta dos Painéis de Informação. Fonte: Elaboração da autora: junho 2024.

Figura 139 – Totem de Navegação: painel onde o visitante poderá acessar a história e outras informações sobre a Igreja, como o horário das missas e de funcionamento, além de outras informações mais complexas sobre a cidade em geral.



Figura 139. Proposta do Painel de Navegação. Fonte: Elaboração da autora: junho 2024.

Esses painéis fazem parte de uma plataforma digital de conhecimento vivo, um *wikiheritage*, que terá como pilares a história e o patrimônio, proporcionando uma reflexão sobre a realidade, a identidade local, o respeito aos movimentos sociais e a divulgação da cultura como um processo vivo, tendo como embasamento a Convenção de Faro, que discute o valor do patrimônio cultural para a sociedade. Esta plataforma digital será organizada em torno de três pontos principais de informação: 1. Geográfico: valorização das paisagens e promoção de ações para melhoria da biodiversidade e sustentabilidade; 2. Formação da cidade: planejamento urbano com vistas à acessibilidade, mobilidade urbana e outros pontos, além de ações para a promoção do desenvolvimento socioeconômico, sem colocar em risco a paisagem histórica urbana e o patrimônio; e 3. Informações sobre os habitantes: seus saberes e fazeres, e a importância da sua participação na significância cultural e na salvaguarda das manifestações culturais em geral.

Nas Figuras 140 e 141, imagens renderizadas da calçada da Igreja Matriz, com os Totens Informativo e de Navegação.



Figuras 140 e 141. Imagens renderizadas dos Totens Informativo e de Navegação. Elaboração da autora: junho 2024.

15 . Reforçar a iluminação pública para os pedestres no Eixo e iluminação cênica para a Capela e para a Igreja Matriz:

A iluminação pública é uma das estratégias projetuais fundamentais para a melhoria da acessibilidade no percurso proposto. À noite, momento em que geralmente acontecem as procissões, ela fornece segurança e conforto às pessoas, permitindo a caminhabilidade no horário noturno, principalmente neste percurso altamente arborizado. A NBR 5.101/2024, norma técnica de iluminação viária, trata de normatizações para evitar a poluição luminosa, com parâmetros de segurança para não colocar em risco pedestres e condutores de veículos. Esses equipamentos de iluminação deverão ter altura menor do que os postes tradicionais de concreto já existentes ao longo do Eixo, sendo chamados de sinalização de segundo nível (Figura 142). Eles auxiliam na visibilidade das placas informativas de sinalização; para isso, deve-se observar a poda das árvores, evitando que bloqueiem o feixe de luz das

luminárias. Ao longo do Eixo, o modelo de luminária que melhor se aplica é o colonial.



Figura 142. Imagem renderizada Iluminação Eixo. Fonte: Elaborada pela autora em agosto/2025.

E na Figura 143 – apresenta-se a iluminação cênica na Área B, ao lado da Igreja.

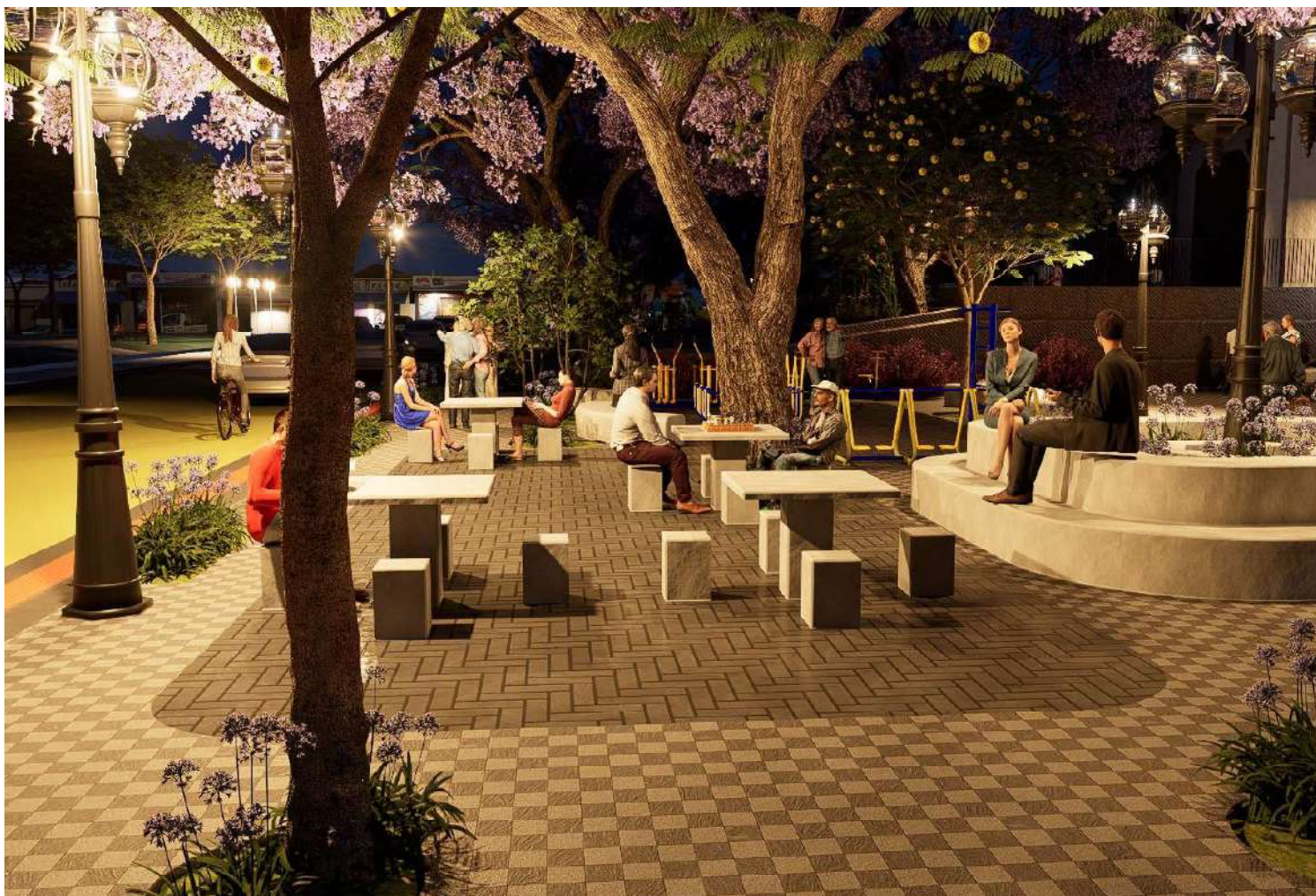


Figura 143. Imagem renderizada Iluminação Eixo. Fonte: Elaborada pela autora em agosto/2025.



Figura 144. Imagem da Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo ao anoitecer
Fonte: Cedida pela NM Agência, em Julho/2024.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A arquitetura religiosa da cidade — a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, tombada pelo IPHAN (1964), e a Capela do Nosso Senhor dos Passos, tombada pela Igreja Católica — constitui um patrimônio religioso importante da cidade, reforçando as características desse patrimônio material único, que se entrelaçam por meio de um calendário religioso, dando origem ao nascimento do patrimônio imaterial católico, como suas procissões e festas. Assim, a importância da religião católica para os moradores da cidade de Carmo é muito significativa, e esse patrimônio deva ser valorizado.

A cidade foi construída em volta da Matriz e da Praça Getúlio Vargas. O crescimento do número de veículos na cidade aliado a ausência de preocupação com o traçado urbano, gerou conflitos nas principais vias urbanas, sobretudo na circulação de pedestres. Assim, a necessidade de se propor a requalificação urbana do Centro Histórico tem como base os percursos religiosos, o que trará melhoria da qualidade de vida dos munícipes, proporcionando segurança, conforto e uma interligação entre fé e arquitetura.

Diante disso, valida-se que esses percursos religiosos e católicos apresentados possibilitam uma análise sensível da Igreja Matriz, a qual perpassa toda a história da cidade e sua paisagem urbana. O caminhar sozinho proporciona uma experiência solitária, mais atenta ao objetivo do percurso. Já o caminhar em grupo, somado à experiência religiosa dos rituais, principalmente nas procissões das “Casa-Altars”, apresenta a possibilidade de fortalecer a fé. Vivenciar esse caminhar trouxe uma reflexão sobre a caminhabilidade acessível como ferramenta de interação entre a cidade e a fé. A potência do registro de cada momento e de cada movimento deste Eixo, simplesmente reacendeu a experiência do registro fotográfico como instrumento da caminhografia urbana, que extrai significados, sensações, emoções e também diretrizes projetuais.

No que tange aos processos urbanísticos e socioculturais, faz-se necessário realizar uma requalificação que inclua um projeto com estratégias projetuais compatíveis com a atual paisagem urbana, sem alterar suas características originais. Assim, as diretrizes projetuais para a melhoria da cidade devem considerar essas particularidades na concepção do projeto de melhoria de toda a área,

fomentando a qualidade visual, sensorial e lúdica da cidade, e construindo um sistema de infraestrutura espacial sustentável em todos os sentidos, tendo como preocupação a caminhabilidade, a acessibilidade e o desenho urbano. Requer-se definir, principalmente, as funcionalidades dos espaços, a importância de compreender a influência das geometrias no desenho urbano, cruzando-as com métodos de análise e avaliações dos problemas existentes, bem como selecionar e otimizar soluções projetuais para o projeto.

Vale também destacar a importância de se refletir, principalmente, sobre o entrelaçamento entre arquitetura, urbanismo e significância cultural/patrimonial, bem como definir uma malha urbana exterior pública, com arruamentos e espaços públicos de serviços e de lazer, garantindo plena caminhabilidade e acessibilidade universal em todos os espaços. Por isso, o Percorso deste Eixo - Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e Capela de Nosso Senhor dos Passos — com sua rota acessível, evidencia elos urbanísticos, principalmente religiosos, que envolvem as famílias das “Casas-Altars” e os fiéis que, ao longo de décadas, transitam da escala dessa singela residência à cidade, com seu patrimônio material e imaterial.

Este percurso também tenta reafirmar o senso de pertencimento da comunidade ao lugar, elaborando uma narrativa reflexiva sobre a importância do elo entre a comunidade, sua fé, sua memória e a melhoria da qualidade de vida. Nos processos de intervenção, conservação e salvaguarda do patrimônio, é importante lembrar a relação entre a qualidade espacial do percurso e a exploração de sua funcionalidade, assim como o conceito de flexibilidade do espaço e da acessibilidade, que são relações existentes na estrutura física da cidade. Assim, busca-se clarificar a noção de requalificação urbano-paisagística, aproximando-a do planejamento urbanístico-paisagístico, experimentando caminhos e percursos, e refletindo sobre como os espaços devem ser pensados a partir das infraestruturas urbanas e patrimoniais.

Assim, é importante considerar toda essa malha urbana na construção da caminhabilidade, por meio de um planejamento urbano sustentável, priorizando a infraestrutura urbana. O urbanismo se constitui como um tema amplo, com diversos aspectos que devem ser entrelaçados aos aspectos socioeconômicos, geológicos, ambientais, tipológicos, edíficos, entre outros, tratando a

Requalificação Urbana com maior atenção, pois algumas cidades, devido ao crescimento urbano, acabam perdendo suas características originais. Com o estudo das possibilidades de intervenção no urbanismo, é possível melhorar a qualidade de vida, integrando-a ao meio ambiente e ao urbanismo sustentável, trazendo benefícios para a população. Isso demonstra que o estudo dessas intervenções é de suma importância para a aplicação na cidade.

A área do estudo de caso, o Eixo – Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo - Capela Nosso Senhor dos Passos — apesar de ser uma região histórica, cultural e de apresentar um elevado índice de sociabilidade, ainda apresenta muitos problemas de infraestrutura. Estes são consequência de anos sem um planejamento urbano sustentável e qualificado, que obedeça aos critérios técnicos e às normas legais vigentes, ao mesmo tempo em que atenda às necessidades e aos anseios dos munícipes.

Através dos levantamentos efetuados, observou-se uma série de problemas, como calçadas mal dimensionadas ou sem a devida pavimentação, que impossibilitam que pessoas com pouca mobilidade, em cadeira de rodas, idosos, e pessoas com deficiência visual ou outras deficiências físicas possam se locomover com segurança, conforto e independência. Inúmeras abordagens têm sido difundidas e estudadas, apresentando-se na literatura as mais variadas intervenções, pautadas principalmente nos objetivos da comunidade local, levando em consideração os espaços que devam ser priorizados, os quais promovem principalmente acessibilidade e experiências sensitivas e emocionais da população em questão.

Quando se trata de projetos que envolvem patrimônio público, com pessoas e memórias envolvidas, o trabalho torna-se ainda mais delicado, sendo necessário, quando possível, construir um entrelaçamento identitário na construção desses projetos, trazendo características específicas e singulares que possam abranger estratégias visuais, culturais, ambientais e sociais, promovendo uma cidade mais saudável, diversificada e inclusiva. Com o progresso da humanidade e a rápida modernização urbana, o novo sobressaiu ao velho, e rapidamente tudo se tornou obsoleto. Entretanto, concomitantemente, também ocorreu um movimento contrário: a valorização das estruturas históricas como organismos vivos que compõem a história da humanidade.

Por isso, como desdobramento, é premente a necessidade de maior discussão sobre modelos e projetos de requalificação e

preservação do patrimônio material e imaterial de um local, buscando sempre a parceria da gestão pública com os munícipes. Deve-se destacar, por sua vez, o importante papel dessa parceria para o fortalecimento dos mecanismos de participação e controle, assim como para a implementação de políticas públicas favoráveis e transparentes aos envolvidos, com foco na preservação e salvaguarda do patrimônio para as gerações futuras.

Apesar de alguns gestores municipais entenderem a importância de constituir Conselhos de Defesa do Patrimônio, nos quais são discutidos projetos de requalificação urbana e de preservação do patrimônio material e imaterial, esse número ainda é muito pequeno no Brasil. Essas estratégias de aglutinação da comunidade beneficiam também todo o arcabouço turístico, sendo uma área de grande potencial, gerando fontes de renda para o município e seus munícipes, além de resgatar a singularidade e significância cultural da comunidade, aumentando a empregabilidade e o empoderamento nas mais diversas áreas.

Outro desdobramento, de forma complementar a esta proposta, seria a realização de um estudo sobre a possibilidade de tombamento de todo o Eixo e seu entorno, incluindo não só a Igreja Matriz, mas também a Capela, para garantir a salvaguarda e preservação do patrimônio material e imaterial carmense. A maioria dos municípios adota políticas de destombamento, o que pode transformar a ambiência cultural e paisagística de uma cidade de um governo para o outro. Outros autorizam demolições de edificações do entorno do patrimônio e adotam outras medidas que favorecem o retrocesso patrimonial, sendo um desrespeito à memória da sociedade local. Muitas vezes, em razão da comunidade não ter acesso a esses documentos, denão haver no município uma política de educação patrimonial ou de não existir um conselho representativo da sociedade civil organizada, acaba-se permitindo, por total desconhecimento, que o poder público autorize pequenas ações, mas que alteram totalmente a paisagem urbana do lugar.

Entretanto, apesar de toda a falta de planejamento urbano e patrimonial verificada, este trabalho, através do mapeamento dos percursos e do levantamento de campo, com a identificação das áreas problemáticas, dos pontos de estrangulamento do tráfego e de outras ações importantes, pode estabelecer um processo projetual desenhado, amplo e complexo. O objetivo é avançar na

discussão das políticas públicas participativas e na importância da formação dos Conselhos de Defesa do Patrimônio, principalmente em relação à sua representatividade e elegibilidade, proporcionando uma plataforma democrática capaz de impulsionar as discussões sobre patrimônio e políticas públicas participativas, garantindo o engajamento popular contínuo por meio de programas de educação patrimonial e de diálogo constante entre comunidade e autoridades públicas.

Mas, para isso, a transparência desses projetos e discussões é fundamental, para que os envolvidos tenham ciência de todas as etapas, compreendam o processo, deem credibilidade o mesmo e fomentem sua inclusão na preservação e salvaguarda do patrimônio. Portanto, não é suficiente incluir a comunidade somente no momento da criação do projeto; é preciso que todo o processo de requalificação e preservação seja acompanhado pela população. Quais os mecanismos para isso? Os Conselhos de Defesa do Patrimônio Histórico!

Assim, ao apreciar o respeito à comunidade e à sua diversidade religiosa, e ao entrelaçá-la com as diversas formas de manifestações culturais, pode-se promover seu empoderamento, resgatando a significância cultural e patrimonial por meio de uma análise aprofundada,. Essa abordagem retrata a a dignidade do ato de caminhar como uma forma de resiliência histórica e religiosa, constituindo uma estratégia-chave que advoga pelo direito a uma cidade caminhável, inclusiva e acessível, fomentando uma relação positiva com o patrimônio e ampliando sua significância cultural e histórica de forma holística.

Assim, o respeito a esses percursos validou o caminhar como um ato de fé e também como um ato político de direitos, por ser um meio de se alcançar o direito à caminhabilidade, à cidade, à diversidade cultural e à mobilidade urbana, trazendo nesse processo o prazer de caminhar como um ato político e historicizado, com a construção de uma estratégia pulsante que transforma a cidade, tornando-a saudável, empoderada, viva e potente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livros:

- CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose da Siqueira *et al.* (Orgs.). **Metodologia para diagnóstico de acessibilidade em centros urbanos: análise da área central da cidade do Rio de Janeiro**. Assis: Triunfal Gráfica e Editora; Rio de Janeiro: UFRJ, 2013.
- ERTHAL, Clélio. **Cantagalo: Da Miragem do Ouro ao Esplendor do Café**. 2. ed. Niterói, RJ: Nitpress, 2008.
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2015.
- KUHL, Beatriz M. **Intervenções Arquitetônicas: Impactos Urbanos**. In: Cymbalista, R.; Feldman, S. e Kuhl, B. (Orgs.). **Patrimônio Cultural: Memória e Intervenções Urbanas**. São Paulo: Annablume Editora, pp.215-224, 2010.
- LIMA, Daniel Leite; LIMA, Sirlea Ximenes. **Carmo no Século XIX: O Arraial, A Vila e a Cidade Oitocentista de Nossa Senhora do Monte do Carmo**. 2. ed., Rio de Janeiro, Ed. Ried., 2020.
- JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1960.
- OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cultura é Patrimônio: um guia**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2009.
- RIBEIRO, Rosina Trevisan Martins; NÓBREGA, Cláudia Carvalho Leme. (Orgs.). **PROJETO E PATRIMÔNIO: Reflexões e Aplicações**. 1. ed. Rio de Janeiro: Rio Book's, 2016.
- SCIFONI, Simone. **Práticas da Preservação na França, México e Brasil: Convergências de um debate**. Revista CPC, p.49-66, jul. 2016.
- SOLÁ-MORALES, Manuel de. **Ações estratégicas de reforço do Centro**. In: MEYER, R. M. P. (Org.). **Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. São Paulo: Associação Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo; Editora Terceiro Nome, 2001.
- SOTRATTI, Marcelo Antonio. Revitalização. In: REZENDE, M. B.; GRIECO, B.; TEIXEIRA, L.; THOMPSON, A. (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.
- ZUKIN, Sharon. Patrimônio de quem? Cidade de quem? Dilemas sociais do patrimônio cultural na dimensão urbana. In: CYMBALISTA, R.; FELDMAN, S.; KUHL, B. (Orgs.). **Patrimônio Cultural: Memória e Intervenções Urbanas**. São Paulo: Annablume Editora, p. 25-45, 2017.

Artigo:

- COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose da Siqueira. **Segregação e Exclusão Sócio -Espacial: a questão dos portadores de deficiência física**. In: Anais do VI Encontro Nacional da ANPUR, Brasília, 1995.
- ZONNO, Fabíola do Valle. Artístico e Contextual, o lugar reinventado - reflexões sobre a relação antigo-novo a partir de Francisco De Gracia e Giovanni Carbonara. **Revista online do Departamento de Arquitetura e Urbanismo PUC-RJ**, 2018.

Documentos Oficiais:

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 15.953: 2011. BR 15953-2011 - Pavimento-intertravado-com-pecas-de-concreto-Execução.** Rio de Janeiro. 2011.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 16.246-1: 2013. Florestas Urbanas – Manejo de árvores, arbustos e outras plantas lenhosas.** Rio de Janeiro. 2013.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9.781: 2013. Peças de concreto para pavimentação.** Rio de Janeiro. 2013.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050: 2015 Emenda 1:2020 Versão Corrigida: 2021. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro. 2015; 2020.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 16.537: 2016 Errata 2:2018. Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.** Rio de Janeiro. 2016; 2018.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 5.101: 2024. Mudanças e impactos na Iluminação pública.** Rio de Janeiro. 2024.

BRASIL. Decreto nº 22.298, de 12 de julho de 1933. Erige a cidade de Ouro Preto em monumento nacional. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 17/7/1933, Página 14153 (Publicação Original). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22928-12-julho-1933-558869-publicacaooriginal-80541-pe.html>. Acesso em: 20 maio 2025.

BRASIL. Decreto nº 24.735, de 14 de julho de 1934. Criação do SPHAN. **Diário Oficial da União** - Seção 1 de 1934. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24735-14-julho-1934-498325-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 21 maio 2025.

BRASIL. Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Criação do IPHAN. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial da União** de 6.12.1937. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf. Acesso em: 20 maio 2025.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. 1988.

BRASIL. Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. **Diário Oficial da União** de 25.10.1989.

BRASIL. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. **Diário Oficial da União** de 21.12.1999.

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. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - Eletrônico - 20/12/2000, Página 2 (Publicação Original).

BRASIL. Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, quedá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial da União** de 3.12.2004.

BRASIL. **PIRH-PS - Plano Integrado de Recursos Hídricos da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul**. Brasília. 2010.

BRASIL. Decreto Federal nº 9.451, de 26 de julho de 2018. Regulamenta o art. 58 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – Estatuto da Pessoa com deficiência.

CONSELHO DA EUROPA. **Carta Europeia do Património Arquitetónico**. França, 26 set.1975. Trad: Flávio Lopes e Miguel Brito Correia. Disp.: em: <https://www.icomos.pt/images/pdfs/2021/18%20Carta%20europeia%20do%20patrim%C3%B3nio%20arquitet%C3%B3nico%201975.pdf>. Ac. em: 20 maio 2025.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2022. **Infográficos do município de Carmo**, IBGE, 2023.Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/carmo/panorama>. Acesso em: 21 set. 2023.

ICOMOS. International Council on Monuments and Sites/ Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. **Carta Internacional para a Salvaguarda Das Cidades Históricas**. 1986. Disponível em: https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-content/uploads/2024/01/1987____carta_internacional_para_a_salvaguarda_das_cidades_historicas-icomos.pdf. Acesso em: 18 jul.2025.

ICOMOS – IPHAN - **Carta de Petrópolis**. Primeiro Seminário Brasileiro sobre a Preservação e revitalização de Centros Históricos.Itaipava, Petrópolis, Rio de Janeiro, Brasil, 1987. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf>. Acesso em: 20 maio 2025.

ICOMOS. **Carta sobre os Itinerários Culturais**. Trad.: Flávio Lopes/Miguel Brito Correia. QUEBEC. Canadá. 4/out/2008.Disponível em: <https://www.icomos.pt/images/pdfs/2021/51%20Carta%20itiner%C3%A1rios%20culturais%20-%20ICOMOS%202008.pdf>. Ac.8 jul. 2025.

IPHAN. **Dicionário de Patrimônio Cultural: Revitalização**. 1 ed. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Manual Técnico de Arborização Urbana**. São Paulo, 2. ed., SP. 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARMO. **Lei Provincial Nº 2.577**, de 13 de outubro de 1881. Carmo, RJ.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARMO. **Lei Orgânica do Município**. Carmo, RJ. promulgada em 05 de abril de 1990 e atualizadaem 18 de dezembro de 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARMO. Lei Complementar Nº 05, de 09 de dezembro de 2021. Carmo, RJ. **Plano Diretor – PD**.2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARMO. Secretaria de Obras, **Relatório sobre Acessibilidade**. Carmo, RJ. 2022.

UNESCO. **Recomendação relativa à proteção da beleza e do caráter das paisagens e sítios**. Paris,12/dez/1962. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201962.pdf>. Acesso em: 20maio 2025.

UNESCO. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **Recomendação de Nairobi** – Recomendaçõesobre a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e Tradicionais e seu Papel no Mundo Contemporâneo. Nairobi, Quênia. 1976.